

INFORMES

GABINETE DE ESTUDIOS CC.OO.

"La Crisis del Sector de Automoción vista desde Navarra"

María Román

2010
Febrero
Nº 4

 **gabinete
de estudios**
comisiones obreras de Navarra
Nafarroako langile komisiok

Avenida de Zaragoza 12, 4 planta. 31003 Pamplona. Tel: 948 290787 Fax: 948 246847
www.ccoonavarra.org/web/publicaciones | estudios-na@navarra.ccoo.es

Publicaciones del Gabinete ISSN 1989-8223

LA CRISIS DEL SECTOR DE AUTOMOCIÓN VISTA DESDE NAVARRA.

El objetivo que desde el Gabinete de Estudios de CC.OO. nos marcamos con este informe es ofrecer una reflexión acerca de la situación actual del Sector del Automóvil en Navarra y de sus perspectivas futuras a partir de los datos conseguidos tras casi tres años de trabajo centrados en la actualización del Cuadro de Mando Regional de dicho sector. Éste se puede consultar en la web, en los enlaces¹ de las entidades vinculadas al mismo.

Desde que hacia la segunda mitad de los 50 se instalaran en Navarra una serie de empresas dedicadas a la fabricación de componentes de automoción, el Sector de Automoción (grupo 34 para la CNAE 93 y grupo 29 para la CNAE 2009) se ha ido consolidando como una actividad industrial especializada en la región, que en 2009 ha empleado a 12.483 trabajadores/as distribuidos en 93 empresas. 2009, definido como el peor año para la automoción a nivel internacional de las tres últimas décadas, ha sido un ejercicio complicado para esta actividad industrial en Navarra, calificado por el conjunto de los empresarios que se engloban en ella como un sector en situación de recesión o de grave recesión.

Dadas las características de la estructura económica de Navarra, la crisis ha golpeado con más fuerza al sector de automoción especialmente en clave de actividad productiva y de empleo. Las consecuencias de la crisis han tenido su momento de máxima dureza en la automoción de la Comunidad Foral entre el último trimestre de 2008 y el primero de 2009, momento en el que las empresas más afectadas han tenido que poner en marcha distintas estrategias para sobrevivir a esta sacudida producida a escala global.

¹http://www.navarra.es/home_es/Temas/Empleo+y+Economia/Empleo/Informacion/Observatorio/%C2%BFQue+es+y+que+hace%3F/

http://cluster.navarrainnova.com/index_auto.php

<http://www.ccoonavarra.org/Web/Publicaciones/>

La industria del Automóvil, valorada por los empresarios como un sector con unas atractivas condiciones laborales y unas buenas relaciones laborales, bien adaptado a la normativa de salud laboral e innovador tecnológicamente, trata de hacer un gran esfuerzo para sortear las consecuencias de la coyuntura actual. A continuación, tratamos de dar a conocer cuál ha sido el impacto real de la crisis en el sector, su respuesta a la recesión y cómo plantean y pronostican el horizonte más próximo.

METODOLOGÍA

El Cuadro de Indicadores o Cuadro de Mando recoge los principales indicadores socioeconómicos de la actividad en la Comunidad Autónoma, utilizando datos obtenidos a partir de bases de registro ya existentes ("Indicadores de Registros Administrativos") e índices extraídos de la realización de una encuesta dirigida a las empresas de automoción de Navarra, sobre sus percepciones respecto a la situación del sector ("Indicadores de Percepción"). Como resultado, obtenemos el mapa industrial del sector en Navarra². Además, a través de la aplicación de la técnica Delphi, conseguimos el punto de vista de los agentes sectoriales procedentes de distintos ámbitos (empresarial, sindical, universitario, centros tecnológicos, asociativo, formativo, etc.) respecto a diferentes materias de interés para el sector.

