

La pandemia acabó el año pasado con 400 empresas de automoción

Un informe pronostica una lenta recuperación del sector del automóvil

DANI CORDERO, Barcelona
La industria de la automoción sufrió otro roto durante los meses fuertes de la pandemia del año pasado. No se trata solo de los ERTE —que afectaron a 60.000 de sus trabajadores— ni de la caída de las ventas, sino de las 409 empresas que no pudieron aguantar el parón y entre febrero y diciembre acabaron bajando la persiana. Esa mortalidad representa el 14% de las empresas del sector registradas en el Régimen General de la Seguridad Social, que al final del ejercicio tenía 2.448 compañías. Es la cifra más baja de la serie, que arranca en 2009.

El dato consta en el último informe que CaixaBank Research ha dedicado a la industria manufacturera en España y en el que vaticina una lenta recuperación para los fabricantes de vehículos y toda su constelación de proveedores. El contexto de incertidumbre, señala, "incentiva el ahorro y la precaución de los hogares y el retraso de los planes de inversión por parte de las empresas", condiciones a las que se sumó este año la subida del impuesto de matriculación y el fin del plan Renove, en diciembre del año pasado. Así, la patronal de fabricantes Anfac prevé cerrar el ejercicio con apenas 925.000 vehículos vendidos, un 26% menos que en 2019.

El problema es que, en el caso de la automoción, ha llovido sobre mojado porque las cifras de ejercicios anteriores tampoco habían sido positivas. La actividad de la automoción apenas creció un 0,1% en 2019 y venía de caídas del 1% los dos ejercicios previos. La producción llegó a desplomarse algún mes del pasado año un 99% debido a la hibernación de la economía. La producción final, con 2,27 millones de vehículos

(un 19,6% menos), fue la cifra más baja de los últimos siete años. El índice de producción industrial muestra que una de las actividades más castigadas en 2020 fue la de la fabricación de coches, con un 18,5%, el mayor retroceso desde 2009.

Tras el "golpe durísimo" de la pandemia, la reactivación fue superior a la de otros sectores, pero se ha quedado a medias. En abril pasado no se había constatado una recuperación total: el empleo se situaba un 6% por debajo de los volúmenes del mes. La automoción envió expedientes de regulación temporal de empleo a 60.000 personas (un 27% del total) y los ERTE se reactivaron antes del verano por la crisis de los chips a escala global.

Mercado exterior

Las ventas no han descendido tanto gracias a la robustez del mercado exterior, que cayó menos que el nacional. En todo caso, las exportaciones ya registraban un "cierto freno" en los últimos años a causa de una mayor competencia internacional y a que en las nueve factorías que ensamblan turismos y todoterrenos en España hay escasa especialización en coches eléctricos e híbridos, por lo que no podían asumir la demanda de otros mercados europeos, adonde se dirigen en torno al 80% de las ventas de los vehículos producidos en España.

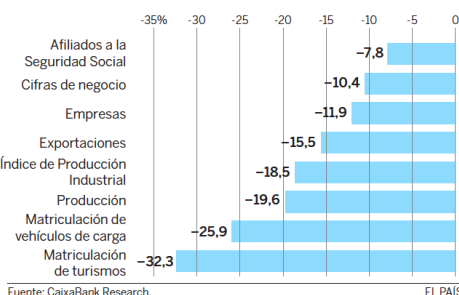
El servicio de estudios del banco espera, sin embargo, "una notable mejora" en el segundo semestre, de la mano de la recuperación de la confianza de los consumidores y gracias al plan Moves de subvenciones puesto en marcha por el Gobierno para incentivar la compra de vehículos eléctricos. El horizonte que pinta el



Dos trabajadores instalan piezas en un coche en la fábrica de Seat en Martorell en 2019. / ALBERT GARCIA

El golpe del coronavirus a la automoción

En España. Porcentaje de variación anual en 2020



Fuente: CaixaBank Research.

EL PAÍS

informe (titulado *El resurgir de la industria después de la pandemia*) es complejo, sobre todo por la descarbonización a la que le obliga la normativa europea. Esa es también una oportunidad para las fábricas españolas, ya que en los próximos años los fabricantes deberán decidir dónde construir esos nuevos vehículos que

ayuden a evitar las multas si no se asumen los límites de contaminación fijados por la UE: 95 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido desde 2021, 80 gramos en 2025, 65 en 2030 y 0 en 2040.

