



UNIVERSIDAD DE JAÉN
Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas

Trabajo Fin de Grado

DESARROLLO LOCAL Y AUTOMOCIÓN EN VALENCIA

Alumno: David Vallejo Morales

ENERO, 2017

RESUMEN

El presente trabajo está basado en la industria del automovil en España, tomando como referencia la fábrica Ford en Almusafes (Valencia) y otros datos del sector global. Principalmente el objetivo del trabajo ha sido demostrar cómo influye la industria de un territorio sobre el empleo en esa región. En los últimos años todos los sectores de la economía se han visto fuertemente condicionados por la situación económica financiera, de esta manera el sector del automóvil también ha estado condicionado por los cambios del entorno y ha tenido que buscar nuevas soluciones para ir adaptándose a los retos que han ido surgiendo en el sector. La elaboración del trabajo trata de plasmar los datos más relevantes de los últimos años y los programas que se han llevado a cabo tanto por el gobierno como por las agencias de desarrollo local para motivar el funcionamiento del sector de la automoción.

ABSTRACT

This work is based on the automobile industry in Spain, with reference to the Ford factory in Almussafes (Valencia) and other data of the global sector. Mainly, the aim of the work has been to demonstrate how industry influences on a territory regarding the employment in the region. In recent years all sectors of the economy have been strongly influenced by the economic and financial situation, in this way the automobile sector has also been influenced by changes in the environment and has had to find new solutions for adapting to the challenges that have emerged in the sector. The development of the work tries to demonstrate the most relevant data of recent years and the programs have been carried out both by the government and local development agencies to encourage the operation of the automobile sector.

Índice

INTRODUCCIÓN	4
1. IMPORTANCIA DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN LA ECONOMÍA	
 ESPAÑOLA.....	6
1.1. LA IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN VALENCIA	8
1.1.1 DEL FORDISMO AL TOYOTISMO	8
1.1.2. MODELOS FABRICADOS POR FORD	11
1.1.3. DATOS DE ACTIVIDAD, OCUPACIÓN Y PARO	11
1.2. EL SECTOR DE FABRICANTES DE EQUIPOS Y COMPONENTES EN ESPAÑA.....	14
2. FORD ESPAÑA EN LA LOCALIDAD DE ALMUSAFES.....	17
2.1. ANTECEDENTES DE FORD	17
2.2. ¿POR QUÉ SE INSTALÓ FORD EN VALENCIA Y NO EN OTRO LUGAR?.....	19
2.3. EL PRIMER IMPULSO PARA LA CREACIÓN DE LA INDUSTRIA DE COMPONENTES EN LA COMUNIDAD DE VALENCIA	21
2.4. EMPRESAS ASOCIADAS AL PARQUE INDUSTRIAL JUAN CARLOS I.....	25
2.5. VÍAS LOGÍSTICAS DEL PARQUE INDUSTRIAL	25
2.6. RELACIÓN DE FORD CON SUS PROVEEDORES.....	26
3. PRINCIPALES FACTORES QUE HAN IMPULSADO EL EMPLEO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS Y PERSPECTIVA DE FUTURO.....	28
3.1. PRINCIPALES FACTORES DESENCADENANTES	28
3.2. ANALISIS LABORAL DE EMPRESAS Y EMPLEO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA	29
3.3. PLANES DE DESARROLLO LOCAL EN LA LOCALIDAD DE ALMUSAFES	30
3.4. CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO EN VALENCIA Y FORD	31
3.5. VEHÍCULO HÍBRIDO EN LA COMUNIDAD DE VALENCIA.....	33
3.6. INFLUENCIA DEL PLAN PIVE	34

4. CONCLUSIONES.....	37
-----------------------------	-----------

BIBLIOGRAFÍA	39
---------------------------	-----------

Índice de gráficos

Gráfico 1.1: Vías logísticas de proveedores con Ford en el Parque Industrial Juan Carlos I.....	26
Gráfico 2.1: Corredor Mediterráneo	32

Índice de tablas

Tabla 1.1: Número de activos, ocupados y parados en Valencia	12
Tabla 1. 2: N° de empresas en la industria de componentes (Septiembre 2016).....	16
Tabla 3.1: vehículos de motor y componentes	30
Tabla 3.2: Número de vehículos renovados por el plan PIVE.....	37

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo abordaremos el tema del sector de la automoción en la Comunidad de Valencia, tomando como referencia la fábrica Ford instalada en la localidad de Almusafes, junto con el parque de proveedores Juan Carlos I instalado junto a la factoría Ford.

Los objetivos del trabajo han sido analizar la evolución de la factoría desde sus orígenes hasta hoy día, así como, la evolución del nivel de empleo en la localidad motivado por la demanda de la empresa. Para ello hemos analizado las diferentes políticas de desarrollo local que se han llevado a cabo, el número de empresas instaladas en la localidad y la importancia que implica una gran empresa en una región.

El trabajo está compuesto por tres grandes partes que son: la importancia del sector en la economía española; Ford España en la localidad de Almusafes; principales factores que han impulsado el empleo en los últimos años y perspectivas de futuro. Finalmente se ha aportado una conclusión.

En la primera parte del trabajo, la importancia del sector en la economía española, veremos cómo afecta el sector a la economía, el número de empleos que origina de forma directa e indirecta, el número de vehículos producidos y el de matriculaciones y la importancia de este sector las exportaciones. Asimismo, se dan otros datos como por ejemplo el número de modelos producidos por Ford en la actualidad. Finalmente, hemos analizado la importancia del sector de fabricantes y componentes, obteniendo el número de empresas activas y la importancia que requiere también para este sector las exportaciones.

En la segunda parte, Ford España en la localidad de Almusafes, analizaremos diferentes aspectos como la influencia de una gran empresa en un territorio, la evolución del número de empresas locales así como la instalación en el territorio de empresas extranjeras para potenciar el desarrollo y satisfacer la demanda de componentes que requiere la factoría. En definitiva, este capítulo está orientado sobre todo a la relación y a la influencia de Ford con sus proveedores.

En la tercera parte, principales factores que han impulsado el empleo en los últimos años, tratamos de ver los distintos aspectos que han sido de vital importancia para proporcionar al sector facilidades como el acceso a la financiación o la mano de obra barata. Por otra parte, en este capítulo también mencionamos las distintas políticas de desarrollo local llevadas a cabo en la localidad para el impulso del empleo en los últimos años. Y finalmente mencionamos la importancia que supone el Puerto de Valencia y el Corredor Mediterráneo para dar salida a la exportación, el vehículo híbrido en la comunidad de Valencia y la influencia del plan PIVE.

Por último, se han expuestos las conclusiones en las que se citan las principales ideas expuestas. El trabajo se cierra con un apartado dedicado a las referencias bibliográficas consultadas así como los distintos reales decretos que nos han sido útiles para la elaboración del trabajo.

1. IMPORTANCIA DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

La automoción es el tercer sector más importante de nuestra economía, tras el sector del turismo y la industria agroalimentaria. En el último año ha aportado un 10 % al PIB, incluyendo el resto de sectores que están relacionados con la automoción (distribución, seguros, financieras. Etc.) (Sernauto, 2016).

