



El triunfo de los fabricantes españoles de componentes para automóviles

El sector cuenta con un quinteto dominante y un millar de pymes muy orientadas hacia el comercio exterior

RAMÓN CASAMAYOR

Madrid - 25 SEP 2016 - 00:00 CEST



/LUIS TINOCO

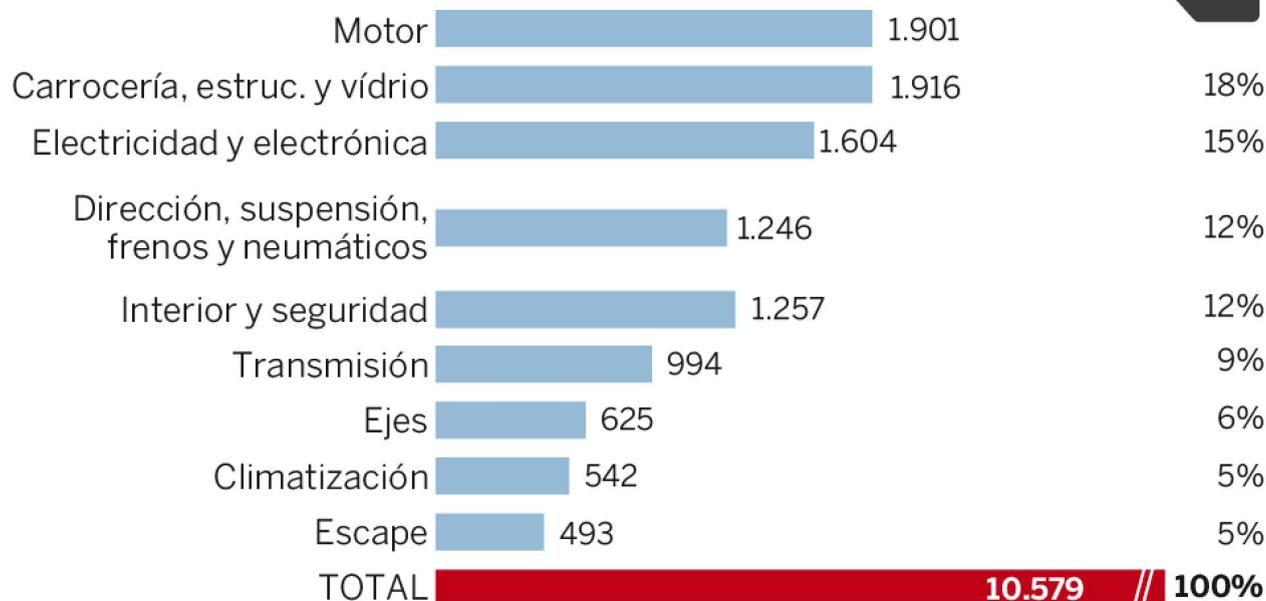
En momentos de cierta incertidumbre como los actuales resulta positivo comprobar que hay actividades en España que están por encima de vaivenes o inseguridades coyunturales. Sectores industriales que no sólo han crecido con solvencia en tiempos de bonanza, adaptándose a circunstancias más o menos adversas, sino que [han sabido salir de la crisis](#) con fuerza para recuperar los

niveles previos a esta. Uno de los mejores ejemplos de esta fortaleza es sin duda el de la industria española de equipos y componentes para automoción.

En unas jornadas sobre la industria del automóvil, Juan Laborda, profesor de la Universidad Carlos III, señalaba recientemente que el tejido industrial español se divide, cada vez más, en dos grupos, el de [las grandes empresas del Ibex](#), “muy endeudadas y con reducción de empleo e inversiones”, y el de las pymes, especialmente las que exportan, “que están manteniendo gran parte del peso de la economía española y la actividad industrial con una notable aportación al PIB”.

Pues bien, parece que en este caso se junta lo mejor de cada casa. [El sector de componentes](#) no sólo está formado por más de 1.000 compañías de tamaño mediano o pequeño repartidas por todo el territorio nacional, sino que recoge también un ramillete de ejemplares poco frecuente como es el de auténticas multinacionales españolas en cuyos dominios apenas se pone el sol.

COSTES POR SECCIÓN



Un repóquer de ases: Gestamp, Grupo Antolín, Cie Automotive, Ficosa y Mondragón Automoción, todas con un marcado carácter familiar, a excepción de la última integrada en el grupo cooperativista vasco. Las cinco se han financiado sobre todo con emisiones de bonos, [salvo en el caso de Cie Automotive](#), que cotiza en Bolsa. Todas comenzaron su desarrollo bajo el paraguas de los grandes

fabricantes internacionales instalados en España y recibieron un importante impulso con la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea en 1986. Se subieron al carro de estas multinacionales para instalarse en sus plantas de Alemania, Francia o Italia; y dar posteriormente el salto a Asia y América.

