

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

EXTRANJEROS Y VIVIENDA

Compras entre enero-marzo, en millones de euros.



MÁS CASAS DE INMIGRANTES.

Los inmigrantes aumentaron un 34% su inversión en vivienda durante el primer trimestre del año, según datos del Ministerio de Fomento. La mayoría compró pisos de segunda mano en la Comunidad Valenciana y Andalucía.

La flexibilidad laboral atrae inversiones al sector del automóvil en España

MANUEL V. GÓMEZ, Madrid
En apenas un mes, se han anunciado tres inversiones importantes en las fábricas de automóviles en España que supondrán al menos 1.450 millones y más de 2.500 contrata-

ciones, en un sector donde los trabajadores indefinidos suponen más del 80% del empleo. Expertos, patronal y sindicatos señalan que una de las principales causas es la flexibilidad lograda de la mano de la negociación

colectiva, que convierte a las plantas españolas en competitivas y "atractivas" a los ojos de las cúpulas directivas de grupos que no tienen su sede en el país. Otro motivo es la fuerza de la industria de componentes.

cambian mucho de empresa]. En España la mano de obra todavía es competitiva y cualificada", señala un alto directivo de un fabricante de componentes en todo el mundo.

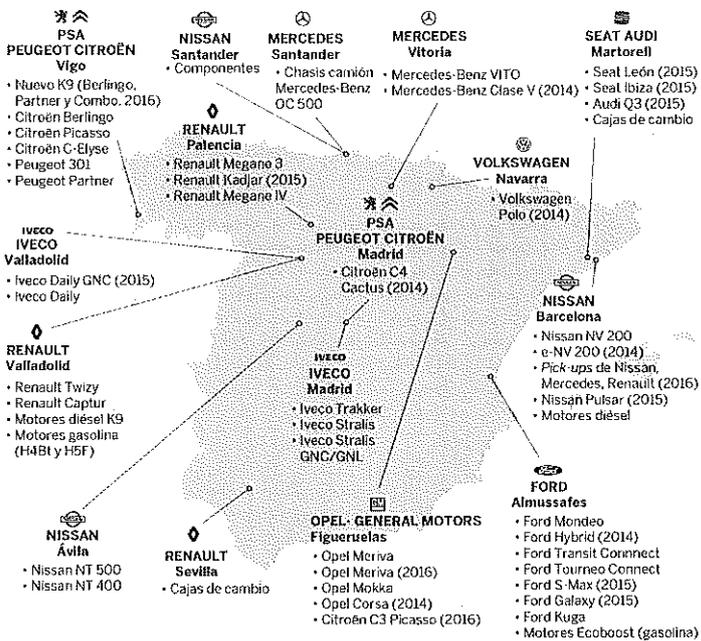
Precisamente en la "fuerza" de los fabricantes de componentes pone énfasis Manuel Díaz, socio responsable del sector de automóvil de PwC. Según sus cálculos, supone en torno al 60% del coste de fabricación. También Pedro Nuño, profesor del IESE experto en el sector, subraya el papel de "toda la cadena de valor". Otro que destaca la industria auxiliar es Ricard Conesa, de IE Business School. Y añade la experiencia, el "know-how" de cuadros medios. A este punto señalan también en Renault. Pero el discurso del buen clima social, la negociación colectiva y la flexibilidad siempre están en boca de todos.

En febrero, Volkswagen comenzó a negociar un plan de competitividad para la planta de Landaben (Navarra). Llegar a un acuerdo con los sindicatos era "crucial", dicen en el grupo, para invertir más en la fábrica cercana a Pamplona. El pacto se logró y hace días la empresa anunció que en 2018 la fábrica ensamblará por primera vez un segundo modelo y se crearán hasta 500 empleos. Este anuncio sucedió al de Renault en mayo de invertir 750 millones entre 2017 y 2020 y firmar 2.000 contratos indefinidos. A este siguió otro de PSA Peugeot Citroën de invertir 700 millones y otorgar un nuevo modelo a su planta de Vigo. En ambos casos hubo pactos sociales.

