

EL SECTOR INDUSTRIAL EN LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA: LA DEPENDENCIA DE VOLKSWAGEN



AHAL DUGU
NAFARROA
PODEMOS.
NAVARRA

FIRMAS:

Mariu Ruiz Gálvez
Xabier Fernández Oregi
Javier Echeverría Zabalza

Abril 2017

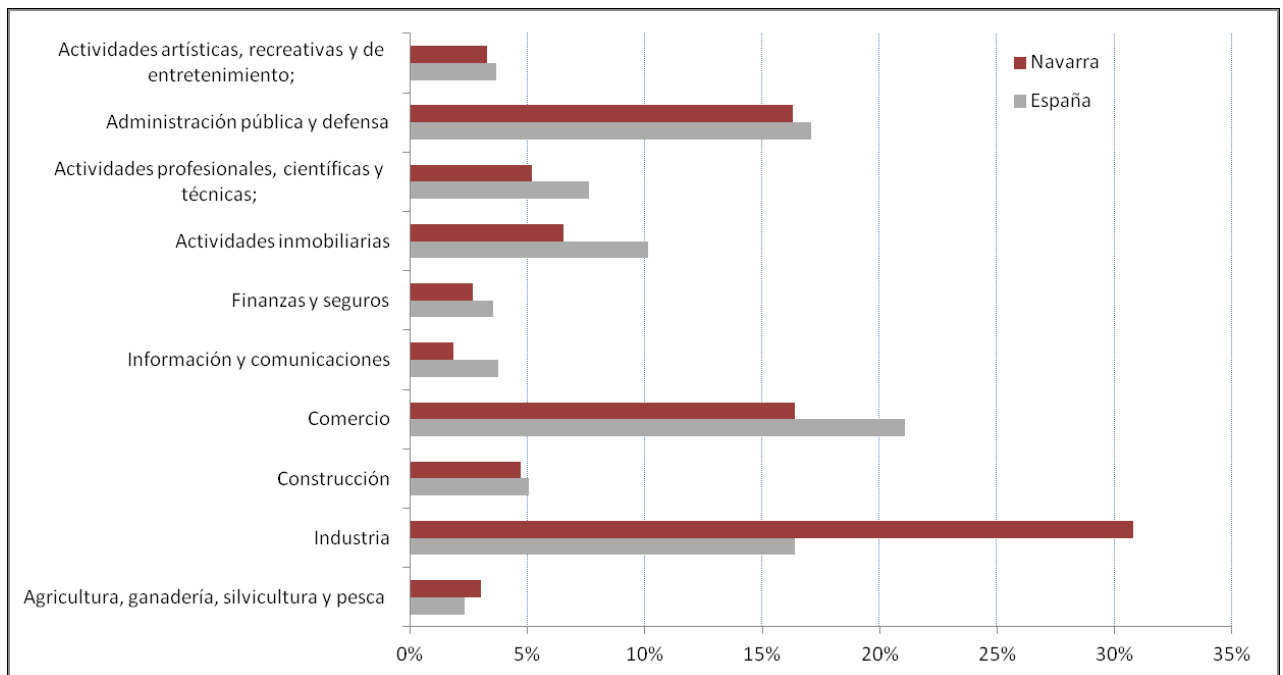
Índice

1. La dependencia de Volkswagen.....	3
2. El sector automotriz en Navarra	6
3. ¿Cuáles han sido los principales cambios en el sector Automotriz en estos últimos años?	11
4. Cómo avanzar hacia un fortalecimiento de la industria navarra: mayor valor añadido y contenido tecnológico, y mejores condiciones laborales de los y las trabajadoras.....	12

1. La dependencia de Volkswagen

Navarra se posiciona como la tercera comunidad con más PIB por habitante, superando en más de un 25% el promedio estatal. Una economía con gran tradición y arraigo industrial que la posicionan como una de las regiones más ricas del estado. Si analizamos la estructura económica, en base al análisis del PIB a precios de mercado por sectores de Navarra en 2016, observamos el importante peso del sector industrial –del 30,79%– con una diferencia de casi el doble con respecto a la economía española. A pesar de ser una economía crecientemente terciarizada –propio de las regiones desarrolladas–, estos datos revelan la importancia que tienen las ramas industriales en la Comunidad Foral, siendo el sector que más aporta al PIB de ésta (gráfico 1).

