

Citroën O gran motor industrial de Galicia

Citroën El gran motor industrial de Galicia

José Luis GÓMEZ

Din que Citroën é a Vigo o que o azul ao mar. Aquela ría, salpicada por mil e unha bateas que poñen en verde o semáforo de toda unha potencia pesqueira, é a mellor lanzadeira para proxectar por medio mundo unha das xoias da coroa galega: o automóbil. Motores que veñen e coches que van. Todo un fabril trasfego.

A de Vigo é unha ría que, moi ao contrario que a de Pontevedra, con Ence como fantasmal recordo do desenvolvemento franquista, proxecta o mellor desa Galicia que vai sobre rodas. E faíno, en gran medida, por barco.

Tal é a mímese da cidade con Citroën, como ese azul e ese mar, que calquera peza que non encaixe nese motor de desenvolvemento que é a planta do grupo francés PSA provoca desaxustes noutra maquinaria tamén moi potente, a que representa toda unha industria auxiliar que creceu ao seu abrigo. E é que a actividade do grupo ten un peso na economía galega superior ao 8% do Produto Interior Bruto (PIB), case un 30% se nos quedamos en Pontevedra, provincia que se atopa entre as cinco máis exportadoras de España grazas, en gran medida, a este motor chamado Citroën.

Dicen que Citroën es a Vigo lo que el azul al mar. Aquella ría, salpicada por mil y una bateas que ponen en verde el semáforo de toda una potencia pesquera, es la mejor lanzadera para proyectar por medio mundo una de las joyas de la corona gallega: el automóvil. Motores que vienen y coches que van. Todo un fabril trasiego.

La de Vigo es una ría que, muy al contrario que la de Pontevedra, con Ence como fantasmal recuerdo del desarrollismo franquista, proyecta lo mejor de esa Galicia que va sobre ruedas. Y lo hace, en gran medida, por barco.

Tal es la mimesis de la ciudad con Citroën, como ese azul y ese mar, que cualquier pieza que no encaje en ese motor de desarrollo que es la planta del grupo francés PSA provoca desajustes en otra maquinaria también muy potente, la que representa toda una industria auxiliar que ha crecido a su abrigo. Y es que la actividad del grupo tiene un peso en la economía gallega superior al 8% del Producto Interior Bruto (PIB), casi un 30% si nos quedamos en Pontevedra, provincia que se encuentra entre las cinco más exportadoras de España gracias, en gran medida, a este motor llamado Citroën.



Cadea de montaxe de Citroën en Vigo en 1965. | Cadena de montaje de Citroën en Vigo en 1965

Marca na produción de coches

Pero, para situarnos, nada mellor que empregar o punteiro dos datos para trazar sobre o lenzo dos números o peso real da compañía en Galicia. A industria do automóbil está integrada por un centenar de fábricas auxiliares que se suman a unha planta, a da compañía gala, que conta con 9.700 traballadores e 6.100 millóns de euros de ingresos en 2007, cando das portas da fábrica viguesa saíron un total de 547.082 coches, situándose como a marca de España.

As comparacións resultan odiosas, neste caso, para os seus competidores, incluso internacionais. Vigo aumenta a súa produción a razón de 20.000 unidades ao ano. Este ritmo de crecemento levouna a fabricar máis vehículos que calquera planta francesa, italiana ou sueca e, por suposto, española. Atópase a tan só 8.000 coches para dar alcance a un xigante como a fábrica matriz da alemá Volkswagen, no corazón de Wolfsburgo.

A cousa vai de marcas. Citroën celebrou no último tramo do ano pasado un singular e importante aniversario. O 11 de setembro saía da súa cadea de montaxe o vehículo nove millóns:

Récord en la produción de coches

Pero, para situarnos, nada mejor que emplear el puntero de los datos para trazar sobre el lienzo de los números el peso real de la compañía en Galicia. La industria del automóvil está integrada por un centenar de fábricas auxiliares que se suman a una planta, la de la compañía gala, que cuenta con 9.700 trabajadores y 6.100 millones de euros de ingresos en 2007, cuando de las puertas de la fábrica viguesa salieron un total de 547.082 coches, situándose como el récord de España.