Si hay un sector que ha generado ríos de tinta y quebraderos de cabeza a los distintos gobiernos internacionales y a las distintas administraciones desde el estallido de la crisis económica, ése ha sido el del automóvil. Las noticias de carácter negativo en los medios de comunicación han abundado desde que la crisis irrumpió en esta actividad industrial de forma rápida y brusca en el segundo semestre de 2008. Algunos de esos movimientos en el sector han tenido repercusión mundial como la quiebra, suspensión de pagos y posterior nacionalización de General Motors, la cuasi-venta de Opel, la integración de la marca Porsche en el Grupo VW, la desaparición de marcas legendarias o las pérdidas de otras marcas emblemáticas, etc. Esto no es más que una muestra de que pocos ejercicios han sido tan complicados y tan volubles para la industria de las cuatro ruedas como el 2008 y, especialmente, este 2009 que acabamos de despedir.

² El estudio completo puede solicitarse a través del siguiente contacto: observatorio.sne@cfnavarra.es

En un escenario como este, el sector ha medido sus fuerzas y ha tenido que luchar para mantener su posición. La relevancia que tiene el Sector del Automóvil para cualquier economía es incuestionable pues constituye uno de los pilares más importantes sobre los que ésta se sustenta y, por ello, la propensión del mismo a verse afectado por las principales magnitudes económicas.

¿Cuál es el estado de salud del sector?

En este contexto la industria del automóvil ha mantenido su importancia tanto en el panorama nacional como regional. Algunas cifras nos dan una idea de lo que representa dentro de la economía. Para comenzar, conviene contextualizar el sector de automoción teniendo en cuenta un elemento clave como es su importancia en la economía nacional pero también en la navarra.

En la economía nacional, datos referidos a 2008 revelan que es el segundo sector industrial.

- En el ránking de países productores, España es el primer productor de vehículos industriales y el tercero de turismos en Europa. Asimismo, es el octavo país productor de vehículos del mundo.
- Respecto a su participación en el PIB español, el sector supera el 3,5%.
- En cuanto a empleo, sólo la industria de componentes genera un empleo directo entorno a los 280.000 trabajadores. En 2008, este sector empleaba al 9% de la población activa.
- En exportaciones, ocupa el cuarto lugar a nivel mundial, pero el primero en el caso de vehículos industriales y comerciales. Las exportaciones de vehículos suponen el 85% de la producción nacional. Y el valor de las exportaciones en su conjunto sobrepasa el 25% del valor total.

Los datos en Navarra

Centrando la atención en Navarra, señalamos a continuación la aportación que esta actividad industrial hace a la economía de la Comunidad Foral y su evolución en el último periodo:

- el Valor añadido Bruto del sector de automoción supone el 14% sobre el total del VAB industrial, el 4,39% sobre el total del VAB de la economía navarra y el 4% sobre el PIB a precios de mercado. Según la Cuentas Económicas de Navarra, publicadas por el IEN, la

evolución del peso de la CNAE 34 y 35 se ha mantenido invariable en los años 2007 y 2008.³

- En términos de empleo, el sector tenía afiliadas a fecha 31 de diciembre de 2009 unas 12.483 personas distribuidas en 93 empresas. Estas personas representan el 21% del total de personas afiliadas a la industria manufacturera y el 5,9% sobre el total de afiliados en Navarra. La evolución del empleo en el sector revela que en 2008 se reduce en un 9,3% en relación al periodo anterior. Pero en 2009 vuelve a aumentar por lo que se recupera en un 8,3%.
- En cuanto a las exportaciones, la tasa de exportación del sector de automoción en Navarra alcanza casi el 64%⁴. La partida más importante de las exportaciones navarras corresponde a “vehículos automóviles”, aunque en periodos como en septiembre de 2009 ésta ha registrado un volumen de ventas inferior en un 10,7% al valor del año anterior⁵.

Estas cifras explican que la automoción, generalmente, ejerza el papel de “locomotora” en la economía por el efecto arrastre que puede realizar sobre otros sectores y ramas económicas (logística, maquinaria, plásticos y caucho, etc.), y no sólo sobre la actividad sino también sobre el empleo.

La coyuntura económica de la industria a nivel global no es buena, pero los resultados en las principales magnitudes económicas del sector en Navarra han venido mostrando una evolución ascendente y un dinamismo de la actividad que no ha cesado en estos últimos años. En el contexto actual, ni siquiera la productividad por empleado (valor añadido generado por cada trabajador) se ha visto mermada, pues en 2008 ésta era un 18,4% mayor que en 2007 y un 35% mayor que en 1999.

