

Temas candentes de la industria del automóvil en España

Acelerar el cambio para garantizar el futuro



Crecimiento Inteligente

Un programa para apoyar a las empresas y a las Administraciones Públicas en el tránsito hacia un nuevo modelo productivo sostenible basado en la innovación, la calidad, el talento y el valor añadido.

La industria automovilística española es un referente a nivel mundial. Las compañías fabricantes de automóviles y las de componentes forman un tándem de reconocido prestigio en términos de competitividad y resultados y el sector es un ejemplo de éxito tanto dentro como fuera de nuestro país. Pero... ¿Podemos decir que el sector ha desarrollado todo su potencial? ¿Se pueden mejorar los resultados y consolidar nuestra posición como país?

Con el objetivo de abordar los asuntos clave que marcarán el futuro de la industria del automóvil, en PwC hemos reunido a los expertos más reconocidos en el sector con un objetivo claro: identificar los principales campos en los que es preciso focalizarse para acelerar los cambios que garantizarán el futuro.



Consolidar lo conseguido y posicionarnos para el futuro

Tema candente nº 1. **Coste logístico y competitividad**

Las infraestructuras y la logística marcarán el futuro del automóvil y determinarán si España puede seguir ocupando una posición relevante en el ranking europeo y mundial de productores. El sector “se la juega” en este campo en la próxima década.

Somos un país eminentemente exportador, más del 85% de los vehículos fabricados en 2012 se exportaron, en el caso de los componentes, el 65%. El hecho de ser un país periférico (**España se encuentra entre 1.200 y 1.700 kilómetros del centro de gravedad de la demanda de vehículos en Europa**) penaliza en términos de coste y coloca a la industria española en una posición de desventaja. Asimismo, actualmente los costes de la logística para la fabricación de vehículos igualan o superan a los costes laborales.

Las redes logísticas y las infraestructuras deben ser, por tanto, una prioridad. **La logística se ha convertido en un factor crítico en términos de coste y es la clave para mejorar la competitividad de las plantas españolas.**

Abordar estos aspectos no es solo una cuestión de grandes inversiones. Existen un conjunto de medidas que, **con una inversión relativamente baja**, darían un impulso clave a la logística del sector y de la industria en general, como por ejemplo, cambios normativos y de gestión: el impulso a la flexibilidad de terminales ferroviarias, la ampliación de horarios de los puertos, el impulso a las “autopistas del mar” o la coordinación de calendarios de restricción al tráfico de las Comunidades Autónomas.

Tema candente nº 2. **Recursos Humanos y productividad**

Hace tiempo que España dejó de ser un país de bajo coste, y no debería volver a serlo. La batalla por la competitividad en términos laborales no se libra en el campo de los costes, sino en el de la flexibilidad y productividad.

Se ha avanzado mucho en materia de flexibilidad, no obstante, el **reto ahora es profundizar en la flexibilidad a corto plazo**, es decir, en aquellas medidas que faciliten la sincronización de la capacidad y la demanda en el corto plazo, como por ejemplo, extensiones o reducciones del turno de trabajo con preavisos reducidos.












Por otro lado, el absentismo hoy no es un problema crítico, sin embargo, podría serlo de nuevo cuando la situación económica mejore, por lo que es preciso establecer modelos de gestión que se adelanten a esta situación. También es necesario explorar nuevos modelos de formación, como el sistema de formación dual que ya funciona con éxito en otros países europeos.

Tema candente nº 3. **¿Es posible dar un salto en materia de innovación?**

La industria automovilística española no puede ser solo “un gran taller”, sino consolidarse como un centro de excelencia que aporte valor tanto por su capacidad para generar I+D+i como por su productividad en montaje.