Las comparaciones sí que resultan odiosas, en este caso, para sus competidores, incluso internacionales. Vigo aumenta su producción a razón de 20.000 unidades al año. Este ritmo de crecimiento le ha llevado a fabricar más vehículos que cualquier planta francesa, italiana o sueca y, por supuesto, española. Se encuentra a tan sólo 8.000 coches para dar alcance a un gigante como la fábrica matriz de la alemana Volkswagen, en el corazón de Wolfsburgo.

Y es que la cosa va de récords. Citroën celebró en el último tramo del año pasado un singular e importante aniversario. El 11 de septiembre salía de su cadena de montaje el vehículo nueve millones: un Citroën C4 Picasso de cinco asientos, HDi 138 EGS6,

un Citroën C4 Picasso de cinco asentos, HDi 138 EGS6, en azul *Tivoli*. Desde a súa posta á venda colocáronse 130.000 unidades do C4 Picasso e Grand C4 Picasso fabricados en Vigo, unha factoría que en 2006 xa conseguira producir 456.000 unidades, contando tamén o *Xsara Picasso* e o *Berlingo*.

Foi unha furgoneta *Azu*, unha variante do mítico e socorrido 2 CV que a tantas xeracións de españolitos sacou de apuros en pleno franquismo, o primeiro vehículo fabricado na planta de PSA en Vigo. Corría daquela o ano 1958.

A historia explica os seus rexistros

Nestes cincuenta anos, a factoría converteuse nunha das máis mimadas do grupo, cun total de 28 modelos distintos saídos da súa cadea de montaxe. A historia explica gran parte destes rexistros.

en azul *Tivoli*. Desde su puesta a la venta se han colocado 130.000 unidades del C4 Picasso y Grand C4 Picasso fabricados en Vigo, una factoría que en 2006 ya había conseguido producir 456.000 unidades, contando también el *Xsara Picasso* y el *Berlingo*.

Fue una furgoneta *Azu*, una variante del mítico y socorrido 2 CV que a tantas generaciones de españolitos sacó de apuros en pleno franquismo, el primer vehículo fabricado en la planta de PSA en Vigo. Corría entonces el año 1958.

La historia explica sus registros

En estos cincuenta años, la factoría se ha convertido en una de las más mimadas del grupo, con un total de 28 modelos distintos salidos de su cadena de montaje. La historia explica gran parte de estos registros.

En los años sesenta, las fábricas galas de Citroën estaban des-



Nave provisional de Citroën no porto de Vigo en 1958. | Nave provisional de Citroën en el puerto de Vigo en 1958.

Nos anos sesenta, as fábricas galas de Citroën estaban desbordadas de traballo e España era un país de gran potencial no que se vendía todo o que se producía, xa que o mercado estaba pechado ás importacións. Houbo, iso si, que pregarse aos requisitos administrativos do réxime, polos que un investidor estranxeiro non podía ter máis dun cincuenta por cento dunha sociedade española. Salvado este inconveniente con socios españois, hai outras razóns clave para entender por que a marca francesa se instalou en Vigo. E é que o seu porto franco, que estaba moi ben comunicado con Francia, levou os directivos da compañía a decantarse por Galicia fronte á opción doutras prazas como Barcelona ou Cádiz, tamén con zonas francas.

A produción comezou nuns antigos almacéns da aduana,

bordadas de traballo e España era un país de gran potencial en el que se vendía todo lo que se producía, ya que el mercado estaba cerrado a las importaciones. Hubo, eso sí, que plegarse a los requisitos administrativos del régimen, por los cuales un inversor extranjero no podía tener más de un cincuenta por ciento de una sociedad española. Salvado este inconveniente con socios españoles, hay otras razones clave para entender por qué la marca francesa se instaló en Vigo. Y es que su puerto franco, que estaba muy bien comunicado con Francia, llevó a los directivos de la compañía a decantarse por Galicia frente a la opción de otras plazas como Barcelona o Cádiz, también con zonas francas.