Observamos, por tanto, que la evolución de las principales magnitudes económicas de la automoción en Navarra es positiva. A pesar de la situación de crisis, el Sector ha seguido mostrando signos de crecimiento económico.

³ El IEN no dispone todavía de información para el año 2009, ni tampoco de los resultados de la Encuesta Industrial de Empresas de la que se extrae información sobre la facturación y el desglose entre las ramas 34 y 35.

⁴ Fte. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. DataComex España, estadísticas del Comercio Exterior.

⁵ Según el Instituto de Estadística de Navarra.

En este último caso resulta, cuando menos incoherente un aumento tan importante de la productividad por ocupado en un momento del ciclo en el que numerosas empresas han reducido la producción y las horas trabajadas como respuesta a la caída de la demanda. Esto nos lleva a pensar que las cifras podrían estar sobreestimadas o sobredimensionadas.

Principalmente, hay dos indicadores que pueden sustentar esta conjetura: por un lado el ajuste de plantillas producido en el sector, y que analizaremos más adelante, que ha sido el mayor de los últimos 10 años. Y por otro, la propia confirmación por parte de las empresas del descenso de la productividad en las mismas: la percepción de que la productividad en las empresas del sector ha disminuido en 7,5 puntos porcentuales en 2009 en relación al periodo anterior y 27 puntos porcentuales en relación a 2007. Exactamente, en esta fase del ciclo, el 51,1% de las empresas encuestadas dice que en los últimos 12 meses la productividad ha descendido.

¿Cuál es el impacto de la crisis sobre la automoción navarra?

Claramente, la situación económica del sector es positiva en términos generales. Pero siendo así nos preguntamos por qué otras cifras se han desplomado. Ante la situación de incertidumbre que viven las empresas, actividades fundamentales para la automoción como las inversiones y la I+D quedan relegadas a un segundo plano en este último periodo y se opta por reducir costes en estas áreas.

En 2008 se produce una ralentización en materia de inversión en maquinaria y de puesta en marcha de proyectos de I+D que se prolonga en 2009. Característica fundamental del sector es su carácter innovador, entendiendo la innovación en todos los procesos productivos de la actividad. Ésta, a su vez, es clave para explicar la competitividad, hecho que, según el 50% de las empresas, ha aumentado en el último año. La competitividad en gran medida, depende de la oportunidad y de la capacidad que tiene cada empresa para producir y utilizar tecnología propia. Para llegar hasta aquí, las empresas tienen que dirigir parte de sus esfuerzos a investigar y, principalmente, el mayor esfuerzo deben hacerlo las empresas auxiliares de componentes. Sin embargo, esta labor de investigación se realiza sobre todo fuera de nuestras fronteras en las empresas matrices de las marcas y de las empresas instaladas en Navarra.

En este sentido, el estudio del sector en Navarra nos ha permitido conocer que cada vez se destinan más recursos a la I+D aunque los actores del sector afirman que los pasos que se han dado han sido a pequeña escala y todavía son insuficientes: el 25% de las empresas participantes en el estudio tienen

departamentos de I+D y el 24% tiene personal dedicado en exclusividad a estas acciones.

Algunos de los factores que en este momento están condicionando la inversión en innovación y las posibles soluciones para superar aquellos que son bloqueantes, los encontramos en el discurso de los propios agentes del sector, en este caso del ámbito asociativo: *“en épocas de crisis las empresas centran su estrategia en el corto plazo, en buscar resultados que mejoren su rentabilidad precisamente a corto plazo. Sin embargo la innovación es una actividad con la que obtener resultados a medio o largo plazo. Un cambio de mentalidad en los directivos de las empresas sería importante. Otra buena cosa sería fomentar la realización de proyectos cooperativos, que aumentan las posibilidades de éxito a alcanzar con la innovación.”*

La falta de resultados a corto plazo es uno de los factores que bloquean la innovación de las empresas en estos momentos. Se hace necesario un cambio de mentalidad.

