



anf
anfac

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES



Audi



CITROËN



CHEVROLET



DACIA



Ford



GM

IVECO

MAYBACH



Mercedes-Benz



NISSAN



OPEL



PEUGEOT

PSA PEUGEOT CITROËN



RENAULT



SANTANA



SEAT



SKODA
AUTO

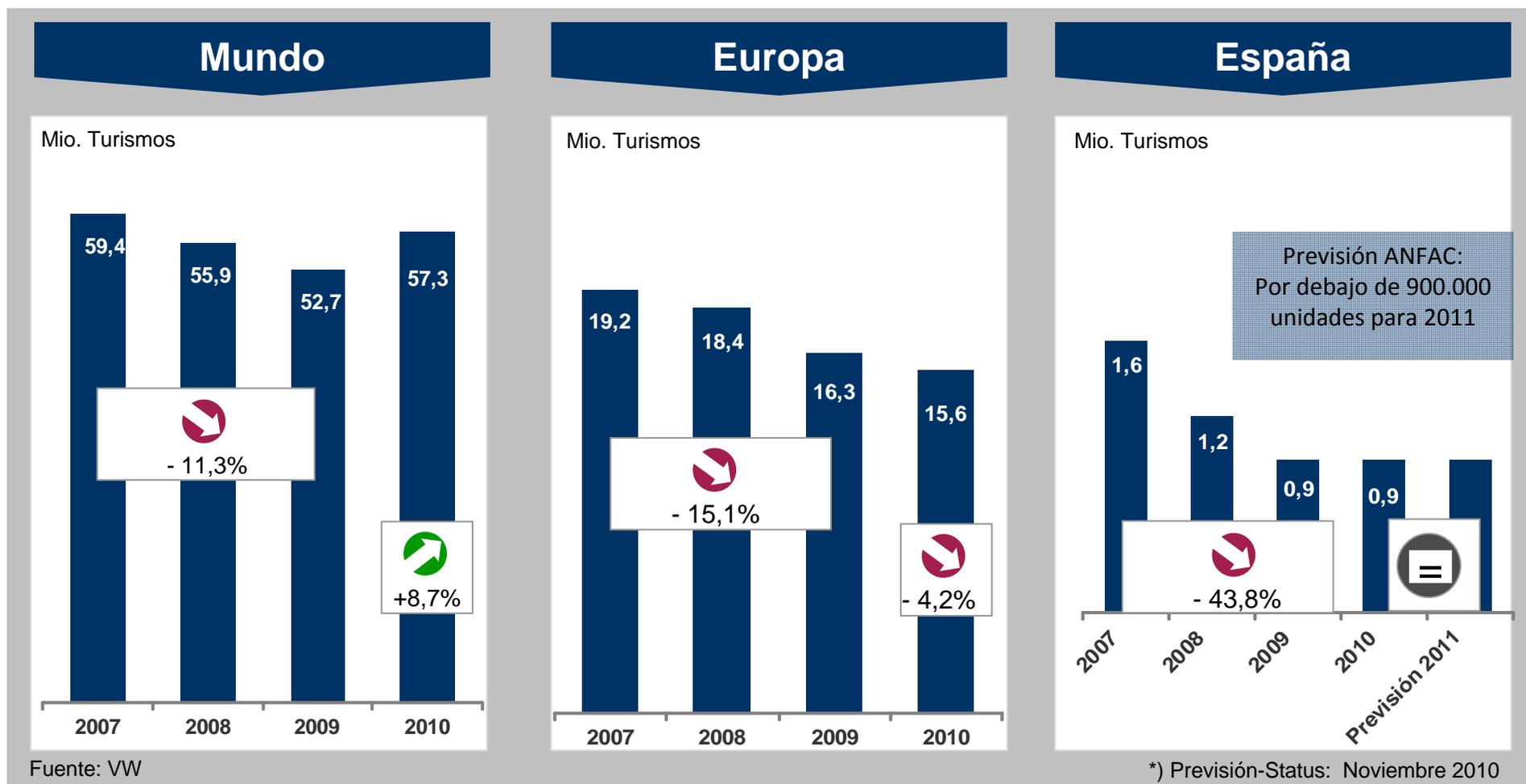


smart



La industria española de automoción.
Luis Valero, Director General de ANFAC
Zaragoza, 24 de Febrero de 2011

Evolución del sector de automoción. Balance 2007-2010.



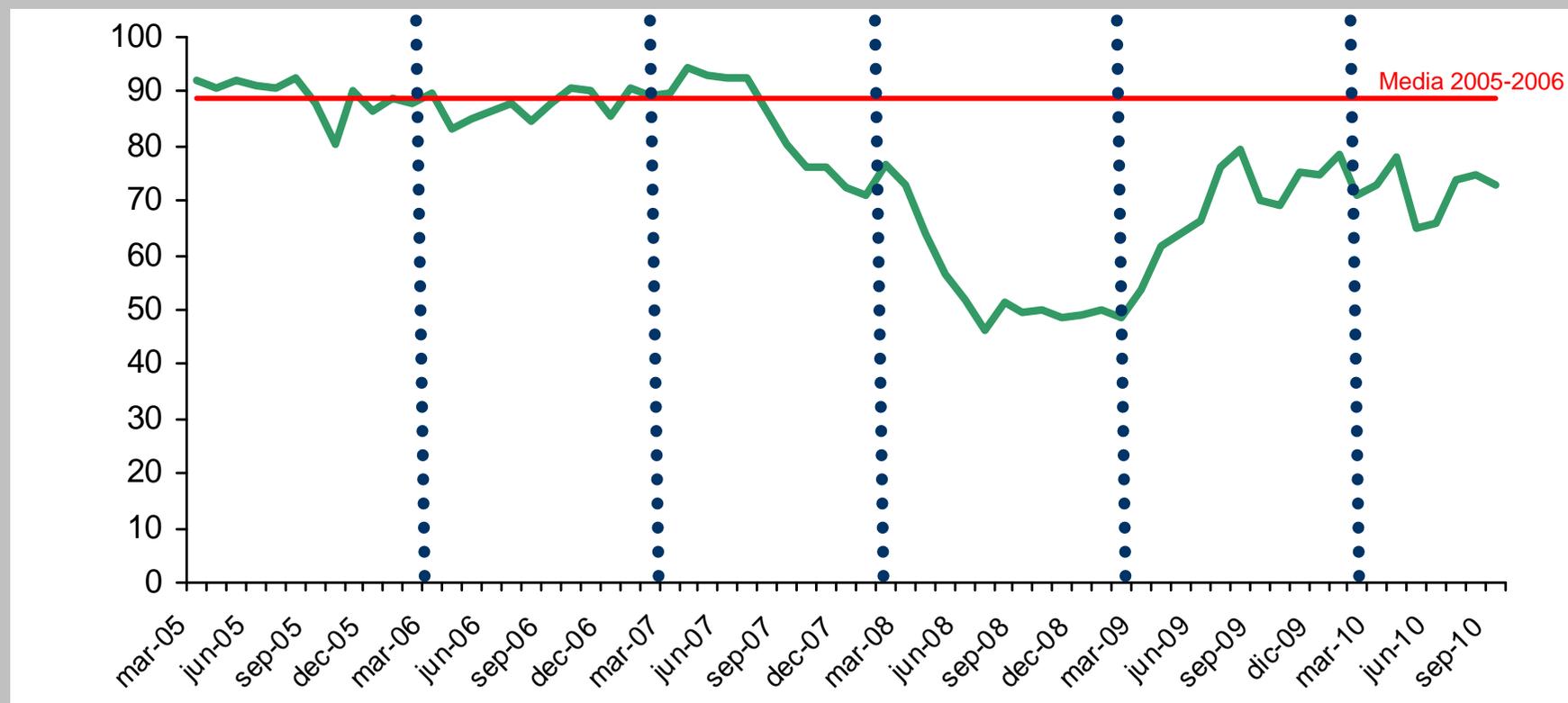
Evolución de los principales mercados de la UE.