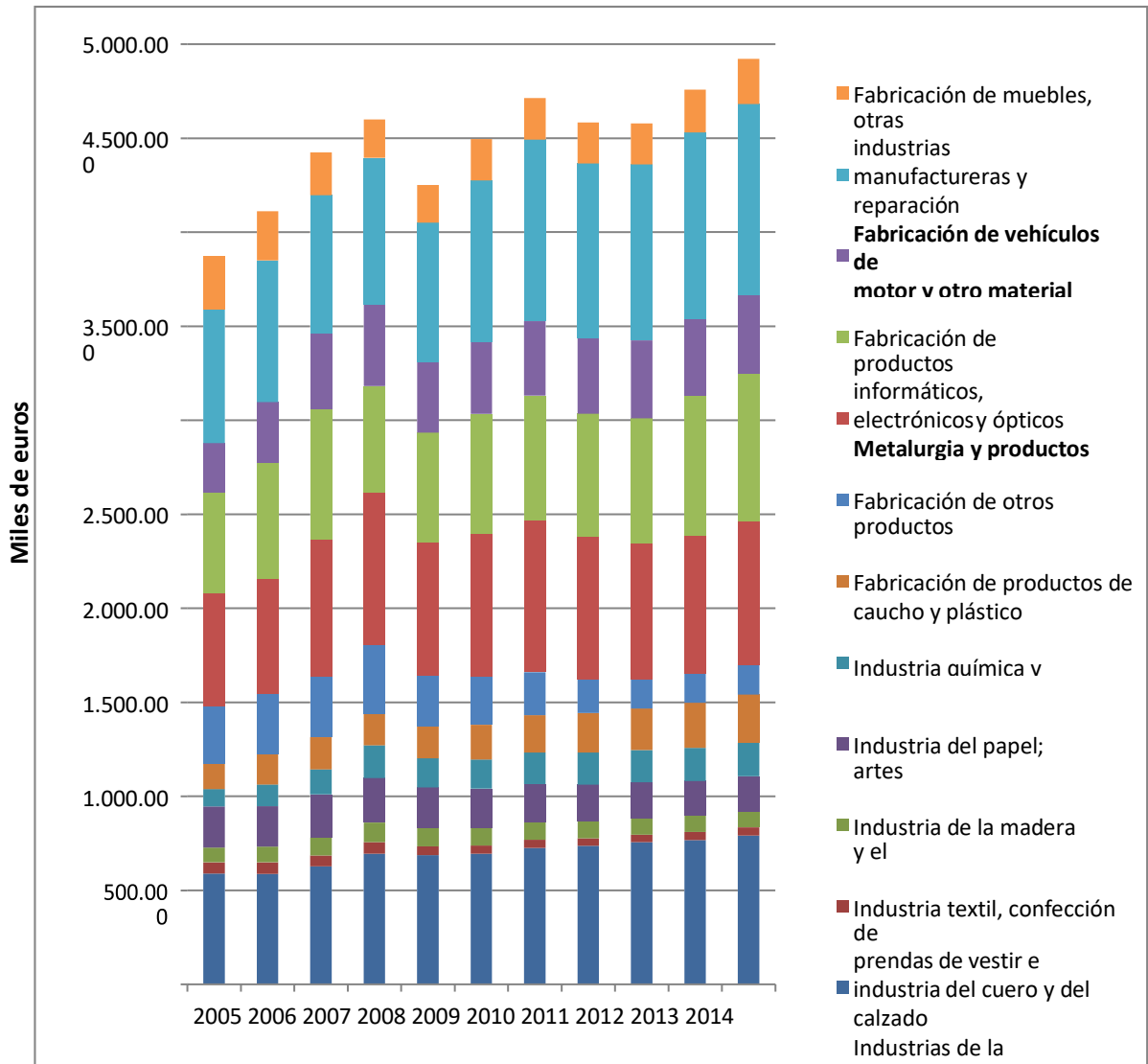
GRÁFICO 1: ESTRUCTURA PIB PRECIOS DE MERCADO POR SECTORES, 2016 (PORCENTAJE)



Fuente: Instituto Estadístico de Navarra

Si profundizamos en las distintas ramas industriales (gráfico 2), observamos cómo el crecimiento de la industria está principalmente motivada por la fabricación de vehículos de motor y otros sectores relacionados como la metalurgia y productos metálicos. El peso y el valor que aporta el sector del automóvil a la economía e industria navarra, denota la importancia que supone para la región la presencia de la fábrica Volkswagen (VW) en Pamplona, así como todo el entramado productivo que orbita en torno a ésta.