Estos anuncios se suman a otros que ha habido en los últimos años que, según un informe del sector, suman una inversión anunciada de 10.000 millones desde 2011, de los que se habrían gastado ya unos 6.000. "La negociación colectiva, basada en el convenio de empresa, ha sido clave", comienza David Barrientos, de la patronal de fabricantes, Anfac.

Esta explicación —la negociación colectiva— es comparada por todas las fuentes consultadas y da pie a otra: "flexibilidad". "Las empresas nos pedían que fuéramos atractivos", explica Mariano Cerezo, responsable del automóvil en UGT. Eso se traducía en esa flexibilidad, especialmente en jornadas de trabajo, que permite a las empresas responder rápidamente a la demanda del mercado, y ser más competitivas. A cambio, subraya el sindicalista, las empresas se tienen que comprometer a

Producción de turismos, vehículos industriales y partes



Fuente: elaboración propia.

EL PAÍS

mantener el empleo. "Y en ninguna planta se ha aplicado la reforma laboral", apostilla.

Esa flexibilidad es clave, porque España no es el país con la

mano de obra más cara ni la más barata. Según un informe de UGT, el coste laboral por hora en España es de casi 26 euros, frente a los 10,9 euros de la República

Checa (en torno a 50 euros en Alemania). "En Europa del este hay un problema en la estabilización de la mano de obra por la inflación y la rotación [los empleados

Castilla y León supera a Cataluña como primer fabricante de coches

El éxito de Renault devuelve el liderazgo a la comunidad tras 13 años

CAMILO S. BAQUERO, Barcelona
Las cuatro factorías automovilísticas de Castilla y León produjeron en los primeros cuatro meses del año más vehículos que las dos existentes en Cataluña. Las plantas catalanas tuvieron una cuota de producción del 18,2%, dos puntos y medio por debajo de la castellanoleonésa, según datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles Turismos y Camiones.

Es una situación que no se daba desde hace 13 años.

Históricamente, las plantas de Seat y Nissan habían situado a Cataluña en el podio de la fabricación de coches. El sorpasso responde a un estado de ánimo del mercado y al ciclo industrial, que coge a las plantas catalanas a contrapié. La cresta de la ola de producción de los modelos Kadjar y Captur en las plantas de Renault

en Palencia y Valladolid se acompaña con una reestructuración en las factorías catalanas. Los dos modelos son clave en el cambio de posiciones, ya que el segmento que más crece en el mercado europeo son los todoterrenos urbanos (SUV).

En Seat, explican desde la empresa, hubo una reducción de en torno al 5%. La disminución se explica por los parones obligados pa-

ra adaptar las líneas para fabricar el nuevo Ibiza, unos trabajos que continuarán en septiembre. Esto implicará que la producción global se vea afectada, aunque la demanda siga siendo alta. "Se está ejecutando el plan industrial como estaba previsto. La cifra no genera alarmas", dice Bernat Villaroya, de la federación catalana de automoción de CC.OO.

Nissan también se prepara para ensamblar el nuevo Navarra, lo que modifica los volúmenes de producción de su planta de Barcelona. La empresa, además, ha tenido que adaptar la baja del Pulsar, ya que sus ventas han sido inferiores a las 80.000 unidades anuales previstas. Con ese modelo la marca japonesa quiere recuperar un nicho que abandonó en 2006.

"Las previsiones son tan buenas para Renault que en vacaciones se pondrá en marcha un turno de fin de semana para no sacar de Palencia la producción de Megane y Kadjar", asegura Joaquín Ferreira, responsable de la federación nacional de automoción de CC.OO. El año pasado, la cuota de mercado mundial del grupo francés llegó al 10%.

Hace 13 años, el auge del Megane fue el que llevó a las factorías castellanoleonésas a superar a la industria catalana. Ahora la apuesta de Renault por el SUV le ha permitido consolidar una posición dominante. Seat está a la espera de empezar a fabricar el hermano menor del Ateca, que se producirá en Martorell y permitirá arañar cuota de mercado.