Automóviles de turismo Cifras en miles	2007	2008	2009	2010	2010 vs. 2009		2010 vs. 2007	
					Ud	%	Ud	%
					Alemania	3.148	3.090	3.807
Francia	2.064	2.050	2.302	2.251	(51)	(2,2)	187	9,1
Italia	2.493	2.160	2.159	1.960	(199)	(9,2)	(533)	(21,4)
Reino Unido	2.404	2.132	1.994	2.030	36	1,8	(374)	(15,6)
España	1.615	1.161	952	982	30	3,1	(633)	(39,2)
UE-27	15.530	14.390	14.132	13.360	(772)	(5,5)	(2.170)	(14,0)
Cuota España / UE-27	10,4%	8,1%	6,7%	7,4%				

Fuente: ACEA

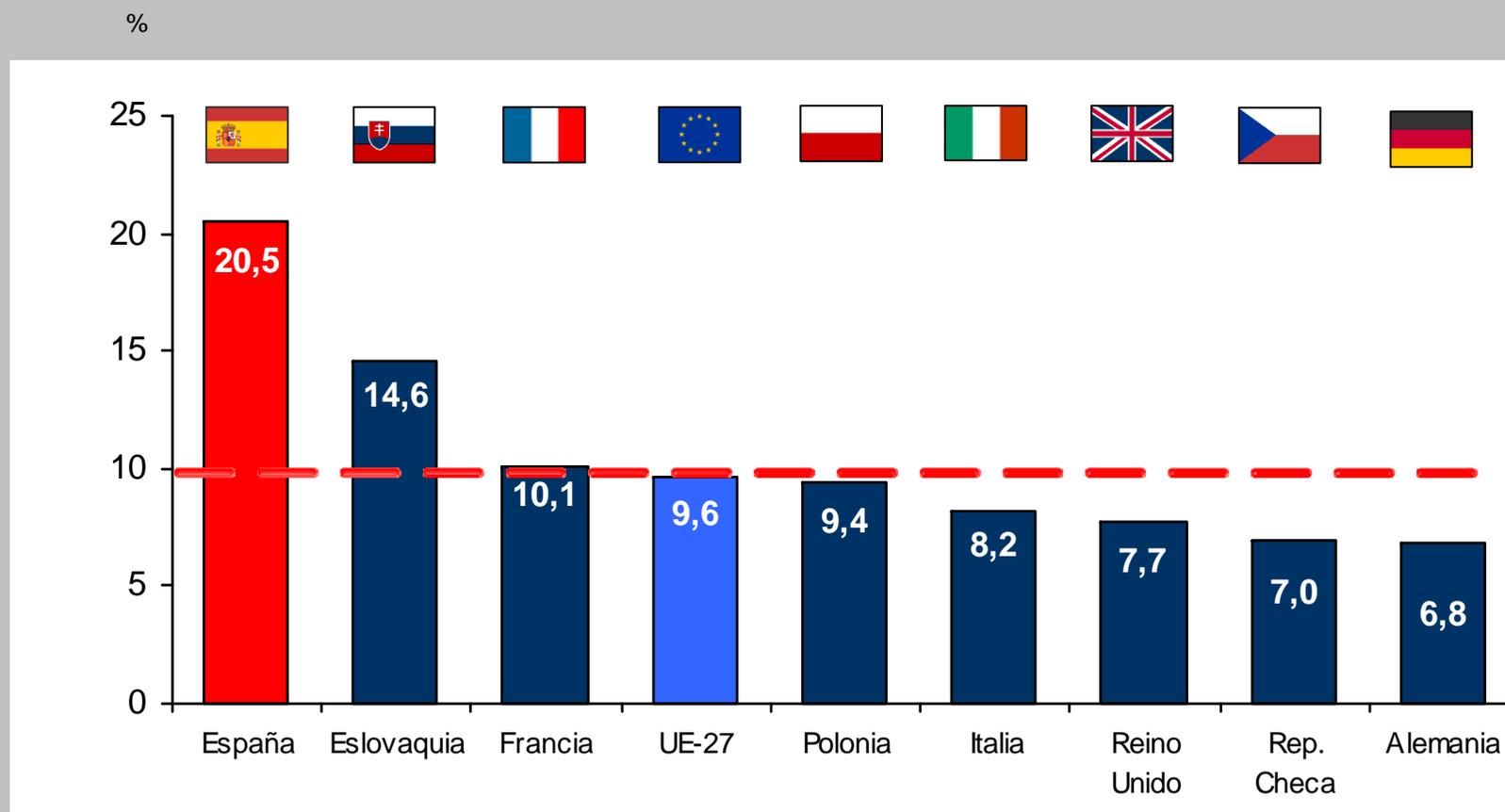
Situación de la Industria Española. Índice de confianza.

Índice confianza
del consumidor



Fuente: ICO.