El sector supo aprovechar las ventajas de estar cerca de los fabricantes

Pero estas empresas no se conformaron con ser meros acompañantes. “Teníamos que crecer para tener una masa crítica suficiente para ser su interlocutor. No queríamos ser proveedores de commodities baratos, sino ofrecer nuevas tecnologías, desarrollar procesos que no tuvieran otros y empezamos a invertir en I+D. El siguiente paso fue crecer donde creciera el mercado”. Así lo explica Francisco Riberas, [consejero delegado de Gestamp](#), la primera empresa del sector, especializada en chasis y carrocerías, con una facturación que superó los 7.000 millones de euros el año pasado y que dispone de una plantilla de 33.000 empleados repartidos por 20 países con 101 plantas y 12 centros de I+D. Y dispuesta a seguir creciendo, como comenta Riberas. “Las megatendencias que afectan al sector siguen haciendo imprescindible seguir trabajando en el aligeramiento de peso y la seguridad de los vehículos. Gestamp está en buena posición para aprovechar esas dinámicas y aumentar nuestra aportación de valor para las demandas de los fabricantes en los mercados de hoy y de mañana”.

De momento acaba de firmar un [acuerdo con la corporación japonesa Mitsui](#), que ya participaba en sus operaciones en América desde 2013, y que supone la aportación de 416 millones de euros por parte de la gran corporación nipona o keiretsu, a cambio del 12,5% de la cabecera del grupo de origen vasco. Durante el segundo trimestre del año, Gestamp ha aumentado sus ventas en 176 millones, un 10% más que en el mismo periodo de 2015. En la primera mitad del año la facturación ha sido de 3.741 millones frente a los 3.469 del año anterior. Unos resultados satisfactorios para Francisco Riberas ya que han conseguido un aumento del beneficio operativo del 21% “pese al efecto negativo que supone la fortaleza del euro respecto a las monedas en las que operamos”.

Riesgos por doquier

Un efecto que también han acusado [en el Grupo Antolin](#). Presente en 26 países — 161 fábricas con una plantilla de 28.300 trabajadores y 3.506 millones de facturación—, es el tercer proveedor global de interiores del automóvil: techos, puertas, asientos, salpicaderos, y acaba de conseguir el pedido más importante de su historia, los paneles de puerta del Dodge RAM. Además, el pasado 31 de agosto se cumplía un año de la adquisición de la división de interiores de la canadiense Magna por 490 millones. Una operación que le ha permitido, según la compañía, aumentar notablemente sus capacidades industriales en países clave para el mercado de la automoción como Estados Unidos, Alemania, Reino Unido y China, entre otros. Los resultados no se han hecho esperar y en el segundo trimestre de este año han registrado unas ventas de 1.379 millones, lo que supone un incremento del 95%. Si se excluye el negocio de la unidad de paneles de instrumentos, el crecimiento habría sido del 9,4%. El aumento de las ventas, tras la integración de Magna, junto al “mantenimiento de los costes fijos y una ligera reducción de los costes variables”, según señala su presidente, Ernesto Antolín, han permitido un aumento del Ebitda y del Ebit en ese periodo hasta situarse en 157,3 y 113 millones, respectivamente.

El 75% de los componentes de un coche provienen de firmas auxiliares

La que está de compras estos días es la vizcaína Cie Automotive, que acaba de adquirir la india BillForge por 178 millones de euros. Una especialista en forjado de precisión con sede en Bangalore, con seis plantas productivas en India (Bangalore, Coimbatore y Haridwar) y una próxima en Celaya, México. Y lo hace cuatro meses después de adquirir la totalidad del capital social del Grupo Amaya Telleria tras un desembolso de 186 millones al contado por el 35% que permanecía en manos de los accionistas originales (Century Plastics LLC), asumiendo al mismo tiempo la deuda del grupo asentado en Ermua especialista en mecanizado e inyección de aluminio para la fabricación de chasis, transmisiones y motores, y con filiales también en Eslovaquia, México y Brasil.

Dos pasos más que se enmarcan en la clara voluntad de su presidente, Andrés Pradera, de seguir intensificando su presencia en el mundo, con una clara mentalidad de “diversificación geográfica por medio del crecimiento orgánico y de la adquisición de empresas de alto valor para nuestro negocio”. De momento ya está presente en 16 países con una plantilla de 23.000 trabajadores con los que ha conseguido una facturación de 2.631 millones en su último ejercicio y un resultado de 129 millones.