En España se encuentran los fabricantes más importantes de automóviles a nivel mundial, con 17 plantas instaladas en el territorio que pertenecen a 9 empresas distintas. Otro sector adyacente y de vital importancia que propicia nuestra economía es el sector de los fabricantes de los distintos componentes para la fabricación de vehículos, que lo componen también una gran cantidad de empresas.

En 2016 nuestro país es el segundo productor de vehículos de Europa por detrás de Alemania y se encuentra en el top 10 que más automóviles produce del mundo.

El alto índice de productividad en las plantas españolas se debe a diversos factores como la mano de obra especializada, el alto grado de automatización de las plantas y la elevada competencia que tienen otros sectores relacionados como el sector de los componentes o el de las máquinas de producción.

Este sector da empleo de forma directa a más de 250.000 personas, pero si consideramos el empleo de forma indirecta llega hasta los 2 millones de puestos de trabajo (Sernauto, 2016).

Respecto a I+D, este sector es considerado como un sector con una tecnología media-alta, aproximadamente el 50% de la industria realiza cada año actividades tecnológicas innovadoras.

En términos interanuales este último año España ha sido el país que más ha crecido en cuanto a producción respecto a los demás países de Europa, con un incremento del 13'7% (2.733.201 vehículos), de los cuales 2.202.348 unidades fueron

turismos y 530.853 unidades fueron vehículos industriales, aportando una facturación a la economía de 60.855 millones de euros, con un incremento respecto al año anterior del 18'3 % (Armero, 2016, pp.25).

En 2015 el número de matriculaciones fue de 1.214.212 unidades, de las cuales 1.034.232 fueron turismos y 179.980 fueron vehículos industriales. Este dato supone un incremento respecto al año anterior de un 23%, aunque este dato es positivo para el mercado interno, todavía seguimos lejos del potencial del mercado (Armero, 2016, pp.30).

Si comparamos el número de unidades de fabricación con el número de unidades de matriculaciones, observamos que tanto la diferencia como las unidades de stock de años anteriores fueron destinadas a la exportación, como vamos a poder comprobar a continuación.

Respecto a la exportación, en 2015, el número de unidades fue de 2.273.732, de las cuales 1.893.724 pertenecen a vehículos de turismo y 380.008 fueron vehículos industriales. Cabe destacar que la exportación en 2015 se redujo frente a años anteriores con un 83% sobre la producción total de automóviles, esto se debe al crecimiento de la demanda interna (Armero, 2016, pp.37-38).

La exportación es la principal razón de que el sector siga teniendo un índice de producción elevado, según la ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), en los últimos años aproximadamente el 90% de los automóviles producidos eran destinados a la exportación, así en el año 2014 se exportó un 84'9%, que fue un índice menor que en los años anteriores (Armero, 2016, pp.23, 39-41).

En el pasado año, el ranking mundial de productores España cerró el ejercicio en 8ª posición por delante de Brasil y Canadá, liderado este por China con un total de 24.503.326 vehículos producidos y Estados Unidos con 12.100.095 (Armero, 2016, pp.39).

Según ANFAC, en cuanto al comercio exterior, el pasado año el sector consiguió un total de 17.000 millones de euros, cifra más alta registrada hasta hoy día en el superávit comercial de la automoción. Esta cifra ha sido posible debido a la diversificación de la exportaciones realizadas por España, llevando su mercado más allá de las fronteras europeas, como por ejemplo distintas zonas de Asia, los principales mercados allí han sido Corea del Sur y China, e incluso también se ha potenciado las exportaciones en distintas zonas de Estados Unidos. Así el valor total de las exportaciones fue de 34.000 millones de euros (Armero, 2016, pp.36).

Por continentes, los principales países de destino en Europa son Alemania y Francia con un total del 17'25% y 16'86%, respectivamente del total de las exportaciones. El continente africano lo lidera Argelia con un 1'38%, seguido por República Sudafricana con un 0'62%. El continente americano es liderado por México con un 1'43% de las exportaciones y por último en Asia el principal país de destino es Corea del Sur con un 1'25% (Armero, 2016, pp.39-41).

1.1. LA IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN VALENCIA

1.1.1 DEL FORDISMO AL TOYOTISMO

El método de producción fordista hace referencia a la forma de producción en cadena para fabricar vehículos que fue llevada a cabo por Henry Ford en 1908 en Estados Unidos. El fordismo como modelo de producción presenta una combinación y organización general del trabajo especializado mediante cadenas de montaje con una maquinaria especializada y un gran número de trabajadores en la plantilla, aplicándose este método de producción en la industria de numerosos países. A partir de 1970 este sistema empezó a ser sustituido por el Toyotismo (Zimmermann, 2012).

El Fordismo surge como un sistema para organizar la producción y el trabajo en grandes empresas norteamericanas. Cabe destacar que este modelo no fue invento de Henry Ford debido a que había sido puesto en marcha anteriormente pero lo que sí consiguió fue su uso coordinado y generalizado dentro del mismo modelo. Así algunas características del Fordismo son las siguientes:

- La reducción de los tiempos a través de máquinas especializadas con un objetivo único para conseguir una producción masiva
- Buscar economías de escala y un elevado volumen de stock
- Funcionamiento ininterrumpido de la cadena de montaje para conseguir el mayor volumen de productos estandarizados.
- Relación indirecta de la empresa con los consumidores ya que se dejaba en manos de intermediarios que a través de campañas de marketing llevaban a cabo las estrategias de comercialización de los bienes (Neffa, 1998).
-

Según Michael Piore (1984) explica que como método alternativo a la producción en masa la cual era la principal característica del fordismo, próximamente se originaría un nuevo método de producción basado en la especialización flexible en la que el nuevo método de producción se llevaría a cabo en distritos industriales formados por pequeñas empresas. De manera que la principal característica de este tipo de distritos sería la concentración de Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES), teniendo entre ellas un alto grado de cooperación y generando por tanto una sistema de interrelaciones con la comunidad local. Este nuevo enfoque, promueve de forma más intensa los sectores terciarios avanzados y sus lógicas empresariales.

El cambio del modelo fordista, basado en la producción en masa, alto grado de especialización por planta, trabajadores con rutinas fijas, hacia el modelo toyotista, en el que no se incluía ninguno de estos aspectos produjo una influencia sustancial en la industria mundial. El origen del Toyotismo se basa en método de producción flexible, el esquema just in time, y la relación más próxima entre fabricantes y proveedores. Por tanto, este sistema trata de mantener operaciones duraderas y de cooperación con un bajo grado de integración vertical en el que los proveedores son de vital importancia ya que pueden participar en planteamiento conjunto de la producción (Kosacoff, López, 2000).