Dada la importancia de la financiación en el desarrollo de este tipo de proyectos y las dificultades con las que conviven las empresas para acceder a los créditos, los agentes demandan más ayudas y apoyo por parte de la administración a proyectos innovadores con una aplicación en el mercado en el corto o medio plazo y que a su vez impulsen la generación de empleo.

El papel de la administración pública será vital, pero otras entidades y centros, como el Cluster de Automoción de Navarra constituido en 2009 y el Centro Tecnológico de Automoción de Navarra (CITEAN) son considerados actores principales que tienen apoyo institucional y que en opinión del sector *deberían especializarse para poder ser referente en alguna tecnología⁶* y así erigirse en focos de atracción e innovación tecnológica, tanto de proyectos como de otras empresas del sector. De esta forma se podrían evitar hechos como el traslado del centro de ingeniería o de I+D de TRW ocurrido este año y que supuso la pérdida de 30 puestos de trabajo de alta cualificación.

Otro aspecto especialmente afectado por la crisis global del sector ha sido el empleo. Cabe, no obstante, hacer una distinción entre los dos subsectores que componen el sector de automoción.

⁶ Agente Delphi del ámbito asociativo.

Por un lado, en el subsector de fabricación de vehículos se encuentra la planta Volkswagen que, al contrario de lo que ha ocurrido en otras plantas instaladas en el territorio nacional, ha experimentado un incremento en el número de trabajadores en 2009, hecho que ha producido un aumento del peso específico de la planta sobre el total del sector (42,32% en 2009, lo que supone 11 puntos porcentuales más que en 2007). La planta de fabricación rompió en 2008 con la tendencia descendente iniciada en el año 2000, alcanzando los 4.700 trabajadores en el momento de mayor plantilla. Un año después, en 2009, tras las contrataciones de trabajadores y trabajadoras eventuales realizadas para hacer frente a los pedidos y al lanzamiento del nuevo modelo Polo A05, la planta ha llegado a los 5.236 trabajadores/as, de los cuales en torno a los 1.200 corresponden a personal temporal.

Por otro, en cuanto al subsector de fabricación de equipos y componentes, a tenor de los datos recogidos, apreciamos que en el caso de Navarra, la experiencia ha sido desigual en función de si la actividad que realizan las empresas gravita o no en torno a la planta de fabricación Volkswagen y según los clientes o las marcas a las que abastecen. Cuando se produce la recesión las ventas se desploman lo que incide en la actividad de las empresas. Esto ha provocado el anuncio de Expedientes de Regulación de Empleo (ERE) que en 2009, aumentaron hasta niveles históricos en cualquiera de las dos modalidades existentes. Concretamente la que conlleva suspensión temporal de contratos contabilizó un incremento en el número de afectados de 2.207 casos, lo que supone un 67% más de afectados en relación a 2008 y casi el doble de expedientes presentados. Nada desdeñable es el número de expedientes que supusieron la extinción del contrato en 2009, en el que se vieron afectadas 467 personas mientras que en el año 2008 alcanzó a unas 185 personas. Esto supone un incremento del 152% y casi el triple de expedientes presentados por empresas del sector.⁷ Cabe destacar que la mayor profusión de ERE se produce en el primer trimestre de 2009 y a partir de junio se frenan considerablemente.

En 2009 los ERE presentados aumentaron hasta niveles históricos. Los que conllevan suspensión temporal de contratos contabilizó un incremento del 67% mientras que los que suponen la extinción del contrato aumentaron en un 152%.

⁷ El número de ERE presentados por las empresas, en los años 2008 y 2009, pasa de 25 a 49 en el caso de los que solicitan la suspensión de contrato y de 3 a 8 en el caso de los que piden la rescisión de contrato. Hay que tener en cuenta que una empresa puede presentar varios expedientes en un mismo año, según las circunstancias de la misma.

En este sentido, la percepción de las empresas en relación al empleo es muy clara: casi el 80% de las empresas opina que en esta actividad industrial se está destruyendo empleo y cerca del 40% manifiesta que en los próximos 12 meses experimentará en su empresa un descenso leve o más pronunciado. La valoración de las cifras permite constatar que la pérdida de empleo en el sector se produce más allá de este recurso. Por el camino también se quedan ocho empresas que dejan de desarrollar su actividad dentro del Sector de Automoción.