La producción comenzó en unos antiguos almacenes de la aduana, donde unos cien operarios montaron de forma artesanal

onde uns cen operarios montaron de forma artesanal as primeiras vinte e cinco unidades da furgoneta Azu, que se exportaron a Marrocos. O 10 de abril de 1958 púxose a primeira pedra da planta de Balaídos, que por aquel entón contaba con 35.000 metros cadrados de superficie. Dous anos máis tarde, a fábrica producira 3.600 vehículos cun cadro que superaba xa os 500 traballadores.

Do acerto da elección da localización de Vigo dá conta un dato: en 1965, un de cada cinco vehículos dos que circulaban polas nosas estradas era da marca Citroën. A partir daqueles anos, a competencia interior comezou a sentirse (caso doutro galego ilustre, Eduardo Barreiros, co seu *Simca 1000* ou os *Chrysler*), o que sumado a problemas na matriz francesa propiciou a súa integración con Peugeot, dando lugar ao que algúns anos despois se denominaría PSA.

Vigo tamén pasaría a fabricar modelos da nova marca, entre eles o Peugeot 504. E xa nos anos 80 chegou a modernización e a construción da primeira liña de ensamblado totalmente robotizada, da que saíron varios modelos que marcaron historia, como o C15, o BX ou o AX, que foi todo un superventas.

Unha fábrica que cambia a sociedade

Ao dinamismo industrial acompañaríao o demográfico. De acordo cun traballo académico dos profesores María Xosé Rodríguez Galdo e Abel Losada Álvarez, das universidades de Santiago e Vigo, respectivamente, a cidade olívica, da man da automoción, alzouse nos anos sesenta con algo máis que o liderado dun puxante sector metalmeccánico en Galicia. E é que o efecto arrastre da planta de PSA estaba contribuíndo dunha forma decisiva a que a comarca viguesa retomase un dinamismo empresarial que xa coñecera nas primeiras décadas do século XX grazas ás conservas ou ao naval. E, á fin, impulsa tamén unha explosión demográfica que lle permite alcanzar, en 1960, a cifra de 140.874 habitantes. Son rexistros, din ambos os profesores, que no só se explican polo crecemento natural senón, igualmente, pola forte inmigración que capta a cidade, tanto da propia provincia como de Ourense.

Da man dun histórico da empresa galega, Javier Riera, o seu director xeral durante moitos anos, o centro de Vigo asomouse ao ano 2000 sendo a primeira empresa de Galicia por facturación, con cerca de 4.200 millóns de euros, e tamén como líder en canto ao volume de exportacións. Sempre se recordarán naqueles anos as súas rivalidades, no simple plano estatístico, con Inditex, o xigante téxtil creado por Amancio Ortega en A Coruña, en canto ao número de empregos de cada compañía e o seu posto, en primeiro ou segundo lugar, da marca

“A actividade do grupo PSA representa máis do 8% do PIB de Galicia”

las primeras veinticinco unidades de la furgoneta *Azu*, que se exportaron a Marruecos. El 10 de abril de 1958 se puso la primera piedra de la planta de Balaídos, que por aquel entonces contaba con 35.000 metros cuadrados de superficie. Dos años más tarde, la fábrica había producido 3.600 vehículos con una plantilla que superaba ya los 500 trabajadores.

Del acierto de la elección del emplazamiento de Vigo da cuenta un dato: en 1965, uno de cada cinco vehículos de los que circulaban por nuestras carreteras era de la marca Citroën. A partir de aquellos años, la competencia interior comenzó a sentirse (caso de otro gallego ilustre, Eduardo Barreiros, con su *Simca 1000* o los *Chrysler*), lo que sumado a problemas en la matriz francesa propició su integración con Peugeot, dando lugar a lo que algunos años después se denominaría PSA.

Vigo también pasaría a fabricar modelos de la nueva marca, entre ellos el Peugeot 504. Y ya en los años 80 llegó la modernización y la construcción de la primera línea de ensamblado totalmente robotizada, de la que salieron varios modelos que marcaron historia, como el C15, el BX o el AX, que fue todo un superventas.