De esta manera, el modelo toyotista surgió debido a la necesidad de la fabricación de numerosas piezas pequeñas por Japón. Por tanto, este sistema trata de conseguir una organización del trabajo en el que el principal objetivo es la producción de stocks limitados de distintos productos a un bajo coste. Con este sistema se consigue una serie de característica que prescindía el anterior como la obtención de una producción ligera,

reducción del espacio y del movimiento de materiales. A través del Just In Time se obtiene una mayor flexibilidad y aparece los subcontratistas, la decisión de trabajadores referidas a la producción y se da vital importancia al objetivo de Calidad Total, que trata de expulsar o eliminar los defectos productivos lo antes posible para certificar la calidad del proceso productivos en cualquier momento (Kosacoff, López, 2000).

Con la llegada del nuevo modelo de organización de la producción y con el desarrollo de nuevas tecnologías, llega el declive de la producción en masa tal como fue entendida hasta los años setenta, para otorgar el surgimiento de un nuevo sistema donde la característica central es la flexibilidad tanto de los procesos como de las organizaciones, donde también la calidad y la velocidad son matrices determinantes en la competencia (Motta, 2006).

Según Kosacoff y López (2000), el principal cambio es la sustitución del equipamiento especializado característico del sistema fordista compuesto por máquinas y dispositivos programables, donde estos medios han sido trasladados a nuevas operaciones de una forma más rápida y a bajo coste. Por tanto, estas transformaciones son capaces de adaptarse a los cambios de la demanda y así dar una respuesta inmediata, además, produce una reducción del tiempo de desarrollo de productos entrando en el proceso de producción el esquema just in time que significa que los componentes necesarios para el montaje del producto deben incorporarse al proceso productivo justo a tiempo y en la cantidad necesaria, de esta forma se consigue la reducción de los stocks disponibles.

Todas estas transformaciones han sido provocadas por la generación de nuevas tecnologías de la información y comunicación, las cuales han ayudado a la reducción de almacenar, organizar y comunicar información mediante el desarrollo electrónico de transmisión de datos. Así podemos considerar a la tecnología como un instrumento que ha servido para mejorar los cambios de las estrategias de las organizaciones y las políticas de gestión.

1.1.2. MODELOS FABRICADOS POR FORD

Actualmente la factoría de Ford en Almusafes es la planta automovilista que más variedad de modelos fabrica en España, hasta siete tipos de automóviles, que son el Ford Mondeo, Ford Mondeo Vignale, Ford kuga, S-MAX y Galaxy como turismo y como vehículos comerciales, Ford transit connect y Ford tourneo Connect (Muela, Cerezo, 2015).

Desde el año 2011 hasta 2014, con una inversión de 2.300 millones de euros, la mayor cantidad invertida en el sector de la automoción en España, Ford dejó de fabricar el Ford Focus en estos años, incrementando las unidades de producción del Ford Fiesta y del C-Max que ya venía fabricando desde 2010. Parte de esta inversión también se destinó a la fabricación del modelo híbrido del C-Max. En el año 2011, para producir esos modelos, Ford gestionaba unas 7.000 piezas de diferentes proveedores, hoy para la fabricación de los siete modelos, gestiona 18.100 procedentes de proveedores de todo el mundo.

Debido al aumento de la demanda y tras la inversión, en 2014 se recuperó el tercer turno (turno de noche) en la factoría Ford, además en los últimos años se ha incrementado notablemente el número de robots para la producción de los nuevos modelos, que pasó de 1.100 robots a 1.700 robots actualmente, lo que ha repercutido en el empleo, contratando a 3.000 empleados más (Cerezo, 2015).

1.1.3. DATOS DE ACTIVIDAD, OCUPACIÓN Y PARO

En el siguiente cuadro observamos la evolución del empleo en el sector industrial en la provincia de Valencia. Los datos han sido cogidos a partir de 1996 dado que en ese año se inauguró el parque de proveedores Juan Carlos I.

En primer lugar hay que destacar que los datos del número de las personas activas y ocupadas están cogidos de la provincia de Valencia y los datos de paro son de la Comunidad Valenciana dado que el INE no ofrece los datos del paro por provincias en relación con el sector de actividad. Así podemos hacer un análisis global del sector industrial y como afecta al empleo en Valencia.

Los datos del mercado laboral en la provincia de Valencia muestran el dinamismo y la evolución que ha tenido desde los años noventa, aunque en los últimos años estos datos se han visto seriamente perjudicados por la situación económica. Se puede observar que el ciclo de crecimiento económico experimentado por Valencia desde 1996 hasta 2008, se caracterizó por el significativo aumento de la participación de la población en la actividad económica, motivado por la incorporación de la mujer al mercado laboral, el aumento del número de extranjeros y la buena situación económica durante esos años. A pesar del aumento en el número de activos, la situación del mercado laboral ha sufrido algunos cambios dándose estos con especial énfasis desde 2008. Los cambios más destacados se muestran en la tasa de paro. Desde el inicio de la crisis el sector industrial se ha visto fuertemente afectado con un número de parados en 2008 de 37.540 llegando casi incluso a duplicar en el siguiente año. Una de las características de la evolución del empleo es que sus oscilaciones bien a la baja o al alza es que han sido más acusadas que la media española. El principal motivo de estos resultados ha sido a las propias características de la actividad productiva valenciana, en la que destacan una mayoría de actividades intensivas en cuanto a mano de obra. En cuanto al número de ocupados desde 1996 se observa una favorable evolución hasta el comienzo de la recesión en el que vuelven a caer las personas ocupadas, y en el que en los últimos años ha experimentado una mejora en cuanto al número de ocupados.

Tabla 1.1: Número de activos, ocupados y parados en Valencia

Año	Activos	Ocupados	Parados
2015	195.000	181.900	14,51%
2014	165.750	149.500	19,90%
2013	176.100	154.000	24,02%
2012	171.300	148.300	26,67%
2011	181.000	164.200	19,70%
2010	185.000	167.300	20,16%

DESARROLLO LOCAL Y AUTOMOCIÓN EN VALENCIA

2009	216.420	182.100	29,01%
2008	233.300	215.770	16,09%
2007	245.400	174.600	9%
2006	253.500	242.700	8,,48%
2005	233.500	220.500	11,70%
2004	231.250	214.000	13,25%
2003	223.700	208.700	14,61%
2002	210.800	196.800	13,54%
2001	218.000	201.500	9,4%
1999	207.300	189.400	13,71%
1998	207.300	189.700	12,08%
1997	194.050	172.600	19,8%
1996	195.500	170.200	21,28%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

1.2. EL SECTOR DE FABRICANTES DE EQUIPOS Y COMPONENTES EN ESPAÑA

Este sector, considerado como auxiliar a la automoción, se ha ido desarrollando en España al mismo tiempo que los fabricantes de automóviles. En los años sesenta comenzó el despegue del sector tras la instalación de algunas multinacionales en nuestro país, acompañando así a las multinacionales de la automoción. De hecho, los fabricantes de vehículos comenzaron adquiriendo los componentes fuera de España pero a causa de las protecciones arancelarias de la época se dejó de recurrir a adquirir las piezas fuera de las fronteras, y así empezaron las empresas de la automoción a interesarse por encontrar proveedores locales y al mismo tiempo se fueron instalando en territorio español distintos proveedores de componentes globales (Camino Beldarrain, 2005).