GRÁFICO 2: VALOR AÑADIDO BRUTO A PRECIOS BÁSICOS INDUSTRIA, 2005-2015
(MILES DE EUROS)



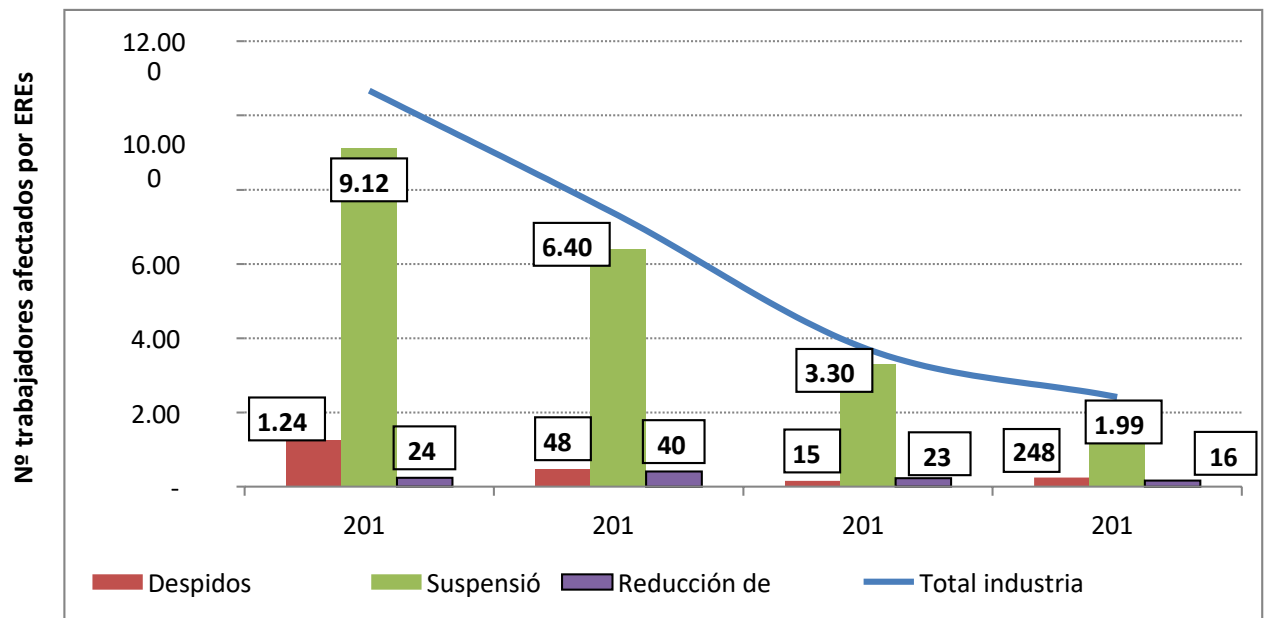
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Estadístico de Navarra (IEN)

En términos de empleo, observamos que las ramas vinculadas a este sector concentran cerca de un 25% del empleo asalariado de la comunidad; aproximadamente unas 64.300 personas realizan actividades relacionadas con la industria. Una cifra que viene reduciéndose desde el año 2000, especialmente a raíz del estallido de la crisis, ya que fue uno de los sectores más perjudicados por la destrucción de empleo –después del sector de la construcción, con una caída de más del 55%-, perdiendo aproximadamente el 20% de su empleo. Sin embargo, éste sigue siendo uno de los sectores que más trabajadores y trabajadoras concentra. El número de personas asalariadas de Navarra creció durante el periodo previo a la crisis, sin embargo, la destrucción de empleo durante los últimos años ha provocado la pérdida de 42.000 puestos

de trabajo. Si bien a partir de 2013 se fue creando empleo en la Comunidad Foral, lo cierto es que esa recuperación no se ha hecho notar en la industria, ya que en 2015 el número de asalariados seguía siendo un 18% menor que en el año 2000.

Cabe resaltar que, durante el periodo de crisis, la industria navarra se ha visto perjudicada por 24.000 Expedientes de Regulación de Empleo (ERE). Más de 40.000 trabajadores se han visto afectados por algún tipo de expediente en la Comunidad. Es evidente, que con la aprobación de la Reforma Laboral de 2012, en la que se introducían nuevos criterios para la aplicación de expedientes de regulación mucho más laxos que los existentes¹, se disparó su ejecución en comparación con otros años, especialmente aquellos de suspensión de contratos, superando más de 2.100 expedientes en cuatro años (tabla 1)

TABLA 1: EXPEDIENTES DE REGULACIÓN DE EMPLEO MANUFACTURAS 2012-2015 (NÚMERO PERSONAS AFECTADAS)



Fuente: IEN

En definitiva, Navarra presenta una estructura económica muy marcada por el peso de las ramas industriales. A pesar del aumento de la producción y del VAB en el sector, especialmente a raíz de la crisis, parece que ello no se ha traducido en creación de puestos de trabajo asalariado, lo que ha derivado en un aumento de la productividad del 16% desde 2008 hasta 2015, vía destrucción de empleo – cada vez se produce con menos mano de obra-.