A tenor de los datos recogidos, apreciamos que la crisis ha tenido una mayor incidencia en el sector auxiliar de componentes que en la marca instalada en el territorio. En 2009 ocho empresas dejan de desarrollar su actividad dentro del Sector de Automoción.

Asimismo, la internacionalización de las empresas se ve también afectada por la crisis económica y por su impacto en el sector de automoción global. Las empresas navarras que ya están implantadas fuera de nuestras fronteras mantienen estas relaciones a pesar de la difícil situación del sector a nivel internacional, mientras que la apertura de nuevas plantas en el extranjero o el inicio de trámites para poner estas plantas en marcha cae bruscamente en 2009, bajando a niveles mínimos del 5,7% y del 9,3% respectivamente. Los actores sectoriales atribuyen esta caída principalmente a la confluencia de numerosos factores externos como la caída de la demanda exterior, de las ventas, la falta de capacidad financiera, la débil posición de España con respecto a otros países del entorno, etc. Pero también puede deberse a factores internos pues, tal y como señala un agente del ámbito asociativo, *falta también capacidad, preparación y apoyos para abordar con éxito la internacionalización.*

La actividad globalizadora de las empresas navarras del sector disminuye considerablemente en 2009. Los actores sectoriales atribuyen esta caída a la confluencia de numerosos factores externos pero también internos.

La percepción del 72% de las empresas encuestadas en relación al impacto de la crisis en la automoción Navarra, indican que la incidencia está siendo alta o muy alta. **Pero, realmente ¿ante un panorama así, podemos decir que**

estamos mejor pertrechados que otras regiones para hacer frente a la crisis?

Una serie de variables nos permiten conocer en qué posición estamos. Dentro de la preocupación y la incertidumbre que presenta el sector hay una serie de acontecimientos que han representado fortalezas del sector teniendo en cuenta el contexto en el que se han desarrollado.

En primer lugar, Navarra es la región española que más ha incrementado las ventas de automóviles en el último año. En nuestro estudio se puede consultar el comportamiento de las matriculaciones. En marzo de 2009 se puso en marcha el Plan Renove Automoción del Gobierno de Navarra y en mayo de 2009 se aprobó el Plan 2000E de ayuda a la compra de vehículos. Estos dos periodos marcan un antes y un después en el empleo y en el número de matriculaciones.

Las ayudas a la compra de vehículos han tenido un efecto directo sobre las ventas pero también sobre el empleo del sector. Desde mayo, momento en el que se pusieron en marcha, se ha reducido el número de personas afectadas por ERE.

Asimismo, el gobierno de Navarra fue pionero en poner en marcha las ayudas para incentivar la compra de vehículos. En la actualidad se está valorando la continuidad de esas ayudas mientras que para el futuro del sector se apuesta por impulsar la implantación del coche eléctrico.

El efecto de las ayudas en la demanda ha generado una dinámica positiva que ha influido directamente en la producción de las empresas del sector y, por ende, en el empleo. Volkswagen fue la primera en beneficiarse, en primer lugar de las ayudas promovidas por el gobierno alemán lo que supuso a principios de 2009 producir 28.000 unidades más del Polo A04. Y posteriormente, con las ayudas estatales y forales, ha podido también sacar provecho del éxito comercial del modelo fabricado. A nivel europeo, Volkswagen ha sido la primera marca en cuanto a la posición en ventas con un aumento del 4,8% en relación al periodo anterior.⁸

⁸ Fte. Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (Acea).

El balance de la producción en la factoría navarra ha sido muy positivo en estos dos últimos ejercicios. En 2008, la producción de la factoría alcanzó el mayor volumen de los últimos ocho años. Esta ascendió a 258.599 turismos, lo que supuso unas 30.109 unidades más que en el periodo anterior. En 2009, aunque con una producción inferior, registra el mejor valor en año de fabricación de un nuevo modelo contabilizando un total de 243.500 unidades.⁹

La cadencia de la planta se ha estimado en 1.363 coches al día, pese a encontrarse en etapa de lanzamiento de nuevo modelo, Polo A05. Los objetivos marcados para finales de 2009, unos 1.408 unidades diarias, permiten conseguir que cada 54 segundos salga de la línea un coche nuevo.