El proceso de producción de un automóvil es complejo debido a que para llegar a elaborarlo comprende un gran número de actividades realizadas previamente. Así la estructura del sector es piramidal, que comprende distintos niveles, en el que nos encontramos, desde el fabricante de vehículos, serían las multinacionales que controlan el sector, hasta los proveedores encargados de elaborar y obtener las materias primas más básicas.

Si nos fijamos en sus perfiles tecnológicos y económicos, podemos diferenciar hasta dos grupos de empresa en el sector de la automoción (Camino Beldarrain, 2005, p.44).

a) En primer lugar tenemos a los proveedores de primer nivel de componentes. En están dotadas tecnológicamente tanto como los fabricantes finales, utilizando así tecnología de ensamblaje para obtener, por ejemplo, transmisiones o sistemas de frenado a través de diferentes componentes y son innovadoras, al igual que los fabricantes finales, tanto en el producto como en el proceso.

b) En segundo lugar tenemos a los proveedores de segundo nivel de componentes, que tienen un amplio abanico de actividades, como por ejemplo, actividades de estampación, inyección de plásticos, forjado, mecanizado, tratamiento de caucho, etc. Mediante estas actividades realizan la elaboración de distintos componentes

o piezas, pero estas empresas a distinción de las anteriores para su proceso de producción utilizan tecnologías de menor nivel (Moyano, Sacristán, Garrido, 2010).

Esta industria hace una importante contribución a la economía dado su tamaño, así como las relaciones que mantiene con otros sectores, su carácter exportador y el empleo que genera.

En estos términos, esta industria aporta 5.600 millones de euros al VAB, que es algo más de la mitad de lo que contribuye el sector de la automoción y corresponde al 3% del VAB total de la industria. A través de los impuestos y cotizaciones, la industria de componentes recauda 4.600 millones de euros. Además destaca su carácter exportador, con una exportación entorno al 60% de la producción total, que aumenta hasta el 82% si consideramos las piezas de componentes instaladas en los automóviles exportados, por lo que contribuye en 1.400 millones de euros a la balanza comercial (Sernauto, 2016, p.12).

En España, la industria de componentes está altamente desarrollada desde hace años. Actualmente, en Europa es el cuarto productor de componentes con una cuota del 7,8%, siendo esta liderada por Alemania. (Sernauto, 2016, p. 15)

Respecto al empleo, la industria es una gran generadora de empleo, tanto directo como indirecto. En el año 2013, el empleo del sector tenía un total de 191.000 puestos de trabajos directos y 309.000 puestos de trabajo si consideramos los empleos indirectos, que equivalen al 2% de la población ocupada. Además, otro factor importante y distintivo de otros sectores de la economía, es que esta industria puede presumir de la calidad de empleo que ofrece, ya que principalmente los puestos de trabajo que genera son fijos y bien remunerados. Esto se debe a que es un sector muy técnico y que demanda profesionales cualificados, es por esto que invierte en su formación incluso a través de experiencias internacionales (Moyano, Sacristán, Garrido, 2010).

Dependiendo del tipo de fuente que se consulte y la forma como se delimite la industria, pueden variar el número de empresas de las que está compuesto el sector.

Utilizando la base de datos SABI, podemos obtener este número de empresas para el grupo 29 del CNAE-2009 en la siguiente tabla.

Tabla 1.2: N° de empresas en la industria de componentes (Septiembre 2016)

Subgrupo	N° Empresas
29.10 Fabricación de vehículos de motor	146
29.20 Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques	789
29.32 Fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos a motor	1191
Total industria de equipos y componentes	2126

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SABI¹

¹ SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos) es una herramienta que contiene información sobre los balances presentados por más de 1,2 millones de empresas españolas y 400.000 empresas portuguesas. Se presenta en formato DVD o Web.

2. FORD ESPAÑA EN LA LOCALIDAD DE ALMUSAFES

2.1. ANTECEDENTES DE FORD

La historia de Ford en España se remonta a principios del siglo XX, en concreto en 1907 fue cuando por primera vez esta empresa se instauró en el país con una agencia comercial en Barcelona a través de la cual se podría obtener sus coches que serían importados de otros países. Un año después de su inauguración fueron creciendo las ventas de forma exponencial. Una vez finalizada la I Guerra Mundial la marca se planteó seguir su plan de comercialización y fabricación por el resto de Europa, de esta manera, Cádiz fue seleccionada la primera ciudad española en la que se instauraría una fábrica de Ford. En 1919 fue nombrado director Arthur Lloyd Davies y al siguiente año en sus instalaciones se empezó a ensamblar el vehículo Ford T. El método de ensamblaje era Completely Knock Down que es un kit que contiene las piezas necesarias para montar un producto, es decir, no se fabricaba en su totalidad los automóviles (Farré, 2014).

Debido a distintos problemas de la falta de experiencia laboral en ese sector en la ciudad de Cádiz hizo que en 1923 la fábrica se traspasara a Barcelona. En esta sede se fabricaron nuevos modelos como el A, 8 H.P y V 8. Se inició un proyecto para trasladar la firma a una nueva sede en la Zona Franca, aunque quedó truncado por el estallido de la Guerra Civil. Como consecuencia de esta situación Ford decidió abandonar la producción de vehículos dando por terminada su actividad fabril en el único sitio donde producía en España pero la marca se concentró su actividad en la importación de recambios desde Barcelona.

Finalmente en mayo de 1944, a causa de la II Guerra Mundial y del bloqueo internacional que sufría España ya que Alemania estaba en guerra con Estados Unidos y España era aliado de Hitler, Ford decidió vender el total de sus acciones de la filial española.

La marca mantuvo su postura hasta bien pasada la posguerra pero en 1970 empezó de nuevo las relaciones del gobierno español con la marca con las que se llegó a

un acuerdo en el que el lugar escogido para la nueva sede sería Almusafes, localidad de Valencia. Así en 1974 la marca decide regresar de forma oficial a nuestro país, poniéndose en marcha los trabajos de explanación de la planta de Almusafes. Esta localidad se encuentra a unos veinticinco kilómetros del puerto de la costa valenciana y fue la primera del Mediterráneo en utilizar el movimiento de contenedores y el quinto de Europa. En marzo de 1976 comenzó la actividad productiva en dicha fábrica y en octubre de ese mismo año la factoría fue inaugurada por los Reyes de España. Desde la sede en Detroit se había planteado que la nueva factoría en España iba a producir vehículos del modelo Escort pero tras la crisis del petróleo de 1973 se decidió cambiar de estrategia y comenzar a producir un vehículo que fuese competitivo con los que ya se comercializaban como el Seat 127 y el Renault 5, de esta forma el nuevo vehículo a comercializar sería el Ford Fiesta con características parecidas a los citados. La fabricación de este vehículo comenzó en 1976 y el método productivo empleado ya no era el método de ensamblaje Completely Knock Down sino que la producción del vehículo y sus piezas se hacían desde el principio hasta el final en la localidad.