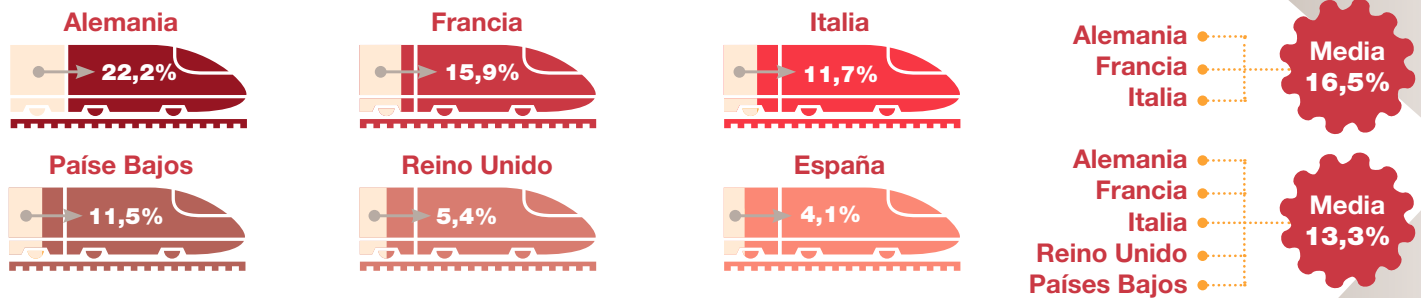
Para avanzar en este sentido, es imprescindible contar con mayor apoyo de las Administraciones Públicas y un refuerzo de las políticas que incentiven la inversión en I+D+i, ya sea mediante apoyos directos, subvenciones, protección intelectual o a través de incentivos fiscales. También es necesario un esfuerzo de colaboración entre fabricantes de automóviles y componentes y una

Exportaciones de vehículos

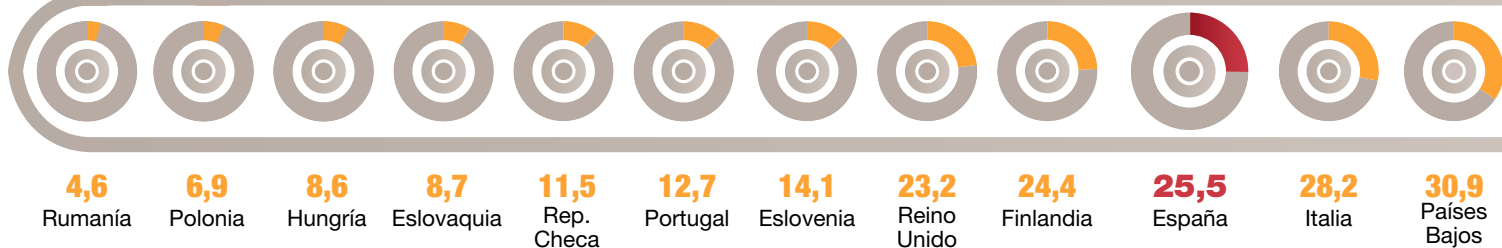
	Francia	28,6%
	Alemania	18,0%
	Reino Unido	8,8%
	Italia	6,1%
	Bélgica	4,4%
	Turquía	3,1%
	Argelia	2,9%
	Australia	2,3%
	Países Bajos	2,2%
	México	2,0%
	Suiza	2,0%

● Exportaciones de vehículos
● Exportaciones de componentes












Transporte de componentes en ferrocarril



Coste de la mano de obra en la industria del automóvil en Europa (€/h.)



Exportaciones de componentes

	Alemania	22,1%
	Francia	17,7%
	Reino Unido	9,0%
	Portugal	6,1%
	Estados Unidos	4,4%
	Bélgica	4,1%
	Italia	3,5%
	Polonia	2,6%
	República Checa	2,4%
	México	2,2%
	Marruecos	2,2%

Mejorar la logística, impulsar medidas de flexibilidad a corto plazo y potenciar la innovación, son los principales desafíos a los que se enfrenta el sector.