Una fábrica que cambia la sociedad

Al dinamismo industrial le acompañaría el demográfico. De acuerdo con un trabajo académico de los profesores María Xosé Rodríguez Galdo y Abel Losada Álvarez, de las universidades de Santiago y Vigo, respectivamente, la ciudad olívica, de la mano de la automoción, se alzó en los años sesenta con algo más que el liderazgo de un pujante sector metalmeccánico en Galicia. Y es que el efecto arrastre de la planta de PSA estaba contribuyendo de una forma decisiva a que la comarca viguesa retomara un dinamismo empresarial que ya había conocido en las primeras décadas del siglo XX gracias a las conservas o el naval. Y, a la postre, impulsa también una explosión demográfica que le permite alcanzar, en 1960, la cifra de 140.874 habitantes. Son registros, dicen ambos profesores, que no sólo se explican por el crecimiento natural sino, igualmente, por la fuerte inmigración que capta la ciudad, tanto de la propia provincia como de Ourense.

“El Clúster de Empresas Gallegas de Automoción da traballo a 26.000 empregados y factura 8.000 millóns de euros”

De la mano de un histórico de la empresa gallega, Javier Riera, su director general durante muchos años, el centro de Vigo se asomó al año 2000 siendo la primera empresa de Galicia por facturación, con cerca de 4.200 millones de euros, y también como líder en cuanto al volumen de exportaciones. Siempre se recordarán en aquellos años sus rivalidades, en el simple plano estadístico, con Inditex, el gigante textil creado por Amancio Ortega en A Coruña, en cuanto al número de empleos de cada compañía y su puesto, en primer o segundo lugar, del ranking gallego.

galega. Hoxe a matriz de Zara desbancou amplamente o fabricante de vehículos por número de traballadores e tamén polo seu volume de facturación.

O francés Pierre Ianni, que chegou a Vigo o ano pasado procedente da fábrica do grupo en Bos Aires, con fama de duro, presume de poñer a bata branca cada día e baixar aos talleres co resto de directores. El é o novo director xeral, substituto de Riera, que potenciou o denominado Plan Lean, consistente en acurtar os procesos de produción. No caso dunha peza, por exemplo, trátase de analizar e reducir o tempo desde que chega á planta e se utiliza sobre o coche. O obxectivo é acurtar ao máximo os prazos, reducindo distancias e stocks, co que se converte na práctica nunha diminución de espazo e de recursos necesarios. Así está reducindo custos Citroën.

O Clúster de Empresas Galegas de Automoción


En Galicia, á calor da compañía viguesa, tamén medrou un poderoso tecido industrial que se agrupou no chamado Clúster de Empresas Galegas de Automoción. Xurdido como unha asociación de provedores de Citroën, estes fabricantes gañaron forza e xa se permitiron o luxo de crear un centro de Investigación e Desenvolvemento propio en colaboración coa Administración galega.

A propia Unión Europea reclamounos para elaborar planos deste tipo a escala continental. Tamén firman contratos con outros países e un deles, Viza, pioneiro en abastecer a Citroën, ten fábricas en países moi competitivos en man de obra como, por exemplo, a República Checa. Con Copo sucedeu outro tanto: a súa internacionalización veu da man de PSA, en Europa e Sudamérica.

O clúster galego dá traballo hoxe a uns 26.000 empregados, factura 8.000 millóns de euros e exporta coches e pezas por un valor superior aos 5.600 millóns de euros. Co impulso inicial de Citroën, en Vigo sitúase hoxe en día o maior fabricante europeo de volantes e airbags, que é Dalphimetal, e o maior produtor nacional de asentos para coches, Copo.

Esta diversificación non é só un síntoma do éxito das auxiliares: é unha consigna do equipo directivo de Citroën, que desde hai anos recomendara aos seus provedores que traballen tamén con outros fabricantes, para esquivar calquera problema se a planta do grupo francés sofre algún revés.

A recomendación de Citroën non caeu en saco roto: as empresas do clúster firmaron múltiples contratos con outros fabricantes, garantindo a súa boa saúde futura. Prova diso é que actualmente exportan un 65% do que producen.