Cabe destacar las numerosas mejoras que ha tenido la factoría, siendo una de las más importantes la ubicación del parque industrial adyacente al complejo de Ford. El parque industrial de automóviles de la comunidad de Valencia es llamado rey Juan Carlos I. Este proyecto fue llevado a cabo por el Ayuntamiento de Almusafes, la Generalitat de Valencia, con la colaboración de IVACE² (Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial) y fue diseñado por Ford España, que gracias a su experiencia logística pudo desarrollar los procesos productivos del sector de la automoción. En primer lugar el proyecto tuvo una dimensión de 660.000 metros cuadrados terminando rápidamente su construcción en 1996, el parque estaba constituido por más de sesenta empresas las cuales la mayoría eran proveedores de

² Esta empresa adapta sus parques empresariales al paisaje y medio ambiente. Además es una empresa pública de la Generalitat de Valencia y uno de sus objetivos principales es motivar a los individuos para poder ejecutar la construcción de parques industriales en Valencia. Además se dedica a promocionar y conseguir el sostenimiento de la actividad industrial, y para conseguir esto cuenta con un Servicio de Promoción Empresarial, el cual su objetivo es proporcionar asesoramiento y ofrece ayuda a las distintas empresas que estén interesadas en su instalación en el parque empresarial y también ofrecen información sobre los tipos de incentivos que pueden obtener las distintas empresas (como buscar financiación para ese tipo de empresas, información sobre la obtención de autorizaciones, etc.) (IVACE, 2016).

Ford. Como consecuencia del buen funcionamiento en la primera fase de este parque industrial, IVACE decide hacer una segunda ampliación en la que se llegó a una dimensión de 767.000 metros cuadrados, que tuvo finalización en 2003. Entre los años 2003 y 2006 se complementó las ventas de las parcelas construidas en la segunda ampliación así como la instauración de empresas, llegando a un total de 120 empresas las cuales la mayoría se dedican al sector del automóvil en concreto son proveedoras de la multinacional Ford. Desde ese momento el parque llegó a obtener una dimensión de 1.433.000 metros cuadrados y llegó a forma un empleo de aproximadamente 5000 trabajadores (APPI³, 2016).

2.2. ¿POR QUÉ SE INSTALÓ FORD EN VALENCIA Y NO EN OTRO LUGAR?

Para la instalación de la factoría Ford en España, se creó especialmente, un organismo llamado Instituto de Promoción Industrial (IPI), la principal razón de su fundación se corresponde para servir de mediador en el proceso de instalación de la fábrica Ford con las demás entidades y organizaciones de la localidad (Pérez, 2003).

En principio, el gobierno español y Ford estuvieron de acuerdo en que ninguna de las partes estaban dispuestas a instalar la factoría en zonas con salarios por encima de la media nacional o con niveles de conflictividad que nadie podía ocultar. De esta forma, fueron descartadas rápidamente País Vasco, Madrid y Barcelona. Así, siguiendo con el proceso de negociación, los representantes de Ford se dirigieron de forma directa a las autoridades españolas formulando la siguiente pregunta ¿Dónde quieren la fábrica en España?

El proceso de selección para la instalación se centró en las comunidades de Valencia y Zaragoza. Tras el proceso de evaluación llevado a cabo por Ford terminó decantándose por Valencia, aunque hubo sospechas de que la Ford nunca tuvo voluntad

³ La Asociación de Propietarios y Usuarios del Parque Industrial (APPI) es una Asociación que agrupa a las distintas empresas que forman parte de este Parque Industrial, ubicado en la localidad de Almussafes (Valencia) junto a la factoría Ford España, y donde la mayor parte de las mismas pertenecen al sector del automóvil y son proveedoras de dicha multinacional.

de ir a Zaragoza y que la empleó más que nada como baza para obtener beneficio en Valencia.

El IPI llevó a cabo varios estudios en los que pretende demostrar que Valencia era la provincia idónea frente a otras alternativas. El estudio más destacado para la instalación de la planta en Valencia es el llamado “Evaluación de los factores de localización para una fábrica de coches” (Pérez, 2003). En este informe se argumentaban las virtudes locales y no renuncia a desacreditar al resto de provincias competidoras. De esta forma, para destacar el bajo absentismo de la industria valenciana, se afirma de las provincias al sur del Tajo que “el absentismo laboral en esas regiones no solo corresponde a sus pautas culturales sino a la atmósfera de malestar e insatisfacción originada por las deficiencias económicas, sociales y de desarrollo cultural que esas zonas padecen”. Otro de los argumentos del informe estaba relacionado con la mano de obra barata, debido a las consecuencias de la época, en el que se expresa, que se está volviendo cada vez más difícil conseguir trabajo masculino ya que no hay empleos para las mujeres en el ámbito nacional pero que esto no ocurría en Valencia, ya que las mujeres trabajan en el embalaje de frutas, comercio, etc. Por tanto este es un fuerte factor que puede permitir la incorporación de trabajadores masculinos a la factoría Ford y a las industrias auxiliares.

En definitiva, las argumentaciones que daba el informe para elegir Valencia estaban claramente orientadas hacia la mano de obra y la infraestructura de transportes (el puerto de Valencia).

La decisión más compleja fue el proceso de selección para instalar en la Comunidad de Valencia la factoría Ford. El problema principal fue la cantidad de suelo necesaria para la construcción de la fábrica y al precio que exigía la compañía, así como la decisión por parte de Ford de ubicar su nueva fábrica junto a la autopista del Mediterráneo y no muy lejos del puerto de Valencia. Por tanto, las principales zonas destacadas fueron, Puzol (al norte, Almusafes (al sur) y Ribarroja (al oeste).

El valor de la tierra en esas zonas y época era de Puzol (150 pts. /m²), Ribarroja (150 pts. /m²), Almusafes (80 pts. /m²). Para determinar el precio del suelo, el IPI

recurrió a expertos en cuanto a suelo industrial. Tras determinar el precio el IPI elaboró otro documento orientado a “la asistencia e incentivos financieros que prestará la Provincia a Ford” para la compra del suelo. En este documento se observa el gran poder de negociación de Ford, en el que se incluía que los terrenos que fueran adquiridos por vía amistosa o por medio de expropiación, no le costaría a la compañía más de 80 pesetas el metro cuadrado y en el caso de que alguna propiedad fuera más caro de esa cifra, en todos los casos, el responsable y el que se haría cargo sería la Comunidad de Valencia. Aunque no fue un proceso muy duradero, las fuertes negociaciones de Ford con el IPI y este con la Diputación, se consiguió que todos los terrenos se adquiriesen de forma amistosa sin tener que recurrir a la expropiación de ninguno de ellos.

Finalmente en Junio de 1973 se confirmó oficialmente la ubicación de la fábrica en Almusafes. La llegada a España de Ford fue una respuesta a la estrategia de crecimiento para superar sus debilidades frente a otros competidores europeos. Para ello, recurrió a crearse ventajas de localización con las que compensar sus deficiencias. Por parte de las autoridades locales, basaron toda su actuación en facilitar el suelo industrial a quien lo demandaba. Más que una planta, se construyó un complejo industrial con un grado de integración en el que en 1975 se comenzaron a fabricar motores y un año más tarde coches y no sufrió más transformaciones hasta 1995 con la ampliación para la inauguración del parque de proveedores.