1. Una de las modificaciones más importantes que se efectuó con la Ley 3/2012 es en lo referido a las causas económicas para el despido colectivo, ya que permitía llevar a cabo expedientes de regulación de empleo si existen pérdidas actuales, previsiones de tenerlas o la disminución en más de tres meses del nivel de ingresos ordinarios o de las ventas.

2. El sector automotriz en Navarra

El papel que juega la fábrica de VW Navarra explica una parte importante de la estructura económica de esta región. En base a los datos ofrecidos en las tablas *input-output*¹, observamos que la producción del sector del automóvil tiene casi el doble de capacidad de arrastre que el resto de sectores de la economía navarra. Por cada puesto de trabajo directo en la industria automotriz, se generan tres puestos indirectos, el doble que en el resto de la economía. No solo tiene unos efectos hacia delante, sino que según la Encuesta Anual de Productos en Navarra, aproximadamente el 50% del total de ventas en la Comunidad son productos vinculados a esta rama sectorial. La actividad que desarrolla la planta ensambladora genera efectos de arrastre hacia atrás, no solo sobre empresas de partes y componentes del sector automotriz, sino también sobre otros sectores estrechamente vinculados, los cuales también se han visto beneficiados por la actividad que desarrolla VW en Navarra².

Analizando la evolución de la producción de automóviles en los últimos años, observamos distintas etapas. Desde el año 2000 hasta 2005, la fabricación de vehículos sufrió una caída de más del 40%. A partir de 2006, comenzó una senda de crecimiento moderado, hasta que en el 2010, la producción se disparó durante dos años consecutivos, alcanzando el máximo histórico en plena crisis económica. Actualmente, el volumen de producción no ha vuelto a superar el máximo de aquellos años, pero sí los niveles previos a la crisis (gráfico 4).

Resulta especialmente pertinente analizar la producción con respecto a la coyuntura económica de la UE⁴, ya que el 91% de los coches Polo son exportados a más de 60 países, siendo Europa occidental su principal destino⁵, lo que supone el 18% del total de las exportaciones de automóviles de España. La orientación exportadora de la producción del Polo explica una parte del comportamiento de la demanda de este modelo durante un periodo de recesión como el actual. La especialización basada en la fabricación de un único modelo, el Polo VW, de categoría pequeña, baja cilindrada y especialmente, de motor gasolina, le convierte en un modelo low cost, siendo el motivo principal por el que la demanda se disparó durante los años de mayor recesión.

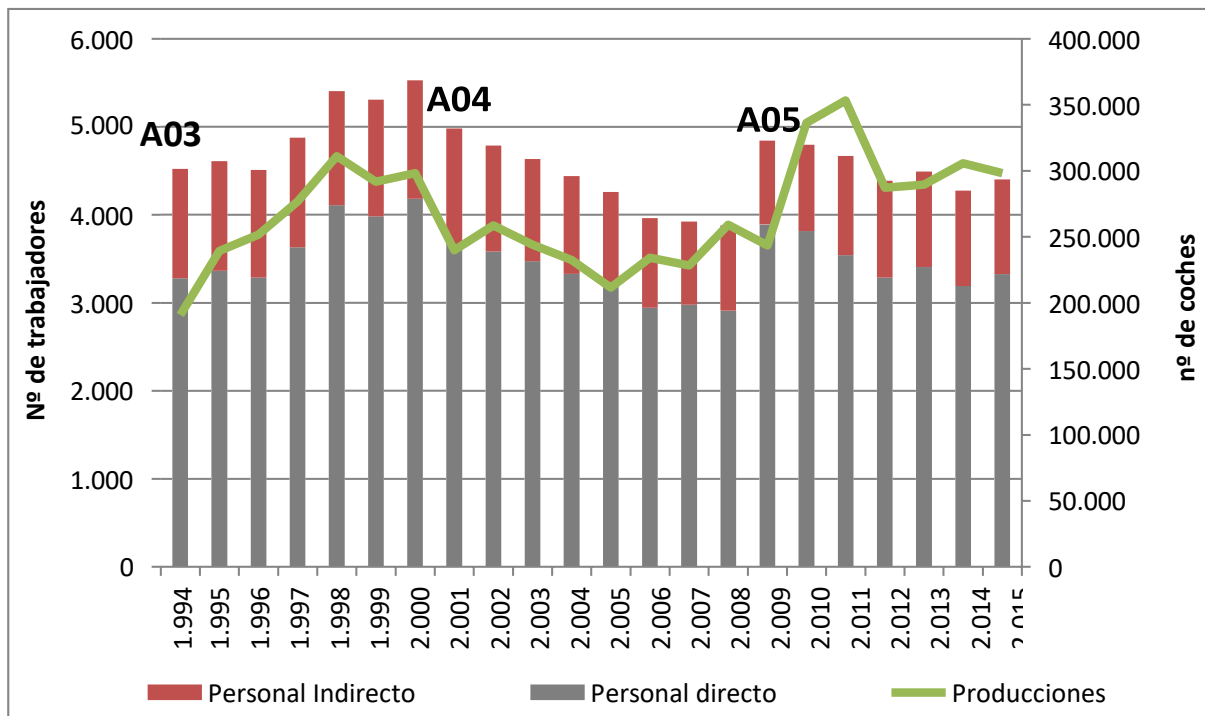
2 Proporcionadas por el propio IEN para los años 2000, 2005, 2008 y 2010.