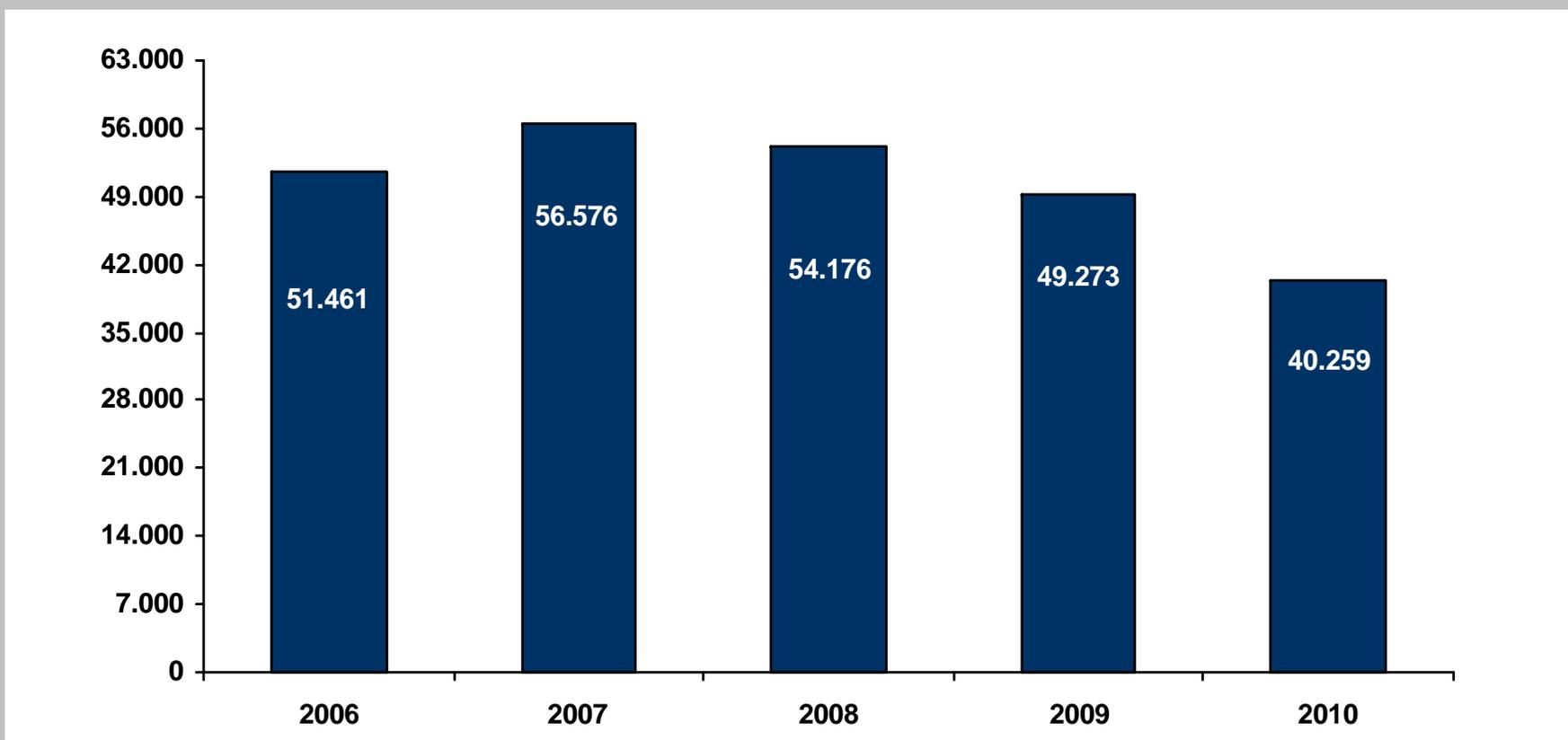
Situación de la Industria Española. Tasa de Desempleo.



Fuente: Eurostat.

Situación de la Industria Española. Volumen de crédito al consumo.

Millones de euros

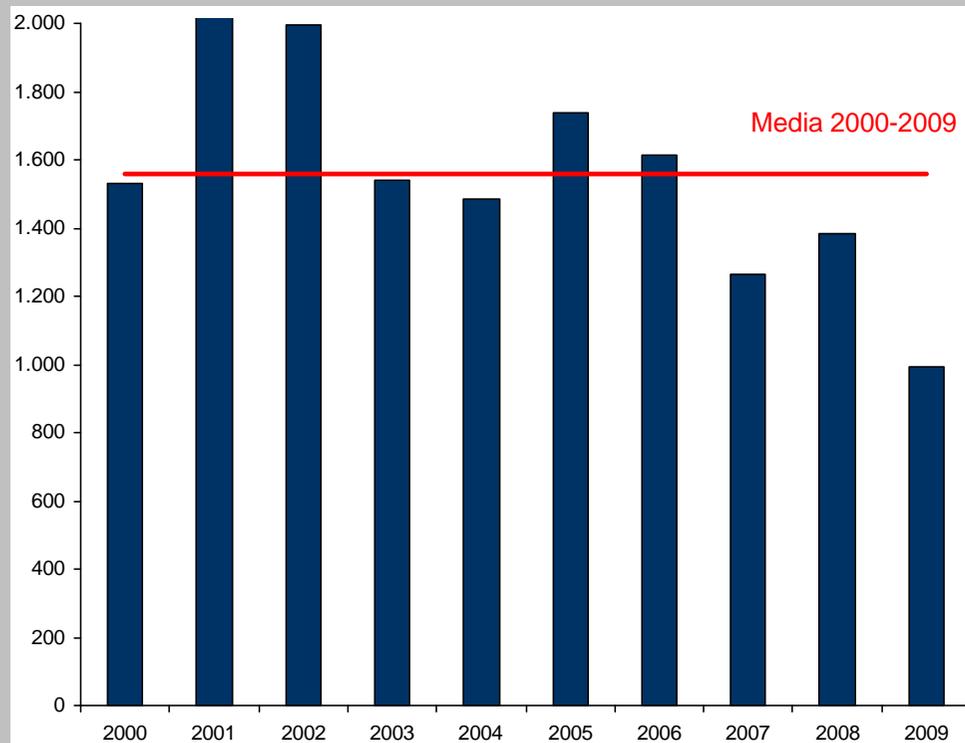


Fuente: Banco de España

Situación de la Industria Española. Plan de Competitividad.