2.3. EL PRIMER IMPULSO PARA LA CREACIÓN DE LA INDUSTRIA DE COMPONENTES EN LA COMUNIDAD DE VALENCIA

Comenzamos señalando los primeros factores que muestran el impacto local de la factoría Ford. En primer lugar, predomina la escasa iniciativa en cuanto a la atracción de empresas fabricantes de componentes. En segundo lugar, la mayoría de los cambios producidos han sido como consecuencia de problemas de rentabilidad por parte de la compañía. En tercer lugar, la mayoría de las empresas locales que se incorporaron a la industria de componentes se llevó a cabo en los años ochenta y sin el abandono de su actividad principal. Destacando este último factor y al que vamos a hacer referencia el resto del epígrafe, hay que nombrar, que el nacimiento de la industria de componentes

se vio favorecido por la reestructuración de la compañía, como vamos a ver a continuación (Pérez Sancho, 2003).

Como respuesta a la crisis de los años ochenta, Ford comenzó un programa de reducción de costes, afectando sobre todo a la reducción de personal. Este hecho fue el factor clave de impulso para la aparición de los primeros proveedores de componentes en la localidad, ya que los proveedores de los que disponía en esa fecha, la mayoría no tenían continuidad en las relaciones establecidas con Ford, y eran proveedores nacionales y europeos como BF Goodrich, General Electric, Texaco, Ditzler Color Company, Holley Motor Co.

Cabe señalar que en la planta de Almusafes nunca se han llevado a cabo despidos colectivos, más bien, la reducción de plantilla se han realizado a través de bajas voluntarias incentivadas y actualmente con planes de prejubilación que contaron con la colaboración de la compañía para buscar un nuevo empleo.

Tras el programa de reducción de costes se produjo una deslocalización de ciertos componentes como pequeñas piezas de motor o de chapa, desde proveedores europeos o nacionales hasta las nuevas empresas locales que fueron emergiendo, así como el comienzo y el establecimiento en la localidad de proveedores nacionales o europeos.

No solo comenzaron a instalarse cerca de la factoría, reduciendo así los costes logísticos sino que también, el personal que se vio afectado por la reducción de plantilla, contribuyó como un activo esencial a las empresas proveedoras dado de su conocimiento adquirido en la compañía y que permitió superar las grandes barreras de entrada a las que se enfrentaban los nuevos proveedores debido a su falta de conocimiento respecto al sistema productivo de la factoría Ford o de sus requerimientos de calidad.

Los años que Ford llevaba instalada en la localidad, le habían permitido mantener relaciones con diferentes empresas que sin llegar a ser proveedoras de componentes sí que suministraban servicios de reparación para la maquinaria en Ford

así como aprovisionamiento de equipos. Ford mostró interés por este tipo de empresas dada su capacidad para resolver problemas así como su nivel tecnológico y sus competencias en costes y calidad en las actividades que ejercían.

La trayectoria de algunos proveedores de Ford no puede determinarse con precisión debido a que la reducción de la plantilla contribuyó a la deslocalización, así como a la concentración de un considerable volumen de negocio de los proveedores cercanos a la factoría, fuesen locales o no, pero debido a los fuertes requerimientos establecidos por Ford, les obligó a muchos de ellos dejar de mantener relaciones comerciales. Por tanto, hubo una cantidad importante de proveedores que se fueron formando en los primeros años de Ford en España pero que dejaron de suministrar componentes y liquidaron las empresas en esos años. Aunque algunos de los directivos de Ford señalan que aunque estos proveedores dejaron de suministrarle a Ford, estas empresas no desaparecieron por completo ya que sus ventas no dependían exclusivamente de Ford. Las mismas fuentes también indican que la centralización por parte de Ford en la compra de componentes en Alemania produjo la dificultad a los proveedores locales para superar los procesos de selección frente a empresas alemanas, este hecho muestra la paralización del proceso de localización de empresas proveedoras de componentes alrededor de la factoría Ford hasta la inauguración en los años noventa del parque de proveedores.

De hecho, cabe destacar que el cambio más importante del sector de componentes en la factoría Ford fue la apertura del Parque Industrial Juan Carlos I. Este parque tiene como objetivo la reducción de los costes logísticos sobre todo en los componentes que no pueden aprovechar las ventajas de fabricar con economías de escala ya que son exclusivos de vehículos que solo se fabrican en esa planta.

En el Parque Industrial podemos diferenciar dos grupos de proveedores, por un lado los de servicios, dedicados a la logística y por otro lado, los proveedores de componentes.

La mayoría de los procesos productivos son de montaje y fabricación de piezas pequeñas o medianas de parte de la carrocería y del interior del vehículo, ya que muchos

de los componentes se adquieren de diferentes partes de Europa. Excepto un proveedor, Johnson Control, que se dedica a la producción de asientos, por lo que es una pieza voluminosa y que conlleva un coste elevado. Así el resto de componentes elaborados tienen una complejidad media-baja y además están fuertemente automatizados.

Siguiendo las indicaciones de Ford, las empresas que han llegado a establecerse en el Parque Industrial lo han hecho para ser proveedores de la multinacional. En la actualidad, se está produciendo un suceso inverso con las estrategias de localización del pasado, ya que en ocasiones no es necesario disponer de una industria auxiliar en las cercanías de una factoría, debido a que esto se puede sustituir por una cadena de suministro a escala supranacional, es decir, que el método de producción para la elaboración de las piezas sea a través de economías de escala. Aunque lo que sucede en la factoría Ford, es que los diferentes proveedores situados en las cercanías se dedican a la producción de elementos específicos dependiendo del tipo de automóvil que esté produciendo la planta, por lo que son piezas no estándares como por ejemplo engranajes y cajas de cambio. Y por tanto, esto supone, que a los ahorros de costes de transporte de los componentes cabe añadir los ahorros de los costes logísticos en los que se incurren con el modelo de producción Just In Time.

La producción de distintos vehículos y modelos según el pedido, lleva al modelo de producción en secuencia, y para poder producir sin incurrir en stock se tiene que obligar a proveedores a que los envíos los hagan de forma sincronizada con la operación de montaje a la que se incorpora la pieza que fabrican. Es por esto que se obtienen ventajas con la proximidad física ya que esta facilita la proximidad funcional al convertir al proveedor en un trabajador más de la línea de la factoría.

Como consecuencia, se puede observar el impacto geográfico de las nuevas estrategias logísticas en el Parque Industrial, así como también se puede observar el escaso desarrollo de la industria auxiliar que había tenido en la Comunidad de Valencia hasta la inauguración del parque Juan Carlos I.

2.4. EMPRESAS ASOCIADAS AL PARQUE INDUSTRIAL JUAN CARLOS I

En la APPI (asociación de propietarios del parque industrial) hay un total de 80 empresas asociadas de las cuales 73 se encuentra ubicadas dentro del parque industrial y las restantes fuera.

