

# La crisis del automóvil lastra los proveedores en España

**INDUSTRIA DE COMPONENTES/** El millar de fabricantes de piezas nacionales, liderados por Gestamp, Cie y Antolin, compensan la caída doméstica con récord exportador.

**Iñaki de las Heras.** Madrid

Los recortes de producción en las plantas españolas de coches ya se aprecian aguas abajo, en la industria de los fabricantes de piezas de automoción, que da empleo a 230.100 personas. Los proveedores nacionales recortaron el año pasado un 5,9% los ingresos procedentes de sus servicios a las 17 plantas de automoción españolas, hasta 10.270 millones de euros. Las exportaciones en cambio siguen aumentando, un 7%, y compensaron el retroceso doméstico. Para 2019, la previsión apunta a una acusada ralentización.

Las más de 1.000 empresas que venden piezas de automoción facturaron 37.170 millones de euros en 2018, un 2,6% más, según los datos ofrecidos ayer por la asociación de proveedores Sernauto. Los resultados anuales son “buenos” gracias, según la presidenta de la asociación, María Helena Antolín, a la “fuerte apuesta por la internacionalización y la I+D”.

El año se ha salvado, como ocurría durante la crisis, gracias a los mercados exteriores. Las exportaciones ascendieron a 21.415 millones de euros, fueron un 7% superiores a las del ejercicio anterior, batieron un nuevo récord y supusieron el 57,6% de la facturación. Hay empresas como Gestamp, Cie Automotive y Antolin que suman cientos de fábricas en todo el mundo y se han convertido en la punta de lanza internacional de la industria española.

La debilidad del mercado nacional procede de un grupo concreto pero muy significativo de clientes, el de grandes fabricantes como PSA, Ford o Renault-Nissan. En cambio, el mercado español de recambios progresó a buen ritmo, un 3,2%, y alcanzó los 5.484 millones de euros de ingresos.

## Empleo

Los proveedores operan en un entorno “convulso” debido a aspectos como el “estancamiento de la producción”, las tensiones arancelarias o la brusca caída de la demanda de vehículos diésel, explicó el director general de Sernauto, José Portilla. “La razón fundamental es la caída en las compras por parte de los par-



Elena Ramón

Fábrica de estampación de Gestamp en Abrera, en Barcelona.

## BATERÍAS

Las baterías de los coches eléctricos pesarán cerca de 450 kilos. Su traslado será costoso, por lo que será clave disponer de una fábrica de baterías en España. Sin embargo, Sernauto avisa de que el nivel de inversión es “altísimo”.

ticulares”, añadió. Los recortes de empleo se han convertido en una de las principales preocupaciones para el sector. En septiembre del año pasado entró en vigor el estándar de medición de emisiones WLTP y comenzó una secuencia de siete meses consecutivos de caídas en las matriculaciones que ya afecta a las fábricas. Ford y Nissan han anunciado recientemente recortes de producción.

Sin embargo, la tensión sobre el empleo no se ha trasladado por ahora a los proveedores. “No estamos experimentando expedientes de regulación de empleo en los componentes porque compensamos la caída nacional con las exportaciones”, afirmó ayer Portilla.

Las empresas auxiliares es-

**La facturación subió un 2,6% en 2018 pese a la caída del 5,9% en las fábricas españolas**

**El empleo de la industria auxiliar aumentará este año en 1.300 personas por la exportación**

tán haciendo de nuevo de la necesidad virtud y buscando su entrada en mercados como el de Irán o su crecimiento en otros como los de Marruecos, México o Turquía. China, donde Gestamp o Antolin ya tienen presencia, lleva varios meses de ralentización.

El empleo entre los proveedores aumentó en 5.000 personas en 2018 y volverá a hacerlo, en 1.300 personas, en 2019. En los últimos cinco años, esta industria ha elevado en 40.000 trabajadores su plantilla. La cifra coincide casualmente con otra más polémica, la de los 40.000 empleos que, según un artículo del experto de UBS, Roberto Scholtes, publicado en la revista *Economía Industrial*, del Ministerio de Industria, perderán los fabricantes español-

les de componentes hasta 2025 por el coche eléctrico.

La mejora en el empleo prevista por Sernauto en 2019 se producirá pese a las dificultades de las fábricas españolas y a que, según las previsiones de la asociación, se producirá una ralentización de los ingresos. El incremento previsto apenas ascenderá al 0,5%.

La industria de proveedores cifra, además, en 2.000 millones de euros sus inversiones del año pasado y, como también hacen los fabricantes de coches, piden al Gobierno certidumbre fiscal y regulatoria para acabar con la confusión de los consumidores acerca de qué vehículo comprar. Reclaman además planes de achatación y una estrategia nacional para que la industria española no pierda competitividad en plena transición ecológica.

Tienen otras reivindicaciones en materia industrial, entre ellas una bonificación del 25% a la inversión de I+D en procesos fabriles, frente al 12% actual. Ante el futuro despliegue del 5G, reclaman plataformas neutrales en la gestión de datos. Advierten además de que, sin una fábrica de baterías para coches eléctricos, será difícil mantener la competitividad de la automoción española.