Inversiones de los fabricantes en España

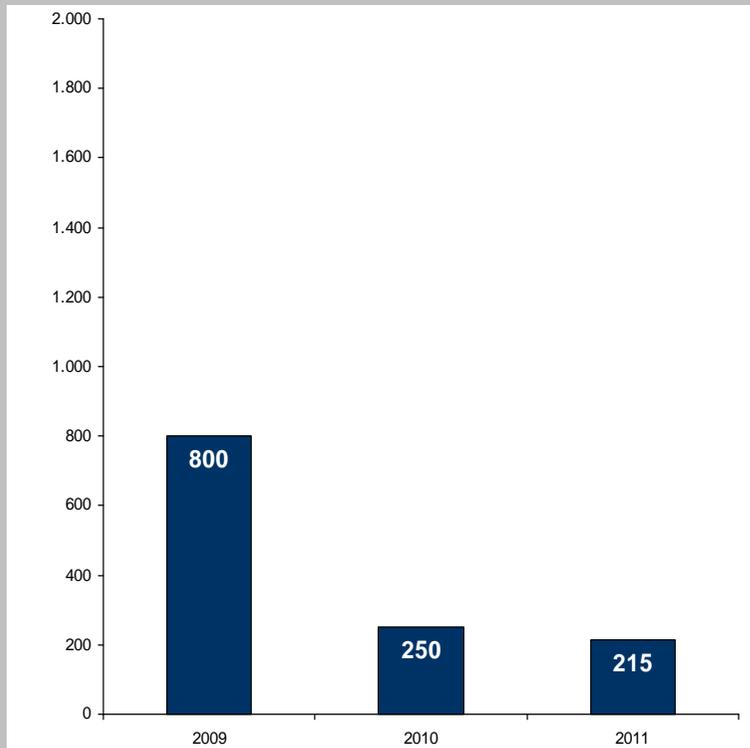
Millones de euros



Fuente: ANFAC

Datos Plan de Competitividad

Millones de euros



Fuente: ANFAC

Situación de la Industria Española. Reforma Laboral.

Moderados avances

- Ampliación colectivos nuevo contrato indefinido, menor indemnización en caso de despido, paso de 45 a 33 días año trabajado .
- Mejor definición de las causas de ERE y reducción de los plazos de tramitación.
- Reducción de las causas de nulidad de los despidos individuales objetivos.
- Reducción del nivel de absentismo requerido en la empresa para poder tramitar “despidos por absentismo” y mayor participación de las Mutuas en su control.
- Ampliación de las bonificaciones de cuotas de las empresas a la Seguridad Social en los ERE's temporales.

Avances nulos o retrocesos

- Limitación de utilización y duración de los contratos temporales.
- Encarecimiento de la extinción de los contratos temporales (8 días/año a 12 días/año).
- Continúa la intervención judicial en las interpretaciones de las causas del ERE.
- ERE's con acuerdo, continúan sometidos a autorización administrativa.
- La flexibilidad interna de las empresas sigue siendo poco operativa.

Nos preocupa que no se profundice en el absentismo o la reforma de la formación profesional y de la formación continua.

Fuente: ANFAC

Situación de la Industria Española. Reforma Negociación Colectiva.

➤ Orígenes de la negociación para la Reforma.

- Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva 2010, 2011 y 2012.
- Mandato al Gobierno de la Ley 35/2010, para la Reforma Laboral.

➤ Situación de partida.

- **Del Sector:** Utilización exclusiva de convenios de empresa/centro de trabajo.
- **Marco jurídico general:** Rigen los principios de:
 - **Jerarquía normativa:** Convenios de ámbito superior a los de empresa se imponen sobre los de empresa.
 - **Reserva de materias:** Sólo los convenios de ámbito superior a la empresa pueden regular determinadas materias. Sólo si no hay un convenio de ámbito superior, pueden regular todo los de empresa.

➤ Riesgos actual marco jurídico para nuestras empresas.

- Que se pueda negociar un convenio de Sector que pueda vaciar de contenido a los convenios de las empresas Fabricantes de Automóviles.

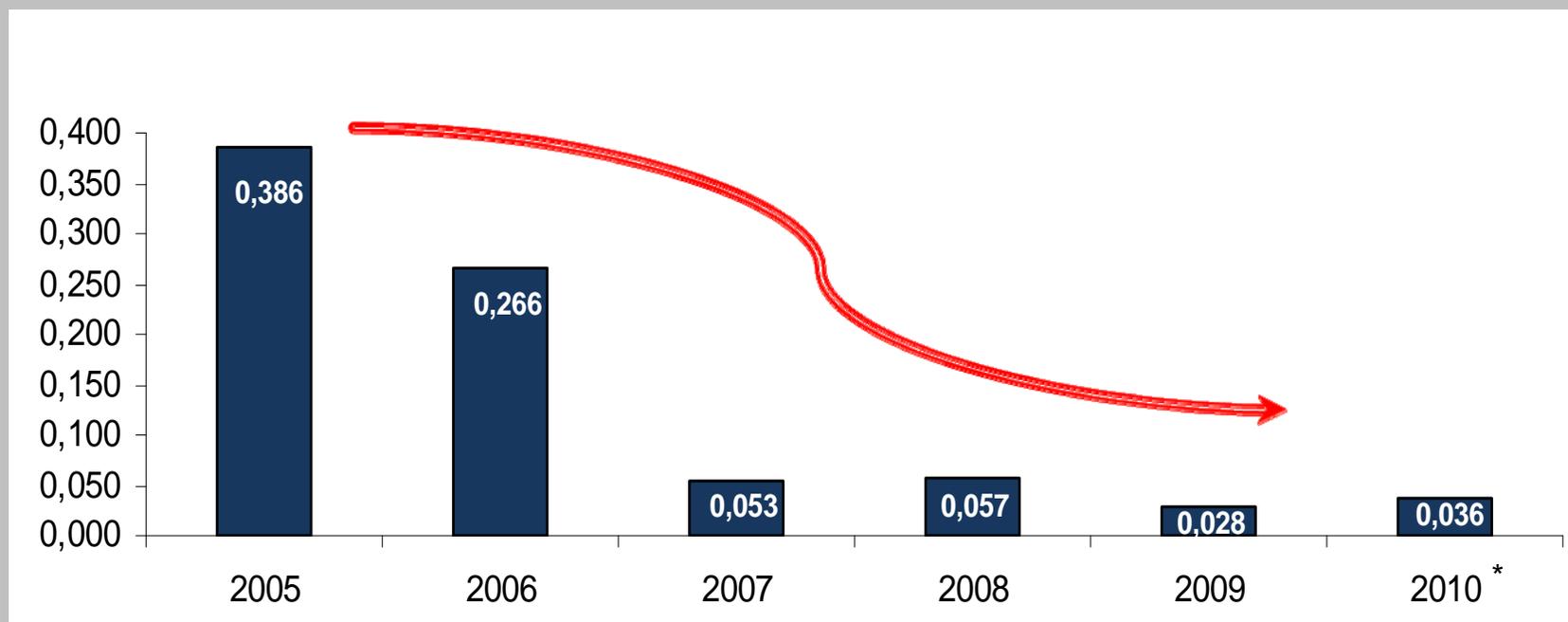
Perspectivas de futuro.