El tercer puesto por volumen de negocio en el ámbito nacional y el 75º en la clasificación de los proveedores globales en el mundo lo ocupa Mondragón Automoción, enmarcado a su vez en el mayor grupo cooperativo mundial, la Corporación Mondragón, fundada a principios de los años cincuenta por el sacerdote José María Arizmendiarieta.

Esta división de componentes está formada por más de una decena de empresas y está presente con cerca de 60 plantas en Europa, Asia y América, y más de 90 oficinas comerciales en 25 países. Emplea a 10.850 trabajadores y alcanzó una facturación de 1.900 millones en 2015. A finales de este ejercicio espera haber aumentado su cifra de negocio en un 5%, hasta alcanzar los 2.000 millones y superar los 11.000 empleos.

La inversión en i+d es su fuerte. El año pasado alcanzó los 1.200 millones

Fuertes inversiones

Para ello tienen previstas unas inversiones de 130 millones tanto en “nuevas instalaciones e implantaciones como en alianzas y adquisiciones”. Según su vicepresidente, Oskar Goitia, han interiorizado la necesidad de estar presentes “en aquellos mercados donde se espera un mayor crecimiento y reforzar sus estructuras de desarrollo e innovación en los mercados tradicionales, de modo que la combinación de ambos genere empleo neto tanto en las empresas del País Vasco como en las plantas en el exterior”.

Se cumplen dos años de otra de las operaciones más significativas, la compra del 49% de Ficosa por la japonesa Panasonic. Se cerraba así un conflicto familiar, se saneaban unas cuentas endeudadas y la empresa catalana daba un salto importante al acceder a unas tecnologías con mucha más proyección. A título de ejemplo: una de las especialidades de Ficosa son los espejos, uno de los elementos que desaparecerán próximamente de la configuración de los automóviles y que serán sustituidos por proyecciones en el parabrisas, una tecnología en la que también pueden desempeñar un papel destacado con la aportación japonesa. Como señala el director general, Emilio Varela, “la innovación tecnológica está transformando el sector. Tecnologías como la visión, la conectividad, los nuevos sistemas de propulsión o los nuevos materiales inciden sobre los hábitos de consumo y redefinen el producto”.

Va más allá incluso al señalar que “estas disrupciones tecnológicas transforman la cadena de valor [proveedores, fabricantes, redes comerciales] dando lugar a la aparición de nuevos actores y a la desaparición de players tradicionales”.

Ficosa dejará de hacer espejos y proyectará las imágenes en el parabrisas

Pero no son sólo estos cinco jinetes los que cabalgan en un sector tan variopinto. Comparten viaje con empresas como Nagares, creada a principios de los setenta en medio de La Mancha (Motilla del Palancar, Cuenca) por Herminio Navalón y dos compañeros del taller de coches en el que iban perfeccionando los relés que les llegaban para reparar. Y con monstruos como la alemana Bosch, presente en España desde principios del siglo pasado pero que decidió dar un salto determinante en 1978 con la compra de la Fábrica Española de Magnetos SA (FEMSA). Hoy cuenta con cinco plantas de producción de componentes y emplea a 2.700 personas, dedicando el 90% de su producción a la exportación.

No en vano se trata de uno de los sectores industriales más exportadores de España. Los componentes suponen el 75% del valor de un vehículo. El año pasado el valor de las ventas en el exterior se situó en 18.900 millones de euros, un 7,5% más que en 2014. Una cifra que supone el 59% de la facturación del sector y más

del 80% si se tienen en cuenta los componentes instalados en los automóviles que se exportan. Y este año, durante el primer cuatrimestre ya han exportado por valor de 6.675 millones, según la patronal del sector, Sernauto, un 7,4% más que en el mismo periodo de 2015, “muy por encima de la media de la última década — 3,4%—, situándose ya en niveles anteriores a la crisis económica”.

Una meta prevista también para la facturación que a final de año se podría incrementar, según sus cálculos, en un 7% sobre los 32.000 millones registrados en 2015. El empleo, que ya creció un 4% el año pasado, subirá otro 3% con la creación de 8.000 nuevos puestos de trabajo, “llegando a los 205.000 empleos directos y 330.000 directos e indirectos”.

Nos encontramos sin duda ante uno de los primeros sectores que han sabido recuperar los niveles previos a la crisis, y colocarse en posiciones más en consonancia con una situación de normalidad. Y no han escatimado en los esfuerzos inversores necesarios, como el correspondiente de la I+D+i, que fue de 1.200 millones en 2015, un 30% más que el año anterior, junto a los 1.800 millones invertidos en “incrementar y mejorar sus capacidades productivas”.