La apuesta de CCOO por la Negociación Colectiva en VW

El Plan Industrial de la planta de Volkswagen en Landaben tiene como uno de los actores principales a nuestra sección sindical. Podemos afirmar que lo logrado no hubiera sido posible por sí solo si no hubiera contado con una apuesta firme y decidida de CCOO por el futuro de esta planta. Apuesta que se hizo realidad con la firma del V y VI convenio colectivo, que concretaron nuestra propuesta de plan industrial de futuro y que se cuantifica en el mantenimiento de la plantilla estable, en unas inversiones, principalmente, en infraestructura y producto de 94,6 millones de euros durante la vigencia del V convenio colectivo¹⁰ y de 315 millones de euros durante la aplicación del VI convenio¹¹ que han permitido ampliar nuestra capacidad instalada hasta 1400 coches/día y la adaptación de las instalaciones para la realización del nuevo A05. Además de la garantía de consolidación de VW-Navarra como líder del consorcio en la fabricación del Polo.

En estos momentos en que se debate el próximo Convenio, esta sección sindical de CCOO propone, la necesidad de reducir la eventualidad y apostar por el empleo fijo después de un año de lanzamiento que ha supuesto la contratación de más de 1.500 trabajadores temporales. Una de las apuestas es ir haciendo fijos a los eventuales que de los últimos 18 meses hayan trabajado al menos 12; contribuyendo a rejuvenecer una plantilla cuya media de edad

⁹ Para un mayor seguimiento de la producción de vehículos en la factoría VW, se puede consultar en nuestro estudio, en el informe final, la evolución anual y mensual registrada.

¹⁰ El texto del *V Convenio Colectivo de Volkswagen Navarra, S.A.* señala el periodo de vigencia desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de marzo de 2007, aunque fue firmado en julio de 2006 tras dejar atrás varios meses de arduas negociaciones. Destacamos la gran repercusión social que tuvo este convenio en la planta.

¹¹ VI Convenio Colectivo de Volkswagen Navarra S.A. extiende su vigencia desde el 1 de abril de 2007 hasta el 31 de diciembre de 2009.

ronda los 42 años. Se demanda, asimismo, un plan de industria que consolide a VW Navarra como la fábrica líder del Polo.

Más cifras sobre Volkswagen;

- En 2008, las exportaciones de la factoría navarra alcanzaron el 90,5% de su producción y en 2009 (de enero a septiembre) el 92%.

- La integración en 2009 de la marca Pörsche en el grupo VW parece haber fortalecido a la empresa alemana. Según la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (Acea) por marcas, en 2009 la primera posición en ventas correspondió a Volkswagen, con un crecimiento del 4,8%.

- El peso de la planta es mayor sobre el empleo total del sector (42,32%) pero también sobre la producción industrial. El IPIN, Índice de Producción Industrial de Navarra, registró su cifra más baja en el mes de julio. momento en el que se realizó la adaptación al nuevo modelo.

- Es una de las plantas- junto a la Peugeot en Madrid y del grupo Renault en Valladolid, Palencia y Sevilla- que no ha aprobado ningún ERE.

¿Qué se espera que suceda en los próximos años?

Los datos de coyuntura constatan que el próximo ejercicio se presagia aún complicado aunque los agentes sectoriales confían afrontarlo con fortaleza, pues el 91% de las empresas manifiesta encontrarse preparadas para hacer frente a los cambios que están por llegar.

El riesgo de trasladar empresas o parte de la producción a otros países sigue siendo elevado, según el 50% de las empresas. También, la contratación de otros productos y servicios disminuirá a corto plazo. Aspectos como el empleo y los salarios centran la atención de los agentes sectoriales que

consideran se mantendrán en los mismo niveles que hasta ahora o bien descenderán. Concretamente, prevén que asistiremos a una fase de estancamiento del empleo en el sector en 2010. En el caso de los salarios sólo un 16% pronostica que aumentarán por encima del IPC.