36,2 Austria 44,2 Bélgica 44,6 Suecia 44,7 Francia 45,7 Alemania

Centro de gravedad de la demanda de vehículos en Europa

GA

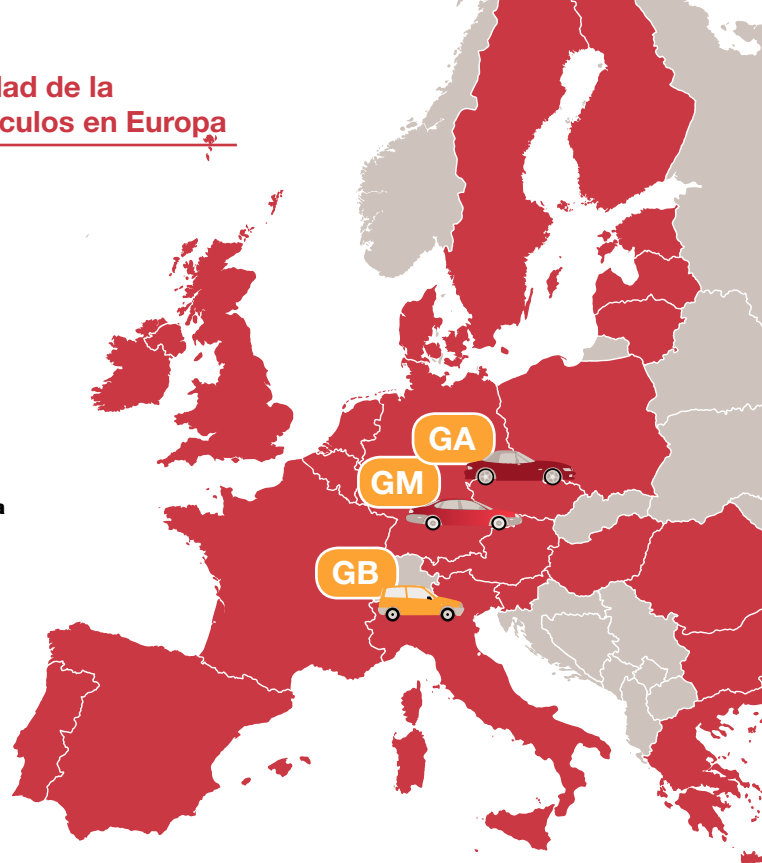
 Centro de gravedad de vehículos de **gama Alta**

GM

 Centro de gravedad de vehículos de **gama Media**

GB

 Centro de gravedad de vehículos de **gama Baja**



involucración activa de los directivos españoles de las grandes compañías para solicitar un papel más destacado en este ámbito.

Tema candente nº 4. **El papel clave de la Administración Pública**

Aunque la interlocución entre la Administración Pública y el sector es buena y fluida, es preciso mejorarla, sobre todo, en lo relativo a la fragmentación y la falta de visión a largo plazo. El sector debe reforzar su relación con la Administración en términos de colaboración y aportaciones a un proyecto común que sitúe el automóvil como palanca estratégica de crecimiento a nivel nacional.

Es evidente que una de las palancas más útiles y eficientes para colaborar con un sector como el automóvil es la fiscalidad. Medidas como por ejemplo la rebaja de las cotizaciones sociales como incentivo a la exportación o a la producción, o avanzar en la incentivación desde el punto de vista fiscal a la I+D+i, es clave si se pretende mejorar el papel de España como centro de investigación en el que potenciar el conocimiento.

Tema candente nº 5. **El sector del automóvil como la industria de las industrias**

La industria del automóvil es un pilar estratégico para el país: el sector en su

conjunto representa el 10% del PIB español, emplea al 9% de la población activa y supone el 12% de la inversión en I+D+i. Sin embargo, es necesario reflexionar hasta qué punto el país, la Administración como la sociedad en general es consciente de la aportación del sector.

Sería de gran ayuda que el **sector avanzara unido y de manera coordinada en un “frente común”**. La coincidencia de intereses entre los fabricantes de automóviles y componentes aconseja agruparse en torno a un proyecto común que potencie las acciones y genere sinergias. Especialmente en campos como la interlocución con las administraciones públicas, la colaboración en materia de I+D+i, la flexibilidad laboral, la formación o la mejora de la reputación del conjunto del sector.