3 Según el directorio de empresas, sólo en la rama automotriz existen registradas actualmente 96 empresas.

4 Hemos analizado la coyuntura económica a partir de los datos del PIB promedio de la UE15 ofrecidos por AMECO.

5 Los datos son obtenidos de las notas de prensa que ofrece Volkswagen Navarra en su web. Asimismo, desagrega el destino de las exportaciones por países, donde Alemania es el primer destino del Polo made in Spain, con un 19,5% de la producción, seguido de Francia con un 14,5% e Italia con un 12,1%. A continuación se sitúa España con un 8,7%, por delante de Turquía (7,4%), Reino Unido (6,4%), Holanda (3,6%), Bélgica (2,7%) y Austria y Suiza, con un 2,3% cada uno.

GRÁFICO 4: PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS Y TASA DE CRECIMIENTOS, 2000-2015 (NÚMERO DE COCHES Y PORCENTAJE)



Fuente: IEN

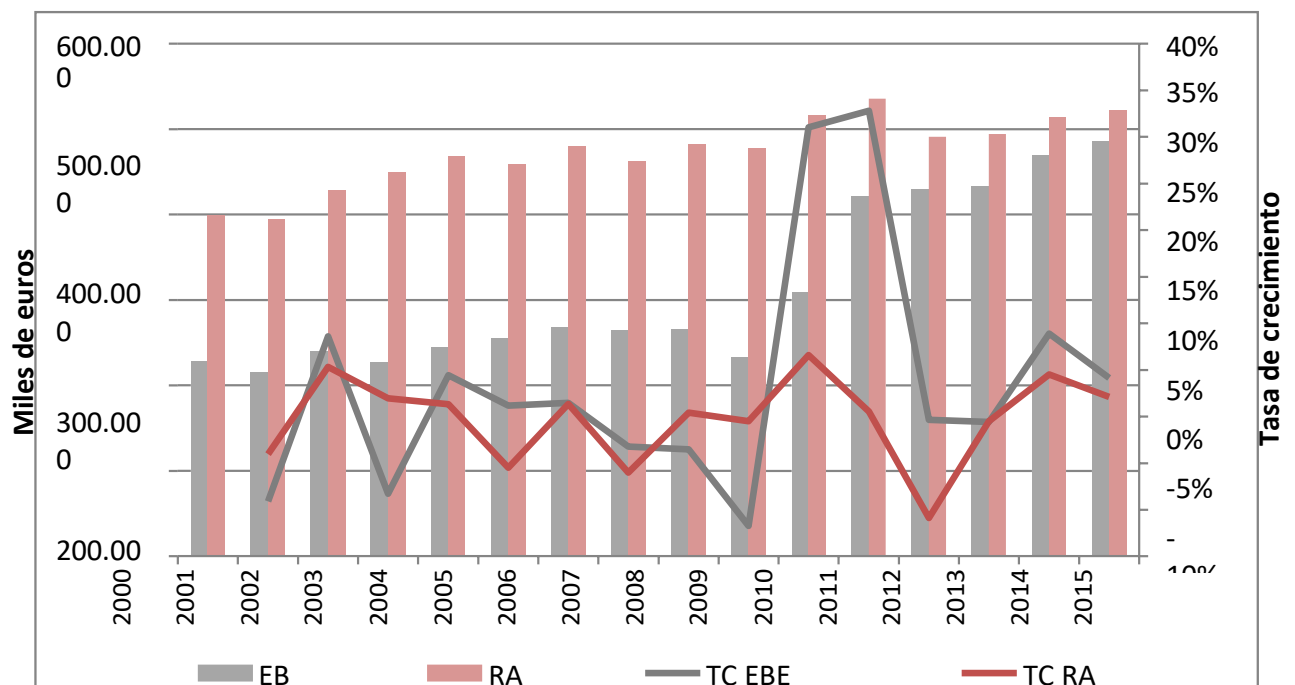
El peso relativo que supone la fabricación de vehículos, de partes y componentes sobre el total de la industria navarra, representa actualmente el 30% de la producción, un 16% más que desde el comienzo de la crisis. Sin embargo, a pesar de producir cada vez más y generar mayor valor en términos absolutos, el número de asalariados y de empresas vinculadas a esta rama sectorial se ha reducido a lo largo del periodo. Una tendencia que evidencia el aumento de productividad (Valor añadido bruto/ número de asalariados) a una tasa de crecimiento acumulado del 3,77%. Como resultado observamos que actualmente en Navarra el ratio vehículos producidos por trabajador es de 25,2 coches⁶-, un 8% más que en el año 2000. Este hecho podría significar que ahora, con las inversiones en nuevas tecnologías y maquinaria, la productividad en unidades por trabajador ha aumentado. Sin embargo, en la Encuesta Industrial de Empresas, bajo la clasificación “fabricantes de vehículos de motor y otro material de transporte”, muestran un flujo de inversión cada vez menor, especialmente a raíz de la crisis. Por tanto, podemos afirmar que en términos sectoriales existe una propensión en la industria automotriz –y en general toda la industria de Navarra- a producir más con menos inversión y menos número de trabajadores, es decir, a través de la intensificación del trabajo, es decir, de la explotación de la fuerza de trabajo.

