

La automoción · La lucha por las piezas de las nuevas furgonetas de PSA

Una docena de plantas gallegas esperan por el K9 para garantizar su continuidad

- Los proveedores que trabajan en exclusividad para PSA-Vigo, los más vulnerables - La asignación de los asientos mantiene en vilo a los centros de Faurecia y Antolín

José Carneiro vigo 06.09.2015 | 04:55

Instalaciones del centro de Asientos de Galicia (Faurecia) en el parque de Valadares (Vigo). //

Marta G. Brea



• [Fotos de la noticia](#)

La suerte está echada. El grupo PSA Peugeot Citroën agilizará en las próximas semanas la adjudicación de piezas y componentes de la siguiente generación de vehículos comerciales ligeros (furgonetas) que fabricará en Vigo y en su centro *satélite* de Portugal (Mangualde) a partir de 2018, un proyecto del que directa o indirectamente depende el futuro de una docena de proveedores instalados en la comunidad, la mayoría en la comarca olívica. Firmas como Benteler, Snop, Gestamp o ZF TRW ya tienen concedidas algunas referencias de los nuevos productos, pero el grueso de las adjudicaciones se irá confirmando hasta final de año. Las firmas de componentes más vulnerables a quedarse fuera del negocio del K9 son aquellas que trabajan en exclusiva para el centro de PSA-Vigo, y uno de los productos más sensibles del proyecto son los asientos del K9, con dos multinacionales en liza: Faurecia y Grupo Antolin.

La diferencia entre este lanzamiento y los anteriores es que PSA está apretando al máximo a los proveedores en materia de costes para obtener el mejor precio posible y la mayor rentabilidad para el proyecto, algo que, como ya avisó la propia empresa, provocará el desvío de carga de trabajo de Galicia hacia Portugal y Marruecos y de Francia hacia Galicia y también a Portugal. Esta situación, unida a los cambios logísticos que está introduciendo el grupo (como los síncronos largos, que permiten programar los suministros de piezas con hasta una semana de antelación, por lo que ya no es necesario que los fabricantes de componentes estén próximos a la factoría viguesa si logran amortizar el coste de transporte), ha avivado la competencia por las piezas del K9, que sustituirá a las actuales versiones de los modelos Citroën Berlingo, Peugeot Partner y Opel Combo.

En juego está el futuro de una docena de fabricantes de componentes gallegos, ubicados en su mayoría en la comarca de Vigo, sobre todo de los que trabajan solo para PSA, como las dos plantas olílicas de Faurecia (Asientos y Escapes), Antolin Vigo, Plastic Omnium en Redondela o Trèves Galicia en Pontevedra, entre otros. Y también de toda la cadena de proveedores de segundo y tercer nivel que trabajan para estos Tier1, entre los que encuentran los gallegos Viza y Copo. El primero, por ejemplo, ya perdió parte de las armaduras de los asientos del K9 (en la actualidad suministra el 100% de estas piezas a la

actual generación de furgonetas de PSA, el proyecto B9), como avanzó FARO el pasado junio, que se fabricarán en la planta que Faurecia tiene en São João da Madeira (en el distrito portugués de Aveiro).

Uno de los componentes que más tensión está generando en el sector son los asientos de las furgonetas, que hoy se fabrican en exclusiva en el centro que Faurecia tiene en el parque tecnológico y logístico de Valadares (Asientos de Galicia), con cerca de 400 trabajadores. Dos grandes multinacionales pujan por el contrato: la propia Faurecia, que además de en Vigo tiene una planta de asientos en Portugal, y Grupo Antolin, que acaba de reforzar su negocio de interiores con la compra de una de las divisiones de Magna International y que también tiene una planta de asientos en Valadares (que fabrica la segunda hilera de asientos de los monovolúmenes C4 Picasso), con unos cien empleados.

Por ahora, el fabricante francés no ha tomado una decisión oficial sobre este producto. Fuentes sindicales confían en que PSA reparta la carga de trabajo entre Faurecia y Antolin, lo que a priori permitiría mantener la actividad de las dos plantas viguesas. Las mismas fuentes esperan que Faurecia se quede con la primera y tercera hileras de asientos (lo que ya representaría una merma de trabajo con respecto a lo que tiene ahora, aunque "asumible") y Grupo Antolin, con la segunda y la banqueta delantera. No obstante, fuentes del sector apuntaron esta semana a la posibilidad de que Grupo Antolin -que está desplegando una política de precios muy agresiva- se hiciese con el proyecto completo (las tres hileras de asientos), información que las empresas en liza ni confirmaron ni desmintieron, a la espera de que PSA decida. Este supuesto, de hacerse realidad, representaría un cambio de modelo en la historia de PSA-Vigo y un problema grave de sobrecapacidad para Asientos de Galicia y sus proveedores más directos, como Copo o Trèves.

Los responsables de compras de PSA tienen la última palabra, que irá conociéndose a lo largo de las próximas semanas, en las que se podrá verificar también si Galicia logra retener el volumen de negocio de las actuales furgonetas o si Portugal y Marruecos imponen su ley *low-cost*.