2.5. VÍAS LOGÍSTICAS DEL PARQUE INDUSTRIAL

El parque cuenta con una logística novedosa que está siendo implantada por las principales empresas de la automoción. Son de destacar las tres vías logísticas que conectan directamente con las líneas de producción. A través de estos túneles diez empresas conectan de forma automática con la factoría Ford (por electrovías) y los componentes llegan a las líneas de producción de forma directa (APPI, 2016).

La logística es el sistema más importante en el proceso de fabricación de la automoción llevando materias primas y componentes desde su lugar de fabricación hasta la línea de montaje. Una de las mayores capacidades del sector del automóvil español radica en los modelos logísticos avanzados de los que dispone. Estos sistemas logísticos proporcionan a las grandes marcas flexibilidad y coste global que los diferencia frente a sus competidores. Un coche suele llegar a tener más de dos mil componentes y sus piezas están fabricadas por más de cien tipos de materiales diferentes, por lo que para la fabricación de un automóvil se requiere una gran diversidad de fábricas que tendrán que trasladar sus productos terminados a la sede (MCAUGT⁴, 2009, p. 4).

Por este motivo, las plantas de automóviles son centros cuantiosamente complejos, sus actividades deben de estar extremadamente coordinadas y sincronizadas, no solamente para tener una logística avanzada sino para hacer que esta funcione correctamente (MCAUGT, 2009, p. 4-5).

⁴ Es una Federación que está presente en la firma de convenios que afectan a más de 500.000 trabajadores en la Ciudad Valenciana, donde se sigue trabajando por el aumento de los derechos sociales, el poder adquisitivo, la reducción de la jornada y el desarrollo de políticas que mejoren la salud laboral de los trabajadores.

Gráfico 1.1: Vías logísticas de proveedores con Ford en el Parque Industrial Juan Carlos I



Fuente: APPI 2016

2.6. RELACIÓN DE FORD CON SUS PROVEEDORES

La factoría Ford dispone de diferentes sistemas informáticos y aplicaciones que conectan las empresas proveedoras con la fábrica. Un sistema de control de proveedores que podemos destacar es el V-Chain.

De la cadena de producción de Ford salen aproximadamente 2.000 unidades de vehículos diariamente, estos vehículos llegan a estar compuestos por una inmensidad de piezas provenientes de más de quinientos proveedores repartidos por todo el mundo.

Por tanto, este sistema se ha creado para resolver la complejidad de coordinación ante la gran variedad de proveedores (Mecalux, 2014).

A partir de este sistema la factoría conecta con cada uno de sus proveedores a través de un sistema informático que controla en qué punto está la producción de cada uno de los elementos, de esta manera se consigue hacer previsiones sobre la cantidad de elementos que tendrá que producir tanto Ford como sus proveedores. Por tanto, los

proveedores sabrán las necesidades de la fábrica Ford y adaptar sus líneas de producción (Clemente, 2003).

El objetivo principal de este sistema es reducir los excesos de inventario, así como de transportes urgentes o roturas de stock. Además hace disponer a los proveedores de la información específica para llevar a cabo su producción (Mecalux, 2014).

3. PRINCIPALES FACTORES QUE HAN IMPULSADO EL EMPLEO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS Y PERSPECTIVA DE FUTURO

En este capítulo vamos a analizar la evolución del sector desde el año 2007 hasta 2014. La evolución del sector a lo largo de la crisis ha sido favorable, puesto que ha llegado a recuperar el nivel de empleo previo a la crisis. Los factores determinantes han sido la bajada de los costes laborales unitarios y el fácil acceso a la financiación por parte del sector (Efecom, 2016).

Según el último Boletín Económico del Banco de España (2016), la industria del automóvil ha sido uno de los sectores más fuertemente afectado tras el golpe en la economía de la crisis pero a su vez ha sido un sector que ha conseguido tener una recuperación “más intensa”.

3.1. PRINCIPALES FACTORES DESENCADENANTES

Los principales factores para cambiar la evolución del sector han sido, por un lado, los bajos costes laborales. En este sentido, según datos de VDA, 2011, (Asociación Alemana de la Industria de Automoción), el coste asociado a un operario en la industria automovilística en España es de 25 euros/hora, mientras que en otros países europeos como Alemania y Francia estos costes rondan los 45 euros/ hora (Pwc, 2013, p.19).

A pesar de estos datos, España dejó hace años de ser un país con bajos costes laborales y no debe centrarse en que la competitividad del sector mejore gracias a este hecho, por tanto no tiene que recortar los costes en el sector hasta el máximo, sino que tiene que basarse en porque otros países europeos siguen siendo competitivos con unos costes laborales superiores (Pwc, 2013, p.19).

Por otra parte, el acceso a la financiación ha sido un factor muy importante para la recuperación del sector. Desde el inicio de la crisis el Ministerio de Industria ha

apostado fuertemente en este sentido. (‘Real Decreto ley 9/2008’) Este decreto se hizo con la finalidad de impulsar la economía y el empleo, en el que el sector de la automoción recibió 800 millones de euros, de los cuales 110 se pusieron a disposición en forma de subvención y 690 se concedieron en forma de préstamo.

La principal razón por la cual este sector no se ha visto perjudicado por el acceso a la financiación ha sido, por un lado, debido a que las factorías instaladas en nuestro país son filiales de multinacionales extranjeras y se han beneficiado del uso de la financiación intragrupo y, por otra parte, el conjunto de empresas demandan en mayor proporción que otros sectores la financiación a través de crédito comercial (Efecom, 2016).

3.2. ANALISIS LABORAL DE EMPRESAS Y EMPLEO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

Con respecto al número de empresas, podemos observar en la tabla 3.2, que la situación de Valencia ha sido perjudicada tras la caída en la crisis. El número de empresas correspondiente a los años 2007 y 2008 han ido descendiendo de forma continuada. Este hecho ha sido fruto del impacto de la recesión en esos primeros años, lo que ha repercutido en las empresas de vehículos de motor y de componentes, así también como la regulación llevada a cabo por un gran número de empresas para adaptarse a la demanda.

A pesar de que el número de empresas ha ido descendiendo, también podemos observar que el número de empleados lo ha hecho en menor medida, si bien a principios de la crisis el número de empleados se redujo al igual que las empresas, en los últimos años se ha ido recuperando de forma considerable, incluso llegando al año 2014 con más empleados que previamente la recesión, aunque el número de empresas sea menor que a principio de la crisis.

Tabla 3.1: vehículos de motor y componentes

Comunidad de Valencia								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nº empresas	156	165	145	129	128	113	126	122
Personas ocupadas	14.018	14.053	12.480	11.975	12.108	12.050	12.959	15.346

Fuente: elaboración propia a partir de datos de IVE - Memorias anuales

3.3. PLANES DE DESARROLLO LOCAL EN LA LOCALIDAD DE ALMUSAFES

Como consecuencia de la reducción en el número de empleados, el ayuntamiento de Almusafes llevó a cabo políticas encaminadas al fomento de empleo, en primer lugar en 2013 puso en marcha el Plan estratégico de fomento de empleo 2013, así como en 2014 llevó a cabo el Plan Estratégico de Empleo 2014-2015, el principal objetivo de ambos planes es la introducción en el mercado de trabajo de los vecinos de Almusafes a través de impulsar el desarrollo de actividades económicas. En este sentido nos centramos en este último plan ya que está más enfocado al sector de la automoción en la localidad (Baldoví, 2014).