Y ahí España tiene recorrido para avanzar, puesto que apenas un 6% de todos los vehículos que produce son eléctricos o híbridos.

Un informe de KPMG señalaba a las fábricas españolas entre las más competitivas de Europa, junto a las de Alemania y Reino Unido. El de CaixaBank va en la misma senda, al contabilizar en las factorías españolas en torno a 1.000 robots por cada 10.000 empleados, "cifra comparable con los 1.311 en las plantas alemanas".

La automoción es un ejemplo del desigual impacto de la pandemia en la industria manufacturera. No ha acabado de recuperarse, pero está en mejores condiciones que, por ejemplo, la industria textil o la de las bebidas. Y por detrás de otras como la farmacéutica o la de productos electrónicos. En el segundo trimestre de 2020, en lo peor de la pandemia, el sector manufacturero español se desplomó un 28,5%, mucho más que el de países como Italia, Francia, Portugal o Alemania y muy por encima de la media de la eurozona (-19,7%). El 16,3% de su empleo, 327.000 personas, llegó a quedar acogido a un ERTE, un 40% de ellos, parciales. En abril, ese porcentaje era del 2,1%.

El Sepla acusa a Iberia y Vueling de mantener los ERTE para ahorrar

Los contratos se congelan con los pilotos en tierra, según el sindicato

RAMÓN MUÑOZ, Madrid
El Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (Sepla) denunció ayer que las aerolíneas y, en particular Iberia, Vueling y Air Nostrom, están usando indebidamente la figura de los expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) para reducir costes ya que, pese a la recuperación de la actividad, el 85% de los pilotos siguen incluidos en los ERTE de las aerolíneas con base en España.

El sindicato asegura que la incorporación al mercado laboral en la aviación "no se está haciendo al mismo ritmo que la recuperación de la actividad", ya que las aerolíneas siguen aplicando ERTEs en España amparados por la situación de fuerza mayor prevista en el Real Decreto 8/2020 de alarma y sus prórrogas.

El Sepla señala que las aerolíneas que siguen manteniendo a todos sus pilotos en ERTE por cau-

sa de fuerza mayor son Iberia, Iberia Express, Vueling, Air Nostrom, Wamos, Plus Ultra y Jet2. En la lista también figura Air Europa, aunque con esta última el Sepla llegó a un acuerdo para la aplicación de ERTE. Estos expedientes afectan a cerca de 4.200 pilotos, con una reducción de jornada media del 40%.

Por contra, las únicas aerolíneas que han renunciado al ERTE debido al aumento de su activi-

dad son Ryanair, easyJet y Eurowings, que incorporaron hace pocos meses a todos sus pilotos, más de 800, a sus jornadas ordinarias, aunque con una actividad aérea algo menor a la habitual antes de la pandemia.

El sindicato denuncia que estas aerolíneas españolas siguen acudiendo a esta figura para suspender los contratos de sus pilotos durante los días en que no vuelan y desafectarlos del mismo los días de vuelo. En este sentido, el sindicato resalta que "llama la atención la utilización de un ERTE suspensivo para llevar a cabo de facto una reducción de jornada". El secretario general de Sepla, Javier Fernández-Picazo, señala que es "como si una empresa mete a un trabajador de oficina en ERTE durante los fines de se-

mana, y paga una nómina correspondiente solo a los 22 días laborales del mes, aunque el número de horas trabajado haya sido como en una época normal".

Iberia responde que los pilotos tienen una reducción de actividad en consonancia con la capacidad que ofrece la compañía, y que desde que se inició la pandemia, se ha realizado un reparto de la actividad de forma que fuera equitativa entre todos sus trabajadores, según señaló una portavoz. "Además, se ha hecho un esfuerzo para programar las horas de formación necesarias para mantener todas las licencias hábiles de todos los tripulantes y, a lo largo de estos meses, la compañía ha operado, incluso, a más capacidad de la que se demandaba para estimular el mercado", añadió.