

DECISIONES DE CAPACIDAD EN SEAT

La fabricación de vehículos y componentes es la primera industria nacional, tan solo superada en ingresos por el turismo y la construcción. En el año 2001, representaba un 6,3% del PIB, el 26,6% del total de exportaciones españolas y daba empleo (directo o indirecto) a un 10,9% de la población activa. Por ello, no es de extrañar que cualquier crisis en el sector tenga una notable repercusión sobre la economía nacional.

Uno de los problemas a los que se enfrentan las fábricas nacionales de automoción es que están especializadas en turismo de clase media-baja, que por su escasa complicación tecnológica pueden ser fácilmente fabricados en las instalaciones de los países del este, donde la mano de obra es mucho más económica. Así, Renault fabrica los modelos Clio y Megane; Ford el Ka, el Focus y el Fiesta; Opel el Corsa; PSA el Citroën Xsara y el C-3; Peugeot el 306; Seat el Arosa, León, Ibiza y Toledo; Volkswagen, el Polo; y Nissan el Tino.



A finales del 2002 el grupo Volkswagen solicitó a los empleados de la planta de Martorell convertir cinco días festivos en laborables para cubrir la producción de 22.000 modelos de Ibiza que demandaba el mercado europeo.



Ante la negativa incondicional de los sindicatos, la empresa advirtió a los trabajadores de la posibilidad de realizar esa producción en otra planta del grupo y realizó un sondeo entre la plantilla para ver que trabajadores estarían dispuestos a trabajar los días extra. Ante la escasa aceptación de esta propuesta,

sólo un 25% de los trabajadores aceptó la misma, Volkswagen decidió trasladar la producción de 20.000 unidades del Seat Ibiza a la planta de Skoda en Bratislava (Eslovaquia).

Dentro de su plan de reconversión y reducción de costes el grupo Volkswagen pretende reducir el número de plataformas y trasladar de manera progresiva la producción de sus modelos más sencillos como el Ibiza a las plantas de los países con mano de obra barata y la de los modelos de construcción más compleja a las plantas más avanzadas tecnológicamente.

Ante esta estrategia del grupo, la planta de Martorell parece tener su futuro garantizado, sobre todo si tenemos en cuenta que el nivel de productividad de la planta es de las más elevadas del grupo si consideramos la variable vehículos fabricados por trabajador. Ahora bien, deben solucionarse los problemas de absentismo denunciados por el grupo.

Además, cada vez se hace más probable la posibilidad de que Martorell puede fabricar a medio plazo modelos de Audi e incrementará su oferta con la inmediata producción del nuevo Córdoba, con el incremento de la producción del último Ibiza, la probable comercialización del Seat Tango y el proyecto en fase avanzado de un nuevo monovolumen.

Fuente: Elaboración propia a partir de Segura, C., Actualidad Económica, Octubre 2002.

Cuestiones:

- 1.- ¿Cuáles son las principales ventajas e inconvenientes de la planta de Martorell en relación a la estrategia del grupo Volkswagen?
- 2.- ¿Cómo pueden competir los países occidentales con los países del este de Europa?
- 3.- Analiza el futuro de la industria de la automoción en España.