Total Vehículos	2007	2010	2010 vs. 2007	Estimación 2011	2011 vs. 2007
Producción	2.889.703	2.387.900	(501.803)	2.451.559	(438.144)
Matriculación	1.939.296	1.114.119	(825.177)	1.036.000	(903.296)
Empleo total del sector	495.797	345.450	(150.347)	306.300	(189.497)

Fuente: ANFAC

¿Será España capaz de mantener sus factorías? Paz Social

Horas de conflictividad
(Mio)

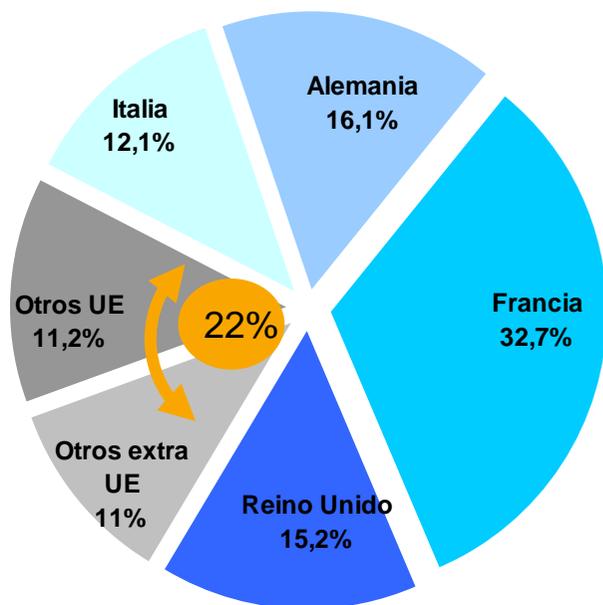


Fuente: ANFAC

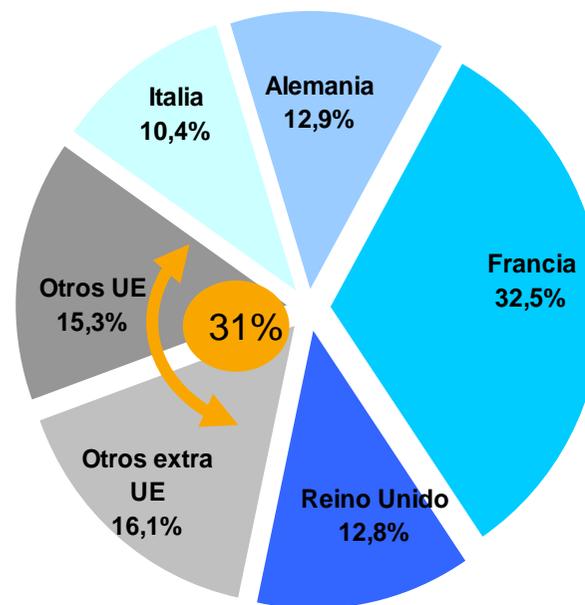
* 2010: datos a Junio

¿Será España capaz de mantener sus factorías? Diversificación de la exportación. Nuevos mercados.

Cuota Año 2009



Cuota Año 2010

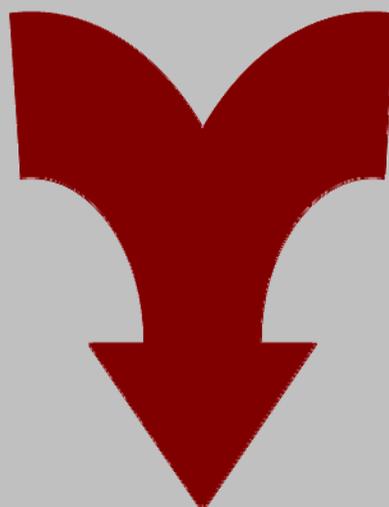


En el año 2010, la exportación a países de la UE distintos de los tradicionales y a países extra UE había pasado de un 22% a un 31%.

Objetivos de la Industria Española de Automoción

Recuperar los niveles de producción para la industria.
Objetivo: 3 millones de unidades.

Estabilización del mercado interno en unos volúmenes de 1,3 – 1,4 millones de turismos.



Con unos volúmenes de producción cercanos a los tres millones de vehículos y un mercado local fuerte y sólido, el sector de automoción en España mantendría su excelente posición a nivel mundial y europeo.

Oportunidades para la industria española.

Puntos clave.

1

Aprovechar las nuevas tendencias de consumo hacia vehículos más pequeños y eficientes.