Unas cifras que, según la presidenta de Sernauto, María Helena Antolín, son fruto de su apuesta por la innovación, la internacionalización y el empleo de calidad. “Los fabricantes de componentes hemos trabajado muy duro para seguir innovando y satisfaciendo las necesidades de nuestros clientes, en definitiva, para seguir liderando el sector mundial”.

UNIDOS PARA POTENCIAR LA INNOVACIÓN EUROPEA

Las asociaciones europeas más importantes de los sectores de telecomunicaciones y automoción anunciaron el pasado 7 de julio su intención de poner en marcha un proyecto a gran escala para probar la conducción automatizada y conectada en el ámbito de la Unión Europea (UE).

Las bases del plan se expusieron en una reunión en Bruselas organizada por Günther H. Oettinger, comisario europeo de Economía y Sociedad Digital. El objetivo principal es fortalecer el liderazgo de Europa en la conducción automatizada y conectada, mediante la aceleración del despliegue de las tecnologías clave necesarias en la UE.

Pruebas para dar forma al futuro de la conducción.

El proyecto, liderado por la industria, se centrará en los casos de uso y funcionalidades de prueba en tres áreas principales: la conducción automatizada, la seguridad vial y eficiencia del tráfico, así como la digitalización de los medios de transporte y la logística. Las funciones que se están considerando incluyen un número elevado de vehículos conectados entre sí, la prevención cooperativa de colisiones, aparcamiento por control remoto, advertencias de peligros locales y optimización de los flujos de tráfico. Los mapas de alta definición se actualizarán con una conexión rápida a Internet en el teléfono o en otros dispositivos móviles.

La conectividad como aspecto central.

Los trabajos, que se espera comiencen en 2017, incluirán dos fases principales. La primera fase, hasta 2019, consistirá en las pruebas de las tecnologías de comunicación disponibles, tales como la tecnología LTE (4G). La segunda fase, hasta 2021, se basará en las tecnologías 4G y 5G, teniendo en cuenta las respectivas diferencias en los requisitos de la red. El proyecto también examinará una serie de requisitos fundamentales para garantizar que los resultados de la conducción conectada se conviertan en una experiencia de usuario más segura, más eficiente y más enriquecedora en última instancia. Por esta razón toman gran importancia aspectos como la seguridad, la ciberseguridad y la protección de datos personales, la calidad de servicio y la latencia de la red, los cuales serán prioritarios y abordados durante los diferentes ensayos.

La ambición por llegar a toda la UE.

La dimensión europea es uno de los objetivos de este proyecto, por lo que se llevará a cabo a través de un consorcio de empresas europeas tanto de las telecomunicaciones como del sector de automoción. Los casos de uso serán desarrollados en varios países de la UE y serán el escenario para futuras actividades de normalización. Este consorcio, que será establecido a finales del presente año, definirá el alcance exacto del proyecto y el inicio de conversaciones con la Unión Europea y las autoridades nacionales acerca de una posible cofinanciación. En concreto, los ensayos se centrarán en hacer frente a los retos transfronterizos tales como la falta de armonización, el traspaso sin dificultad en la red de los vehículos en las fronteras y la apertura de los datos de las infraestructuras de carretera. Los ensayos también se basarán en los proyectos nacionales existentes y en utilizar sus infraestructuras cuando sea posible.

ARCHIVADO EN:

CIE Automotive · Gestamp · Mondragón · Grupo Antolín · Gipuzkoa · País Vasco · Automoción
· Empresas · Economía · España · Industria

CONTENIDO PATROCINADO



Coches con 7 plazas y pocos km por menos de 15.000 euros

(AUTOScout24)



Comparativa: mantenimiento de un coche eléctrico frente

(RENAULT)



Porsche Cayenne Platinum Edition. Un gran SUV deportivo

(PORSCHE IBÉRICA)



GeoOrbital convierte tu bicicleta de siempre en una

(MEDIATRENDS)

Y ADEMÁS...



El Kun Agüero demanda a un local y ellos le responden así

(TIKITAKAS)



Un error informático desvela un dato oculto muy llamativo

(HUFFINGTON POST)



“Mi hija de 17 años utiliza a su novio de 40 para conseguir

(CADENA DIAL)



¿Tienes este dedo del pie más largo? ¡Pues ten cuidado!

(TIKITAKAS)

recomendado por

© EDICIONES EL PAÍS S.L.

Contacto | Venta | Publicidad | Aviso legal | Política cookies | Mapa | EL PAÍS en KIOSKOyMÁS | Índice | RSS |