

«Todos deberíamos creer en esta industria»

El profesor Pedro Nuño, titular de la Cátedra Fundación Bertrán de Iniciativa Empresarial del IESE y director del XXIII Encuentro de empresarios de automoción, celebrado en noviembre en el campus barcelonés del IESE y patrocinado por T-Systems, analiza en esta entrevista el presente y el futuro del sector del automóvil.



Yoshimi Inaba, de Toyota



Francisco García Sanz, de ANFAC



Juan A. Fernández de Sevilla, de Renault, y José M. Machado, de Ford

¿Cómo han valorado las empresas el XXIII Encuentro de empresarios de automoción?

Cuando un sector tiene problemas, suele agradecer la oportunidad de encontrarse e intercambiar ideas; por eso hace 23 años que organizamos este encuentro. Cuando además se atraviesan momentos difíciles, la gente lo agradece aún más, porque está preocupada y buscando ideas, y poder escuchar durante dos días a profesionales muy conocedores del sector, de aquí y de otros países, resulta muy útil.

¿Cuáles cree el sector que son las claves de futuro?

En este sector, el poder de los fabricantes es muy elevado y quizás, en una lucha de volúmenes, han forzado la producción y han tardado cierto tiempo en reaccionar. Por ello, a lo mejor, el choque de demanda que se percibe ahora se hubiera podido amortiguar algo. Es lo mismo que está ocurriendo en la banca o la construcción: cuanto mayor es la euforia, mayor es el choque que se produce cuando aparece el problema.

La industria del automóvil es muy importante, lo ha sido siempre y lo sigue siendo; y también es muy rígida: si no te

compran los coches, ¿qué haces con el stock? Es un producto que cuesta mucho dinero, ocupa sitio y se estropea, así que si no hay demanda, tienes que parar la producción. Además, tiene un efecto multiplicador muy grande: por cada puesto de trabajo en el sector se generan cinco fuera, inducidos de una manera u otra. Por tanto, cuando se para este sector, se paraliza una parte muy importante de la economía, así que cualquier cosa que se pueda hacer para reactivar el sector y retenerlo es importante.

Así, se puede reactivar facilitando el acceso a todo aquel que tenga capacidad para pagar un vehículo, aunque sea a través de una financiación, algo que en estos momentos no está ocurriendo. Además, hay que incentivarlo de forma seria y no con las medidas que está proponiendo el Gobierno. Finalmente, se ha de garantizar que si alguna empresa tiene problemas se pondrán en marcha todos los mecanismos posibles para ayudarla. Y no me refiero sólo a empresas fabricantes, sino también a las de componentes, que han estado bajo una gran presión de costes y de internacionalización.

Entonces, ¿hacia dónde debe ir el papel de las Administraciones?

Hay que tener en cuenta que los costes de este sector en España son muy favorables a nivel europeo y que la flexibilidad que han conseguido las empresas es muy alta, y por tanto todos deberíamos creer en esta industria, tanto los ciudadanos como los políticos, que no deberían decir cosas como "hemos de ir hacia la industria del conocimiento". Cuando **General Motors** despide a gente en el país de la tecnología, **Microsoft** no emplea a estos trabajadores desempleados; es más, cuando hay un problema como éste, también las empresas tecnológicas tienen problemas. Los políticos dicen este tipo de cosas para engañarse, y habría que preguntarles cuántos puestos de trabajo pueden crear en la industria del conocimiento, porque si por esto se entiende a una persona delante de un ordenador, no está tan claro que funcione. Muchas empresas que antes tenían en España a varias personas delante de un ordenador, hoy las tienen en India.

Hay dos áreas en las que sin duda la Administración tendría que trabajar para mejorar la competitividad del sector. Una es la logística; necesitamos mejorar las infraestructu-



«Hay dos áreas en las que sin duda la Administración tendría que trabajar para mejorar la competitividad del sector: la logística y el absentismo laboral.»



Prof. del IESE Pedro Nuevo y José María Alapont, de Federal Mogul

ras para que permitan un mejor transporte: las carreteras, el ferrocarril, el aeropuerto y el puerto, y que haya una buena conexión entre ellas. La otra es el absentismo laboral; deberíamos preguntarnos cómo puede llegar a un 10%, porque este porcentaje de gente no puede estar enferma permanentemente. Es una falta de ética y de valores. Estos índices de absentismo son una muy mala carta de presentación para el sector. En Japón y China, el absentismo ronda el 1%.

¿En qué situación se encuentra el sector en China? ¿Qué diferencias hay?

China es un mercado enorme e infinito; hay un fuerte crecimiento de la industria y existe un plan del Gobierno para estimular todavía más las infraestructuras. De momento tenemos grupos como **Volkswagen** que están allí y buena parte de sus beneficios vienen de aquel mercado, que no ha tenido todavía el nivel de caída que ha tenido en otros lugares.

De hecho, el mercado en China tendrá una cierta inflexión, pero no llegará a los niveles de crisis que estamos viviendo en otros países. Por supuesto, si hay una crisis internacional, eso influye, porque las empresas

extranjeras importan menos de China, aunque esto en el sector del automóvil no sea demasiado importante, porque no están exportando coches de forma relevante. Sin embargo, hay otras empresas que ahora están importando menos, por tanto habrá gente que lo pasará peor y habrá menos clientes, pero sigue habiendo sectores que funcionan a pleno rendimiento.

Aunque sea una crisis del sector a nivel global, ¿las soluciones para abordarla deben ser locales?

La industria de la automoción tiene unas raíces diferentes en cada país. Una cosa es que la Unión Europea diga: "La industria del automóvil me interesa" y establezca unas medidas, a pesar de lo cual sería bueno que cada país las pudiera instrumentar a su manera. Por ejemplo, nosotros en España no tenemos ningún centro de decisión y no tendría sentido que hubiera unas medidas a nivel europeo que se concentraran sólo en los países en los que hay algún centro de decisión del automóvil, protegiendo quizá la industria menos eficiente sólo por estar más cerca de ese centro. Por ello, debería haber un reparto de esas medidas, puesto que su objetivo es proteger lugares de trabajo y una industria.

¿La fabricación de nuevos modelos más respetuosos con el medio ambiente puede ser la clave para afrontar el futuro del sector?

Los coches actuales contaminan menos que antes; harían falta unos treinta coches de hoy para contaminar lo mismo que uno de hace veinte años, pero existe una preocupación por este tema y hay tecnología para hacer más cosas. En estos momentos se habla mucho del coche eléctrico y es muy probable que acabemos viéndolo en la próxima década. También se habla de otras alternativas, como el coche de hidrógeno y, más a corto plazo, los coches híbridos, que aprovechan mejor la energía. Por ello, veremos novedades en los próximos años y esto será bueno para el sector, porque son formas de reanimarlo.

Cristina Aced