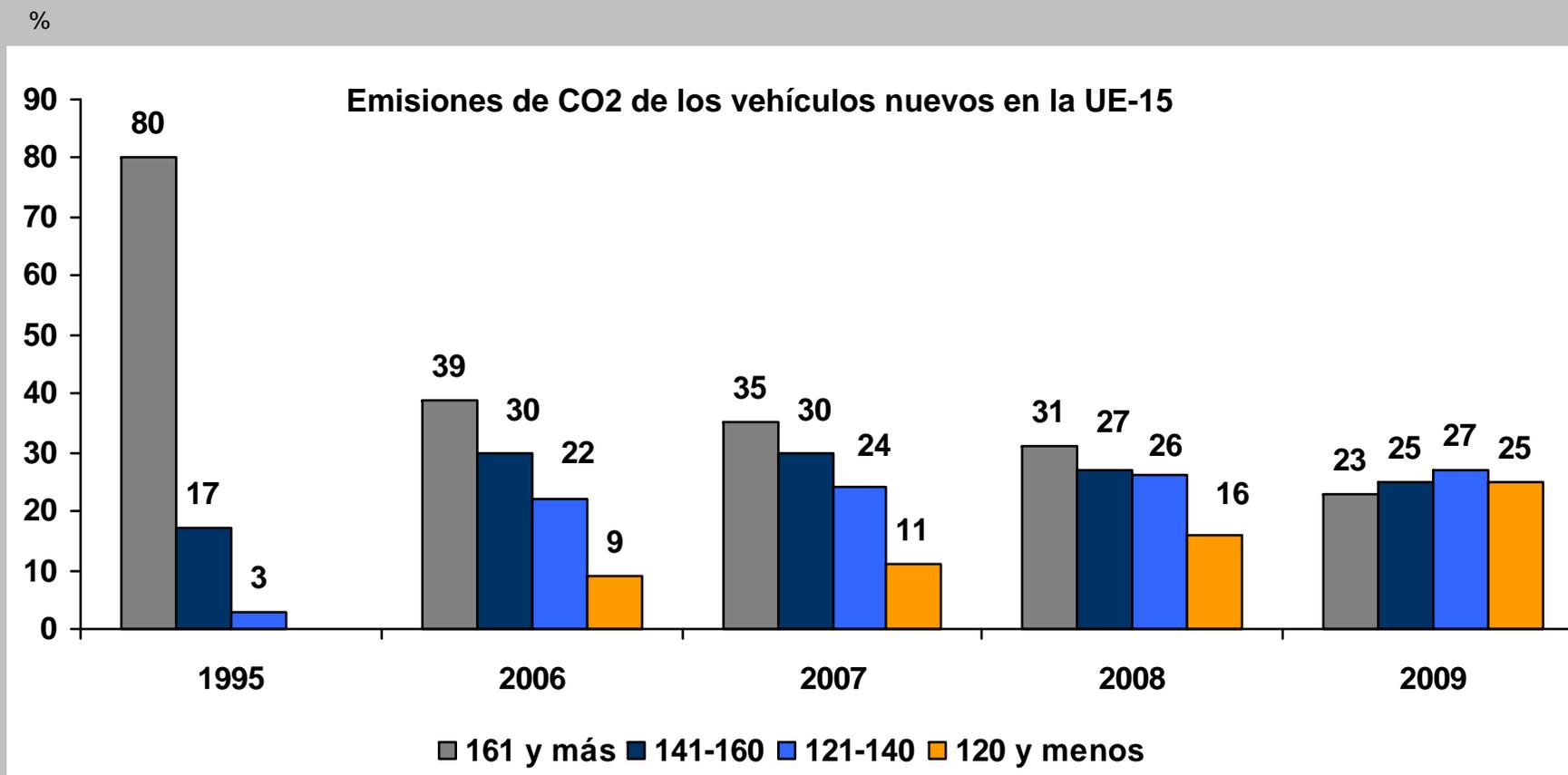
2

Mantener y potenciar un mercado local fuerte y sólido.

3

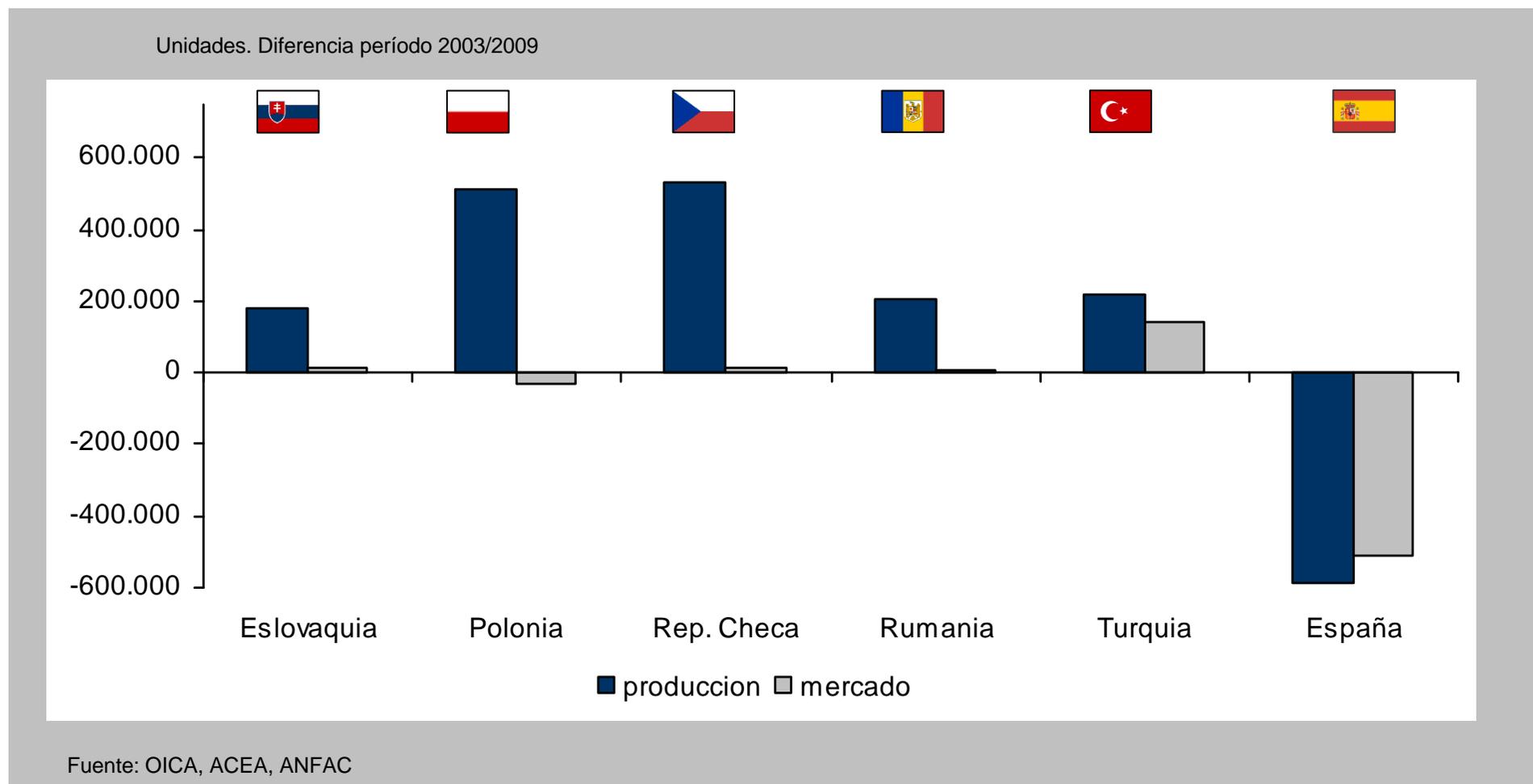
Estar presente en el desarrollo de las nuevas tecnologías para vehículos más ecológicos.

Oportunidades para la industria española. Tendencia al consumo de vehículos pequeños y eficientes.