Teniendo en cuenta que la mayor parte de la producción en Navarra se destina a la exportación, y que estamos ante un mercado global, la evolución de los aspectos más debilitados por la crisis dependerá no sólo de la buena marcha de la economía regional y nacional, sino sobre todo de la situación económica de otros países europeos a los que va destinada la mayor parte de nuestra producción de vehículos industriales y turismos (entre el 85 y el 90%).

Además, diversos agentes sectoriales y expertos de la automoción aseguran que dependerá exclusivamente de un mercado interior fuerte que sea capaz de mantener la capacidad productiva instalada y, por tanto, el empleo. Pues una de las principales causas de la hecatombe vivida en el sector procede de un exceso de capacidad de producción que el sector del automóvil español lleva acumulando desde hace cinco años.

En el ámbito de las relaciones laborales, salarios y empleo serán los aspectos que más se debilitarán. La evolución de estos y otros aspectos afectados por la crisis dependerá de la buena marcha de la economía regional, nacional y europea y de un mercado interior capaz de mantener la capacidad productiva instalada y el empleo.

¿Cómo afronta el futuro el sector en Navarra?

En el marco de un clima de incertidumbre y de cierta preocupación los retos que plantea la crisis actual se encaran desde Navarra con confianza tras los resultados obtenidos por la planta de fabricación VW en estos dos últimos años. Sin embargo, una parte importante de las previsiones para el próximo año se han paralizado o, utilizando un símil automovilístico, se han quedado en *punto muerto*.

Pero las crisis también presentan oportunidades, por lo que en este caso las empresas apuestan para salir de la recesión por varias cuestiones que deben ir adquiriendo una posición estratégica en las empresas del sector.

Destacan la orientación de las inversiones hacia el desarrollo del coche eléctrico, una innovación que supone un reto imparable dentro del sector. A corto plazo, plantean que la empresa de ensamblaje debe apostar y trabajar por modelos menos contaminantes mientras que las empresas proveedoras (TIER primer y segundo nivel) deben aumentar el número de productos innovadores de manera cooperativa con la empresa constructora para la que trabajen. En cualquier caso, las inversiones realizadas en los próximos años debe servir, según agentes sectoriales, para conseguir sistemas de producción más eficientes así como para atraer más I+D a la Comunidad Foral.

Pero otras opciones de inversión también son muy valoradas por los agentes¹², como el impulso de la cualificación de las plantillas o la generación y captación de talento para desarrollar nuevos productos que nos den capacidad de interlocución con los fabricantes originales de equipos (OEM)¹³

En un clima de cierta preocupación los retos que plantea la crisis actual se encaran desde el sector con confianza. Las inversiones deben orientarse al desarrollo del coche eléctrico y hacia modelos menos contaminantes.

Las posibilidades a considerar para minimizar los efectos de la crisis en el futuro son: una mayor orientación hacia el exterior y concretamente hacia mercados emergentes, una mayor formación de los trabajadores en el sector que permitirá mejorar la rentabilidad y la competitividad, un aumento en la innovación de productos y, por último, diversificar la actividad de las empresas. Para hacer frente a estos retos el sector demanda apoyo institucional y financiación.

Los resultados favorables señalados con anterioridad, han generado un clima de confianza y optimismo en el sector. No obstante, ante la caída en los niveles de actividad, motivada por carteras de pedidos débiles y mercados recesivos, no todas las empresas del sector han tenido la misma capacidad de reacción. Por ello, aquellas empresas que se han visto obligadas a adecuar sus necesidades de producción han utilizado distintas estrategias que han dependido de la situación particular de cada empresa.

¹² Agentes Delphi, ámbito formativo y de la innovación.

¹³ Original Equipment Manufacturer (Fabricante Original de Equipo).

Concretamente en el ámbito laboral, las medidas articuladas para sobrevivir a la crisis han sido variadas y con efectos dispares, pero destacan como las más utilizadas los ajustes de empleo. Como medidas excepcionales han apostado por la regulación de empleo, 35,2%, seguido de otras estrategias orientadas a flexibilizar la cartera o bolsa de horas, días, etc. pactadas en los convenios que les permitieran mantener el empleo. En relación a estas estrategias, las empresas tratan de resaltar el aspecto coyuntural de la pérdida de carga de trabajo. Como el ritmo de trabajo ha sido variable y, por tanto imprevisible, algunos de los ERE presentados no han tenido que ser aplicados o han afectado a un número menor de trabajadores de lo que inicialmente se había previsto.