⁶ España es el país de la UE que más coches produce por trabajador, 16,48 vehículos/trabajador, frente al 7,1 del promedio comunitario

Como resultado de la caída en los últimos ocho años del número de empresas industriales vinculadas al sector del automóvil, así como el número de trabajadores implicados, se ha producido una concentración de la producción en menos empresas. Un panorama de cambio en la estructura económica de la región, especialmente a raíz de la crisis, basado en más producción y mayor valor en términos absolutos, pero menos empleo y empresas proveedoras y auxiliares.

En definitiva, corroboramos que la crisis económica ha supuesto un punto de inflexión para la producción de automóviles, y por tanto, para la economía y sociedad navarra. Este cambio de tendencia también lo vemos reflejado en la evolución de los beneficios y las remuneraciones. Si bien durante el periodo previo a la crisis, ambas se enmarcaban en una senda de crecimiento moderado, a partir de 2008 observamos cómo los beneficios del sector automotriz se incrementan considerablemente, mientras que los salarios no solo no crecen a la misma velocidad, sino que se ven reducidos en los años de máxima producción.

GRÁFICO 5: EVOLUCIÓN VOLUMEN (EJE IZQUIERDO) Y TASA DE CRECIMIENTO (EJE DERECHO) DE LOS BENEFICIOS (EBE) Y LAS REMUNERACIONES DE ASALARIADOS (RA), 2000-2015 (MILES DE EUROS Y PORCENTAJES)



Fuente: IEN

A partir de los datos aportados, podemos obtener tres ideas generales que caracterizan la economía navarra y la importancia relativa del sector automotriz. Por un lado, es una comunidad donde la industria ocupa un papel fundamental en su estructura económica, muy superior al conjunto nacional. Gran parte del desarrollo industrial lo explica la presencia de la planta ensambladora de VW, la cual genera unos efectos de arrastre sobre otras ramas sectoriales y efectos hacia delante para la economía navarra. Por tanto, no solo el sector automotriz se beneficia de la actividad económica que se deriva de la fabricación del Polo VW, sino que Navarra en su totalidad. Por otro lado, también observamos que la crisis ha tenido distintos efectos sobre la actividad económica de la región. Si bien en sectores como la industria o la construcción la crisis ha provocado una fuerte destrucción de empleo asalariado, lo cierto es que la evolución de la producción y el valor añadido se enmarcan en una senda de importante crecimiento. Hechos que han derivado en un aumento de los beneficios y de la productividad del trabajo sin precedentes y que se explican principalmente por la fuerte caída de la mano de obra.

En definitiva, observamos que la industria automotriz determina profundamente la estructura y la actividad económica y social de la región, lo que la convierte en profundamente dependiente de la producción automotriz, y por consiguiente, de la actividad y las decisiones de la planta ensambladora de VW. Por ello es importante, diseñar una estrategia política sobre el papel y la funcionalidad que debe adoptar el Gobierno como garante de los intereses de los y las trabajadoras así como de las necesidades de la economía y la sociedad en su conjunto.

3. ¿Cuáles han sido los principales cambios en el automotriz en estos últimos años?