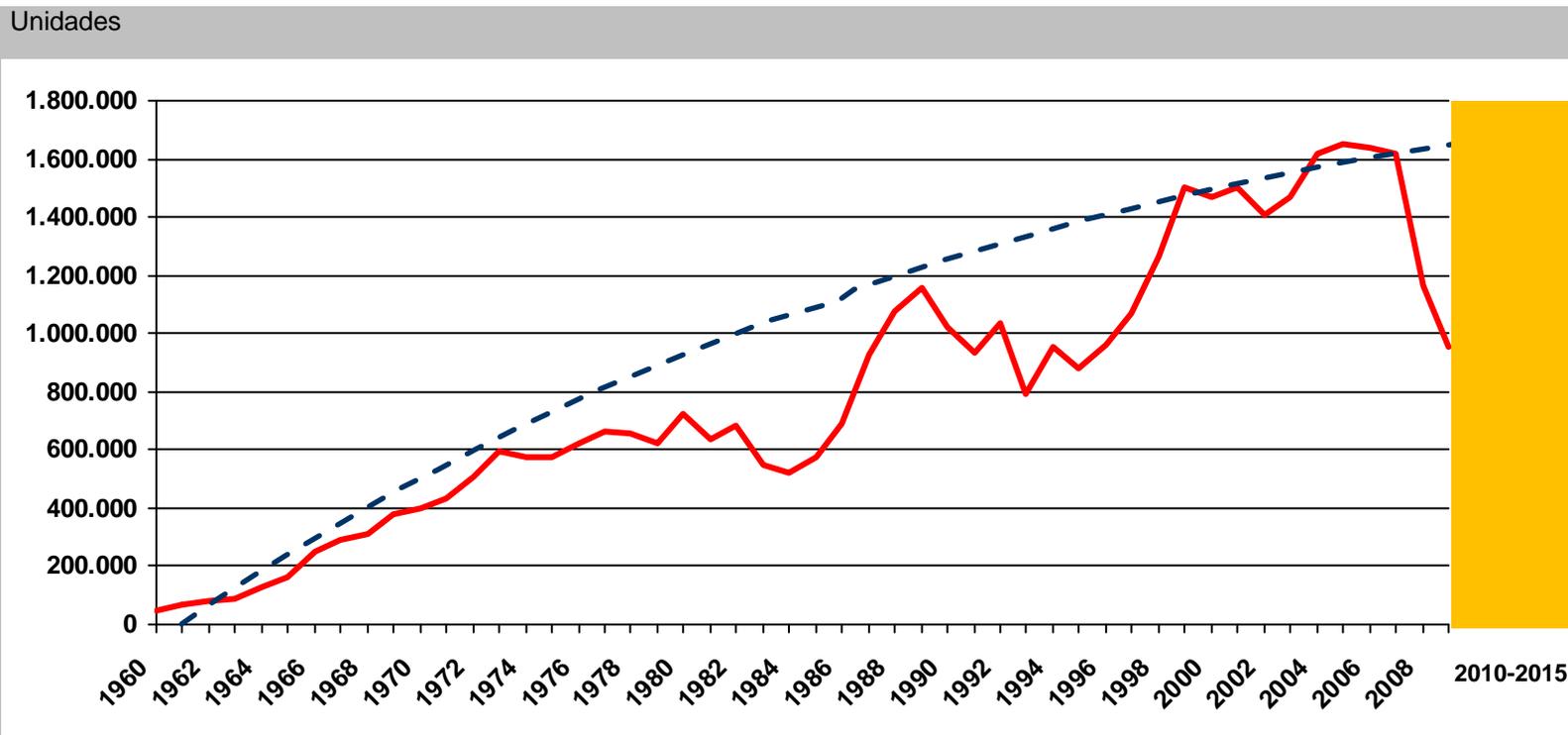


Fuente: OICA, ACEA, ANFAC

Competidores para la industria española. Comparativa volumen de producción y mercado 2009 vs. 2003.

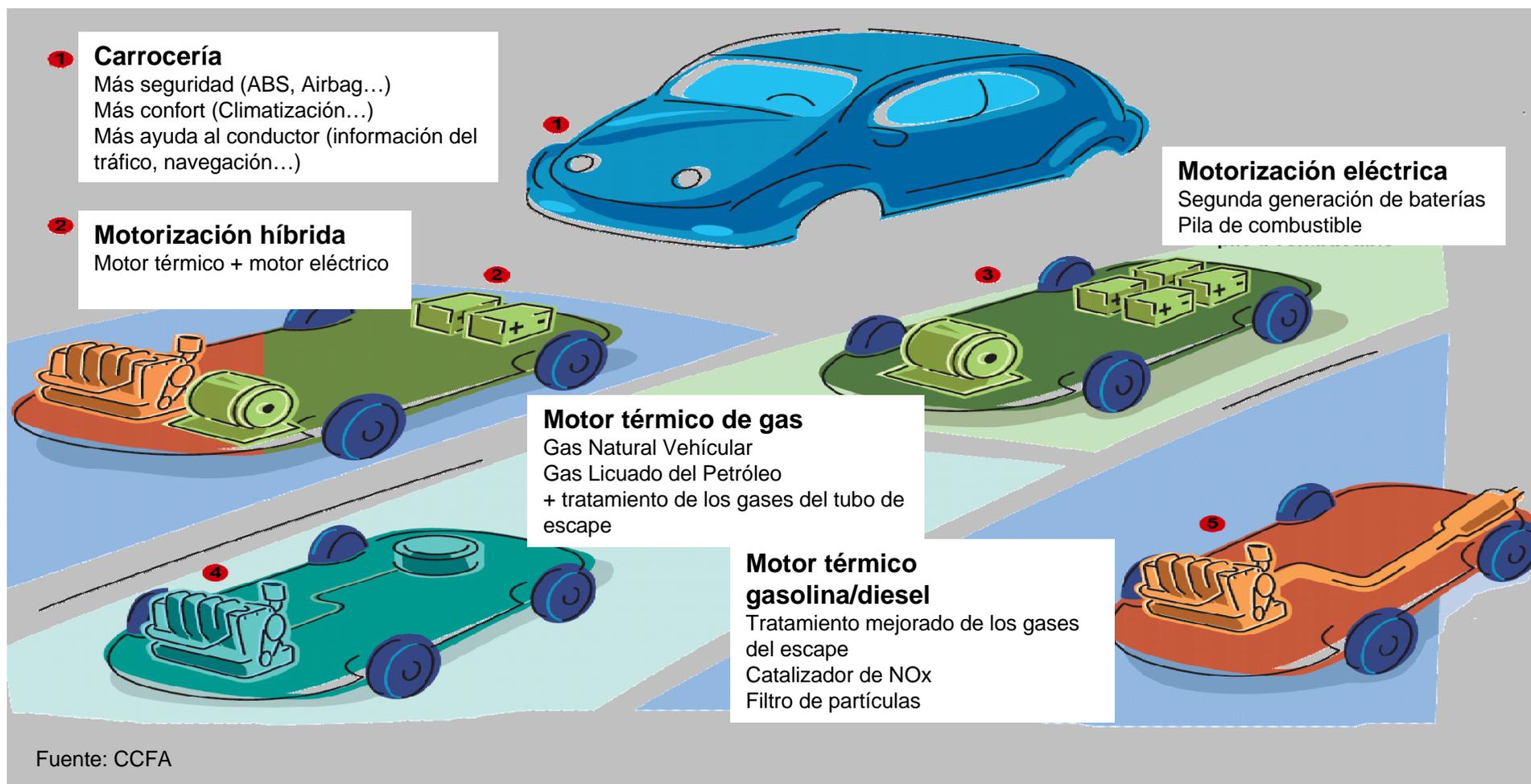


Oportunidades para la industria española. Mantenimiento de un mercado local fuerte y sólido.