Ante la caída en los niveles de actividad no todas las empresas han tenido la misma capacidad de reacción. Las estrategias utilizadas han dependido de la situación particular de cada empresa. Las medidas más utilizadas han sido los ajustes de empleo.

A modo de conclusión

No cabe ninguna duda de que la industria del motor ha sido uno de los sectores más perjudicados por la actual situación económica. Los expertos han destacado un exceso de capacidad productiva en Europa estimado entre 2,5 y 4 millones de unidades al año que estaba creando una *burbuja automovilística* con un stock poco ajustado al mercado real. El impacto en las distintas economías ha sido dispar, como también ha sido desigual la incidencia producida en las 18 plantas de producción instaladas en España, y que representan a 12 marcas automovilísticas.

La crisis, en mayor o menor medida, ha afectado a tres cuartas partes de las empresas del sector en Navarra. De ahí que tanto una gran parte de los proyectos del año 2009 como las previsiones para el año 2010 se hayan frenado en seco. Las empresas han tenido miedo a salir fuera, a poner en marcha proyectos de I+D, a invertir en tecnología, incluso a encontrarse con un exceso de personal en sus empresas ante la caída de la actividad que ha llevado al sector a un ajuste de plantillas.

Hemos podido ver que la perspectiva del sector es preocupante pero no catastrófica. Una de las razones principales por las que preocuparse de verdad es de tipo laboral, en concreto la pérdida de puestos de trabajo en el sector.

Utilizando un símil automovilístico para definir el estado actual de esta actividad industrial en Navarra, hasta ahora, la automoción de la Comunidad parece haber estado con las *luces cortas* encendidas. Las empresas han actuado evitando las contingencias inherentes a acciones o actividades esenciales en la empresa –ya sean innovadoras, de internacionalización, de inversión, etc. – y, lo que ha sido más preocupante, prescindiendo del capital humano de las empresas: sus trabajadores y trabajadoras. Entre 2008 y 2009 las empresas han optado por la prudencia actuando con miras en el corto plazo. En este momento aquellas que hayan seguido por este camino tendrán más dificultades para hacer frente a las consecuencias de la crisis y se encontrarán en una posición de desventaja en relación al resto para salir de ella.

Sin embargo en esta coyuntura sin precedentes en la automoción global, encender las *luces largas* se hace obligatorio para ver las oportunidades y fortalezas del sector y que, en definitiva, permitirán la marcha hacia delante. Ésta es la única opción para ver las apuestas de futuro y entre estas los agentes tienen claro que se encuentra el coche eléctrico. Más que una apuesta medioambiental el coche eléctrico supone para el sector un pilar en el que se asentará la industria. Puesto que no se trata de una solución a corto plazo, será necesario mantener encendidas las luces largas para no perder de vista el horizonte y no quedarse en el camino.

Un año más, estaremos expectantes ante la evolución de los mercados nacionales e internacionales, y en el caso concreto de Navarra más al segundo que al primero, no sólo porque estemos en un mercado internacional sino porque los principales clientes de los vehículos que se fabrican aquí se encuentran fuera de nuestras fronteras, y lo que se haga en esos lugares influirá en la producción de las empresas.

Puesto que las crisis también tienen sus oportunidades, es este un buen momento para reflexionar hacia dónde debe ir esta actividad industrial. Agentes implicados en la misma insisten en la necesidad de impulsar las políticas de I+D+i para, así, dar respuesta a los problemas que históricamente han acuciado a la industria del motor en Navarra.



**gabinete
de estudios**

Avenida de Zaragoza 12, 4 planta. 31003 Pamplona. Tel: 948 290787 Fax: 948 246847
www.ccoonavarra.org/web/publicaciones | estudios-na@navarra.ccoo.es

Publicaciones del Gabinete ISSN 1989-8223