O poderoso porto de Vigo tamén se alimenta de Citroën, que utiliza a vía marítima para romper o suposto illamento de Galicia. A fábrica viguesa proporciona o 25% do tráfico da Zona Franca, pechando así o círculo industrial que empeza cando as materias primas para producir os coches chegan a porto. Como o azul e o mar desa ría viguesa. 

José Luis Gómez, editor de Xornal.com, é comentarista de Telecinco, Veo TV, Radio Galega e TVG, e columnista de OTR e El País.

Hoy la matriz de Zara ha desbancado ampliamente al fabricante de vehículos por número de trabajadores y también por su volumen de facturación.

El francés Pierre Ianni, que llegó a Vigo el año pasado procedente de la fábrica del grupo en Buenos Aires, con fama de duro, presume de ponerse la bata blanca cada día y bajar a los talleres con el resto de directores. Él es el nuevo director general, sustituto de Riera, que ha potenciado el denominado Plan Lean, consistente en acortar los procesos de producción. En el caso de una pieza, por ejemplo, se trata de analizar y reducir el tiempo desde que llega a la planta y se utiliza sobre el coche. El objetivo es acortar al máximo los plazos, reduciendo distancias y stocks, con lo que se convierte en la práctica en una disminución de espacio y de recursos necesarios. Así está reduciendo costes Citroën.

El Clúster de Empresas Gallegas de Automoción


En Galicia, al calor de la compañía viguesa, también ha crecido un poderoso tejido industrial que se ha agrupado en el llamado Clúster de Empresas Gallegas de Automoción. Surgido como una asociación de proveedores de Citroën, estos fabricantes han ganado fuerza y ya se han permitido el lujo de crear un centro de Investigación y Desarrollo propio en colaboración con la Administración gallega.

La propia Unión Europea los ha reclamado para elaborar planes de este tipo a escala continental. También firman contratos con otros países y uno de ellos, Viza, pionero en abastecer a Citroën, tiene fábricas en países muy competitivos en mano de obra como, por ejemplo, la República Checa. Con Copo ha sucedido otro tanto: su internacionalización ha venido de la mano de PSA, en Europa y Sudamérica.

El clúster gallego da trabajo hoy a unos 26.000 empleados, factura 8.000 millones de euros y exporta coches y piezas por un valor superior a los 5.600 millones de euros. Con el impulso inicial de Citroën, en Vigo se ubican hoy en día el mayor fabricante europeo de volantes y airbags, que es Dalphimetal, y el mayor productor nacional de asientos para coches, Copo.

Esta diversificación no es sólo un síntoma del éxito de las auxiliares: es una consigna del equipo directivo de Citroën, que desde hace años ha recomendado a sus proveedores que trabajen también con otros fabricantes, para esquivar cualquier problema si la planta del grupo francés sufre algún revés.

La recomendación de Citroën no ha caído en saco roto: las empresas del cluster han firmado múltiples contratos con otros fabricantes, garantizando su buena salud futura. Prueba de ello es que actualmente exportan un 65% de lo que producen.

El poderoso puerto de Vigo también se alimenta de Citroën, que utiliza la vía marítima para romper el supuesto aislamiento de Galicia. La fábrica viguesa proporciona el 25% del tráfico de la Zona Franca, cerrando así el círculo industrial que empieza cuando las materias primas para producir los coches llegan a puerto. Como el azul y el mar de esa ría viguesa. 

José Luis Gómez, editor de Xornal.com, es comentarista de Telecinco, Veo TV, Radio Galega y TVG, y columnista de OTR y El País.



ESPAZOS DE INNOVACIÓN TECNOLÓXICA



INTEGRACIÓN NO TERRITORIO



CENTROS DE EMPRESAS



DESENVOLVEMENTO SUSTENTABEL



PUNTOS DE FORMACIÓN

Galiza **SUMA** SOLO EMPRESARIAL

PARQUES ESPECIALIZADOS

PARQUES LOXÍSTICOS

PARQUES TECNOLÓXICOS

PARQUES MULTIFUNCIONAIS



XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE VIVENDA E SOLO