Como hemos podido conocer a raíz del análisis expuesto, la producción del sector automotriz se ha comportado de forma anticíclica durante la crisis actual, alcanzando un récord histórico en pleno periodo de recesión. Sin embargo, la evolución del empleo en esta rama sectorial y el número de empresas vinculadas vienen reduciéndose progresivamente en los últimos años. Es decir, a pesar de los buenos resultados de producción de coches, ha sido un periodo de despidos y cierres de fábricas proveedoras y auxiliares. Como resultado, observamos un aumento de la productividad vía reducción de la mano de obra y por tanto a través de su intensificación.

Una de las razones por las que se puede explicar esta evolución responde a la estrategia empresarial de VW Navarra. Esta estrategia asignada a la planta de VW Navarra, conocida como estrategia cost-plus, se basa en la reducción de costes permanente y aumento del volumen de producción. Es una estrategia específica y funcional a este tipo de plantas, que se basa en la fijación de precios de acuerdo con el coste de producción y el nivel deseado de margen sobre las ventas. De esta forma, permite asegurar a la empresa un margen de beneficio, fijando un precio a través del cálculo del costo de producción por el margen sobre la venta deseado (basado en una estimación sobre el nivel de ventas esperado). La principal ventaja que supone esta estrategia de rentabilidad es que garantiza unas ganancias para el Grupo y se expone a un menor riesgo de pérdidas. Ésta se centra en tipos de producción de mucho volumen y de bajos precios. Una estrategia muy distinta a la que se desarrolla en producciones de mayor gama y altos precios, en la que el objetivo principal es consolidarse como imagen de marca. Por todo ello, el Grupo, asigna a la planta navarra este modelo en base a una estrategia en la que cuanto más se produce, más aumenta el margen debido al reparto de los costes fijos.

A pesar de los buenos resultados de la VW Navarra en los últimos años, especialmente a raíz de la crisis, el aumento de la competitividad directa con las plantas de Europa del Este dibuja un contexto de amenaza continua sobre la planta. Ello obliga a intensificar la estrategia para obtener mayor rentabilidad y ser más competitiva, a través del ajuste permanente de los costes. Todo ello, tiene unas implicaciones no sólo sobre el funcionamiento y las dinámicas de la planta VW, sino también sobre las empresas proveedoras del territorio, y en última instancia, sobre las condiciones laborales de los trabajadores.

En primer lugar, la reducción de costes como mecanismo para obtener mayor rentabilidad ha implicado sobre la planta VW una reducción de la plantilla, una mayor flexibilidad interna –aumento de jornada industrial, apertura los sábados, aumento de las bolsas de días/horas-, un estancamiento salarial y la utilización de contratación eventual como forma de reducir los costes fijos. Las consecuencias directas sobre los y las trabajadores son evidentes; en primer lugar, cuanto mayor intensificación del trabajo, más aumenta el absentismo (entendido como la falta de los trabajadores por causas justificadas –bajas laborales- como injustificadas), el número de lesiones y la gravedad de éstas (datos obtenidos de las memorias sanitarias de VW Navarra). EN segundo lugar, la segmentación entre trabajadores, no sólo entre los propios trabajadores contratados fijos de VW con la existencia de escalas salariales cada vez más escalonadas que impiden que los nuevos trabajadores y trabajadoras alcancen el 100% del salario de un trabajador de mucha antigüedad, sino que la contratación eventual como forma de tener una herramienta para adaptar la mano de obra a las variaciones de la demanda, provoca la segmentación y diferenciación entre unos y otros. Y por último, la moderación de los salarios pactados en el último convenio, y en base a las previsiones de inflación de los próximos años, provocará una pérdida de capacidad adquisitiva de los trabajadores de VW, a pesar de los buenos resultados y el aumento de la productividad

Por otro lado, es evidente, que según como se configura este modelo de organización productiva, atomizado y fragmentado, existe una transferencia de la política de reducción de costes sobre las proveedoras, que en última instancia, acaba incidiendo sobre los trabajadores y las condiciones –físicas, psíquicas y económicas– a las que están expuestos. Las subastas y los métodos de asignación de la producción y servicios, plantea un escenario de alta competencia en donde las empresas auxiliares se enfrentan a un feroz concurso donde compiten vía reducción de costes laborales. Si bien existen diferencias entre unas empresas y otras en función de la actividad que realizan, la relaciones de subordinación que mantengan con el cliente y la competitividad del segmento en el que se posicionan, lo cierto es que existe una tendencia generalizada que vislumbra un empeoramiento de las condiciones laborales y salariales de la clase trabajadora. La intensificación del trabajo, la flexibilidad salarial, el ajuste de mano de obra mediante la contratación temporal o la utilización de ERE son mecanismos que usan las empresas para adaptarse a las decisiones y cambios de VW. La dinámica del propio modelo de organización productiva exige la aplicación de éstas, incidiendo en la salud física y psíquica, en la capacidad adquisitiva y recursos económicos de la clase trabajadora, o bien, en la propia permanencia en la empresa.