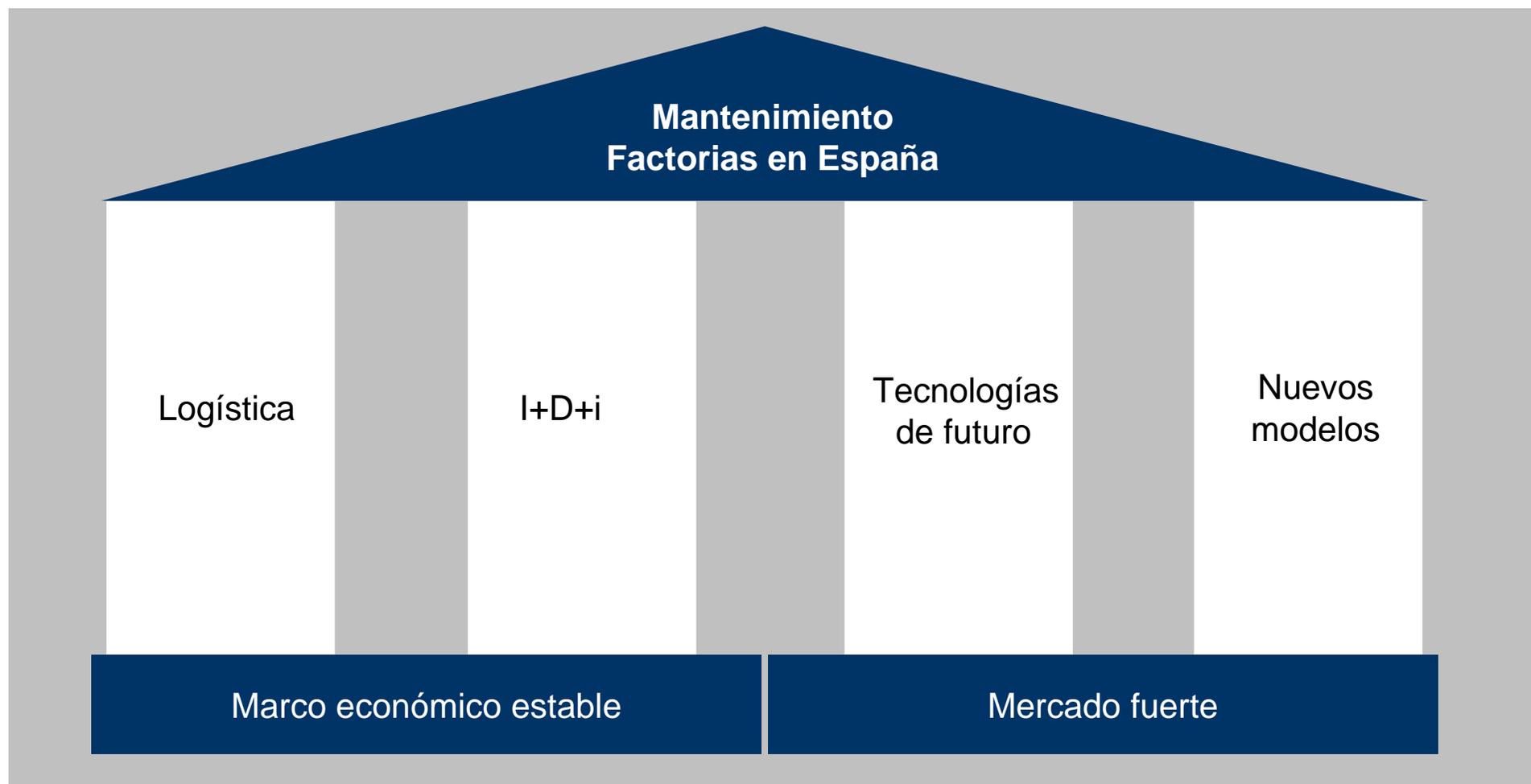


La coyuntura económica determinará si la demanda se situará por debajo o por encima de la tendencia que se sitúa para los próximos años en 1,3-1,4 millones de turistas.

Oportunidades para la industria española. Vehículos Ecológicos.



Conclusiones.



Conclusiones. Comentario sobre la nueva normativa sobre distribución.

- No se ha evaluado **los daños que van a causar** a la principal industria del país en un momento de crisis. No se ha sabido entender que el sector tiene, en estos momentos, otros problemas, y lo que necesita es **tranquilidad y confianza**.
- Esto va a crear una **fuerte inseguridad** en las relaciones entre los fabricantes y sus redes comerciales, en un momento especialmente crítico para la industria del automóvil.
- Dado el contenido de la nueva normativa, se **hace imposible que se firmen nuevos contratos** con las redes comerciales, repercutiendo negativamente en el empleo de las redes comerciales, muy castigado durante esta etapa de crisis.
- Las marcas y, sobre todo, **las casas matrices, que deciden sobre las inversiones en España, no entienden esta medida**, que a su juicio ha creado una enorme inseguridad jurídica. Esto supone una mala imagen de España ante el exterior, de donde proceden las inversiones.

- Por lo tanto, esta nueva normativa **pone en grave riesgo las inversiones** ya asignadas y las posibles futuras en la industria del automóvil en España.
- También pone en **grave riesgo los puestos de trabajo** de muchas familias, cerca de dos millones, que dependen del automóvil.
- La industria tiene la firme convicción de llevar a cabo todas las acciones que estén en su mano para corregir esta situación.
- Todos tenemos que buscar soluciones que nos ayuden a salir de la crisis. Pero soluciones elaboradas conjuntamente y sobre consensos de todos los implicados.