

ANÁLISIS ¿ES IRREVERSIBLE LA DERIVA DEL SECTOR HACIA EL PAÍS VECINO?

La automoción gallega canta fados

La presión de PSA por fabricar más barato, y su apuesta por Portugal debilita el parque gallego de proveedores

M. SÍO DOPESO

VIGO / LA VOZ

Allí donde hay una fábrica de coches con planes de lanzamiento de nuevos modelos siempre hay multinacionales de componentes buscando suelo y facilidades para instalarse. Así ha ocurrido en Galicia durante más de 40 años. Cada vez que el grupo PSA (antes, Peugeot Citroën) adjudicaba a Vigo un vehículo, el parque de proveedores crecía un poco más, hasta los más de 100 fabricantes de piezas que ahora componen el Clúster de Automoción de Galicia (Ceaga). Pero esta vez no ha sido así. Ni el triple lanzamiento de furgonetas Peugeot, Citroën y Opel que la planta gallega está preparando para finales del 2017, ni el todocamino de la marca Peugeot recientemente anunciado para salir al mercado en el 2020, han conseguido captar la entrada de nuevos proveedores en el entorno de la gran factoría viguesa. Las inversiones, que las hay, se cuentan ya por centenares de millones, pero se las está llevando Portugal.

¿Por qué Galicia no ha logrado captar ningún nuevo proveedor de PSA?

La clave está en la propia multinacional PSA y en su política de costes. El constructor francés exige a sus proveedores los precios más bajos, y esas garantías de competitividad a día de hoy no las encuentran en Galicia, sino en Portugal. Eso explica que las ocho nuevas multinacionales que van a trabajar para los lanzamientos de la planta de



Trabajadores de PSA entrando en el centro de producción de Vigo. M. MORALES

PSA Vigo se hayan ido directamente a instalarse en suelo luso.

¿Qué ofrece Portugal para conseguir seducir a las multinacionales?

Suelo industrial casi regalado, incentivos fiscales a la contratación y mano de obra un 30 % más barata despejan toda duda a la hora de elegir entre uno y otro lado de la frontera. Otro factor clave el coste de la mano de obra, inferior en el norte de Portugal en casi un 50 % por un doble efecto, la menor masa salarial, y el mayor número de horas trabajadas.

¿Qué puede hacer el sector gallego para evitar tener que irse a Portugal?

Muy poco. Prueba de ello es que el Clúster de Empresas de Automoción de Galicia cifra en una treintena ya el número de proveedores de componentes de matriz gallega que están ya instalados en suelo portugués, para competir con los vecinos lusos.

Entre ellos, el propio presidente del sector gallego, Luciano Martínez Covelo, dueño de Marsan Transformaciones Superficiales, que también abrirá una nave en Valença do Minho con un coste de 1,35 millones de euros. La sociedad mercantil estatal Cofides financia el 50 % de la operación.

¿Qué papel juega el portugués Tavares en la pujanza portuguesa?

Decisiva. La situación de pérdida de competitividad frente a los proveedores lusos se ha hecho más difícil desde la llegada a la presidencia de PSA del portugués Carlos Tavares. Él es el responsable de la creación del denominado Polo Ibérico de PSA, que agrupa bajo la dirección de la factoría de Vigo a las tres plantas del grupo en la península: Vigo, Madrid y Mangualde (Portugal). La intención es fomentar sinergias entre las fábricas, pero también entre sus proveedores. Muestra de ello es que la planta de Vigo ha logrado la adjudica-

ción de una nueva gama de furgonetas de Peugeot, Citroën y Opel, por presentar una oferta conjunta con Mangualde que la hizo más competitiva en costes. Su última decisión ha sido centralizar en Maia la sede financiera del grupo para el sur de Europa y África.

¿Está en peligro la pujanza de la automoción gallega en este momento?

Está en peligro la creación de empleo y riqueza en Galicia vinculada al sector. Por un lado, Galicia está perdiendo inversiones millonarias de nuevas multinacionales. Pero, además, las empresas gallegas del sector se están viendo obligadas a crear filiales en el país vecino. Esto significa que las compañías locales se van a crecer a Portugal por imperiosa necesidad de seguir trabajando para el gigante francés. Hay que recordar que aunque el sector gallego ha reducido su dependencia de PSA, esta todavía es de casi el 50 %.