En los últimos años apreciamos cinco tendencias que marcan el cambio en el sector:

- A.** La modularización y agregación cada vez mayor de componentes lo que conforma un entramado en base a una red, donde se concentran cada vez más grandes multinacionales del sector, absorbiendo en muchos casos a pequeños productores locales.
- B.** Deslocalización de empresas más pequeñas y productoras de piezas no secuenciadas, de menor valor añadido principalmente a países de menores costes laborales. Destruyendo empleo y tejido productivo de la región.
- C.** El ajuste de los costes laborales a pesar de los buenos resultados de producción, escudándolo en los factores coyunturales de un periodo de crisis internacional.
- D.** Debilitamiento de los sindicatos y la negociación colectiva, especialmente a raíz de la última reforma laboral.
- E.** Amoldar la funcionalidad de los agentes sociales –sindicatos y Gobiernos– a las necesidades exclusivas de VW Navarra, sin tener en cuenta los intereses de los pequeños y medianos productores, y mucho menos por las condiciones y el futuro de los trabajadores.

En este sentido, y siendo conscientes de la importancia de la presencia de VW Navarra en la comunidad y de las implicaciones económicas, políticas y sociales de la industria automotriz, es necesario a la hora de analizar esta rama sectorial, la red de producción y montaje en el territorio. Es decir, abordar el motor de la economía navarra desde la perspectiva del entramado de empresas y de trabajadores que forman parte de todo el proceso, teniendo en cuenta las relaciones y la estructura asimétrica entre cliente y proveedor, la confrontación de intereses no sólo entre cliente y proveedor, sino también entre trabajadores y empresas. Asimismo, cabe resaltar el potencial tecnológico, formativo y capacidad de producción que ofrece la Comunidad Foral en relación a la industria del automóvil, ya que es la principal ventaja que la diferencia de otros territorios no sólo del estado español, sino de otras regiones productoras. Una ventaja que es justamente la fortaleza de la economía navarra y elemento potenciador fundamental para seguir avanzando en el desarrollo de una industria competitiva y de calidad.

4. Cómo avanzar hacia un fortalecimiento de la industria navarra: mayor valor añadido y contenido condiciones laborales de los y las trabajadoras.

Como hemos dicho antes, Navarra ofrece un entorno con una gran herencia y tradición en la industria del automóvil. Muestra de ello es la asignación del nuevo Polo A07 para 2017 y de un nuevo modelo SUV para 2018 a la fábrica de Landaben, un gesto de reconocimiento por parte del Grupo, que reconoce las ventajas que ofrece la Comunidad Foral, así como la validez de la planta y sus trabajadores, no sólo de contratados por VW, sino de todos los trabajadores navarros que participan en la fabricación del POLO, y todo el entorno productivo que hace que sea posible producir el Polo bajo un sistema JIT y con los criterios de calidad que se exigen.

Esa muestra de confianza, también debe de verse reflejado en sus actuaciones hacia los trabajadores y las empresas auxiliares. Por un lado, el gobierno debe de negociar el nº de puestos de trabajo que va a generar con la producción del nuevo modelo. Por otro lado, también debe de mediar en las prácticas, cada vez más consolidadas, de los concursos de asignación de servicios a las empresas auxiliares (un auténtico casting de feroz competencia) así como en la subrogación de trabajadores.

También debe mediar (que me consta que ya lo está haciendo) para que no existan criterios de selección discriminatorios, por razones de sexo, sindicales...

Fortalecer la red de auxiliares y proveedoras, el cinturón de solidaridad, -> cluster que se organice para defender los intereses de las proveedoras y auxiliares, donde el Gobierno sirva como mediador entre VW y éstas y no sea la amenaza constante y los concursos de asignación los que condicionen a éstas.

Seguir potenciando la formación profesional vinculada al sector, pública y de calidad

Como hemos visto, Volkswagen Navarra es parte importante de la ventaja relativa que tiene la economía navarra sobre la de otras regiones estatales y europeas. Pero, a la vez, también es parte de una gran debilidad del aparato productivo navarro: su gran dependencia de la Volkswagen. Tenemos una gran urgencia en diversificar nuestro aparato productivo, y esta debe ser una de las tareas económicas fundamentales del Gobierno de Navarra. De lo contrario, esa fuerte dependencia que tenemos de la Volkswagen supondrá, a la vez que una fortaleza, una amenaza cada vez mayor.



AHAL DUGU
NAFARROA
PODEMOS.
NAVARRA