Informe completo

Para descargarte el informe completo aplica la realidad aumentada. Sigue los pasos que aparecen en la contraportada de este documento o accede a www.pwc.es

Las claves

Infraestructura y logística

España es un sector eminentemente exportador y su situación periférica lo sitúa en desventaja. Es necesario abordar medidas que, con una inversión relativamente baja como, por ejemplo, cambios normativos y de gestión, den un impulso al sector. La logística se ha convertido en un factor crítico en términos de coste y es la clave para mejorar la competitividad de las plantas españolas. El sector “se la juega” en este campo en la próxima década.

Ya no somos país de bajo coste

Hace tiempo que España dejó de ser un país de bajo coste, y no debería volver a serlo. El coste horario de un operario en España está muy por debajo de Alemania o Francia, pero muy por encima de Eslovaquia o Polonia. Debemos centrar el foco en otros aspectos como la flexibilidad y la productividad.

Flexibilidad a corto plazo

Aunque se ha avanzado en materia de flexibilidad, se debe profundizar en la flexibilidad a corto plazo para ganar en productividad, por ejemplo, a través de extensiones o reducciones del turno de trabajo con preavisos reducidos.

España, centro de excelencia

Ya no basta que la industria automovilística española sea un “gran taller”. Se deben llevar a cabo esfuerzos conjuntos entre Administración, fabricantes de automóviles y componentes y directivos españoles para consolidar a la industria de automoción como centro de excelencia que aporte valor por su capacidad para generar I+D+i y por su productividad en montaje.

Papel de la Administración

Se deben estrechar lazos con la Administración para trabajar en un proyecto común que sitúe el automóvil como palanca estratégica de crecimiento a nivel nacional. Para conseguirlo será clave eliminar dificultades derivadas de la fragmentación de la arquitectura administrativa del sector y del cortoplacismo de algunas autoridades.

Poner en valor a la industria

La industria del automóvil tiene el suficiente peso en la economía y sociedad española como para ser reconocido como pilar estratégico del país. Solo se conseguirán resultados en este sentido si el sector avanza unido y de manera coordinada en un “frente común”.

Un nuevo patrón de crecimiento que se sustenta en cinco pilares principales: **internacionalización, innovación, economía baja en carbono, economía del conocimiento y modernización de las Administraciones Públicas.**



Crecimiento Inteligente

El proyecto está coordinado por Jordi Sevilla, Senior Advisor de PwC.

Más información en www.pwc.es

Contactos



Mar Gallardo

Socio responsable de Industria, Automoción, Pharma y Productos de Consumo de PwC España
mar.gallardo@es.pwc.com
+34 915 684 456



Manuel Díaz

Socio responsable de Automoción de PwC España
manuel.diaz.delgado@es.pwc.com
+34 915 685 019



Álvaro Moral

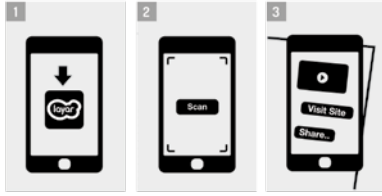
Socio responsable de Auditoría del sector Automoción de PwC España
alvaro.moral@es.pwc.com
+34 915 685 069



Faustino García

Socio responsable Legal y Fiscal del sector Automoción de PwC España
faustino.garcia@es.pwc.com
+34 915 684 281

Este documento contiene realidad aumentada.
Sigue los siguientes pasos para descubrirla:



Paso 1:
Descarga la app. Layar gratuita para iPhone o Android.

Paso 2:
Abre la app. Layar y enfoca la portada.

Paso 3:
Pulsa en la pantalla táctil sobre el contenido interactivo.



PwC ayuda a organizaciones y personas a crear el valor que están buscando. Somos una red de firmas presente en 158 países con más de 180.000 profesionales comprometidos en ofrecer servicios de calidad en auditoría, asesoramiento fiscal y legal y consultoría. Cuéntanos qué te preocupa y descubre cómo podemos ayudarte en www.pwc.es

© 2013 PricewaterhouseCoopers S.L. Todos los derechos reservados. "PwC" se refiere a PricewaterhouseCoopers S.L, firma miembro de PricewaterhouseCoopers International Limited; cada una de las cuales es una entidad legal separada e independiente.