Lo más relevante de este Plan es que surgió como un pacto por incentivar el empleo entre la Agencia de Desarrollo Local y el Ayuntamiento de Almusafes y los agentes sociales como Asociación de Empresarios y Comerciantes y Asociación de Propietarios del Polígono Industrial Juan Carlos I, APPI, etc.

Según la Agencia de Desarrollo Local de Almusaffes, en 2013 había un total de 722 personas desempleadas en la localidad, gracias al impulso económico y del empleo

de estos planes a comienzo del año siguiente se registraba una cifra de 367 desocupados. Con el Plan Estratégico de Empleo 2014-2015 a finales de 2014 se registraba una cifra de parados de 625 personas, como se puede observar la cifra subió en este año pero como consecuencia de que la población que desde el año 2007 ha ido aumentando progresivamente hasta hoy en día. A pesar de esto y como consecuencia de la mejora de Ford, a finales de noviembre el año 2015 el paro bajó a 530 personas desempleadas. Como se puede observar el plan ha influido pero no con una gran repercusión en el número de desempleados.

El desarrollo de estos planes, junto con la recuperación económica y el compromiso de las empresas instaladas en el Parque Juan Carlos I, ha hecho que aunque no hayan aumentado el número de empresas, sí que ha aumentado la población ocupada en este territorio.

3.4. CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO EN VALENCIA Y FORD

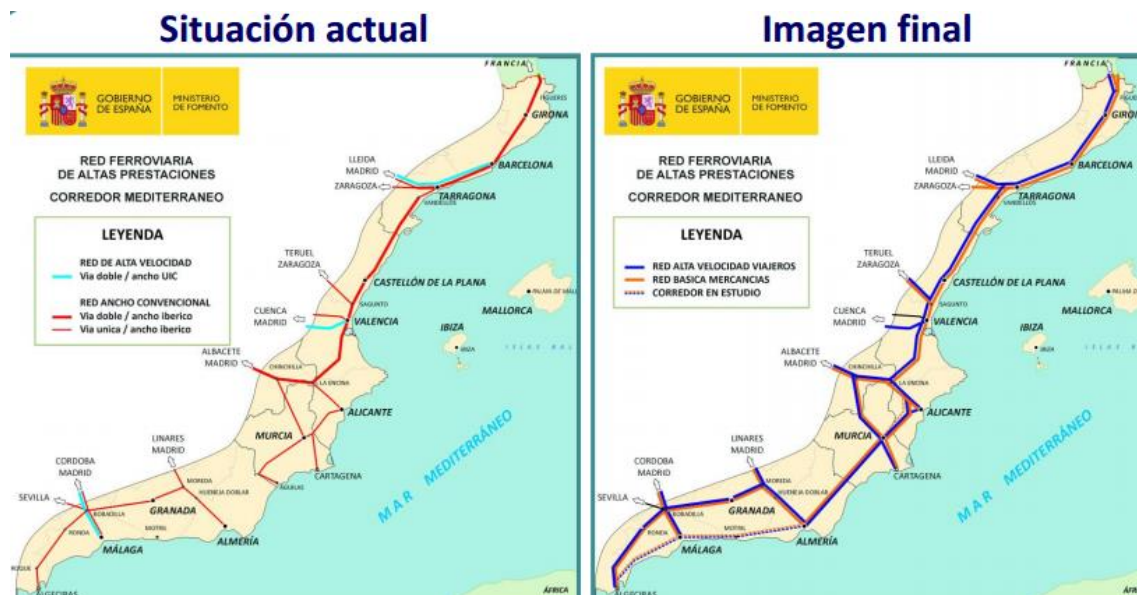
Respecto a la logística, en la actualidad Ford da salida a sus turismos hacia el mercado europeo desde el puerto de Valencia desde 1976, el recinto está situado en el extremo sur del Muelle del Este, del que ha hecho uso hasta ahora, estando bajo autorización administrativa de la Comunidad de Valencia, en el que contaba con 50.000 metros cuadrados (Larráz, 2015).

Pero la factoría Ford, produce aproximadamente unos 400.000 vehículos anuales y exporta el 95% de su producción, por lo que esta superficie le es insuficiente. Es por ello que Ford hizo un comunicado de forma oficial al BOE en el que argumentaba la necesidad de un recinto en el muelle Norte, de 100.000 metros cuadrados de superficie, dado que en 2015 tuvo que desplazar parte de su producción destinada a la exportación al puerto de Sagunto, situado al norte de la Comunidad de Valencia, porque el puerto en el que opera actualmente carece de superficie para la exportación de Ford. Actualmente esta solicitud se encuentra en trámite y a disposición de que se apruebe en el próximo pleno (Álvarez, 2016).

Además, en los próximos años, la Comunidad de Valencia invertirá 10 millones de euros para conectar la terminal ferroviaria con el corredor mediterráneo (Sierra, 2016).

El corredor mediterráneo atraviesa cuatro comunidades autónomas en España, que son Cataluña, Comunidad valenciana, Murcia y Andalucía y pasa por once provincias. El Corredor Mediterráneo constituye en la comunidad valenciana el principal eje de comunicación con el resto de Europa, ya que discurre por la franja costera conectando las tres capitales, Valencia, Castellón y Alicante y las ciudades de Elche, Orihuela, Sagunto (Ministerio de fomento, 2012).

Gráfico 2.1: Corredor Mediterráneo



Fuente : Gobierno de España, Ministerio de Fomento (2016)

José Manuel Machado, el presidente de Ford España, señala de vital importancia la unión de las vías ferroviarias de Valencia con el Corredor Mediterráneo. "Las conexiones ferroviarias son vitales porque una muy buena base de nuestros proveedoras están en el centro norte de Europa por lo que todo lo que sea una conexión ferroviaria con el centro norte de Francia o centro de Alemania es absolutamente vital para conseguir avanzar ahí" (La Vanguardia, 2016).

El Consejo de la Generalidad Valenciana publicó este año un decreto en el que manifestaba que se puede llevar a cabo la conexión de la terminal logística de Almusafes con el corredor mediterráneo, requiriendo una inversión de 10 millones de

euros en los siguientes años. El periodo de inversión será, de tres millones en 2016, cinco en 2017 y dos en 2018 (Sierra, 2016).

Según un estudio llevado a cabo por la Universidad de Valencia, el año 2018 sería clave para la inauguración del Corredor Mediterráneo con la Comunidad de Valencia puesto que en ese año se prevé la mayor cantidad de exportaciones.

Además conseguir esta conexión no solo favorece a la factoría Ford, sino que también lo hace a los demás sectores, como por ejemplo, el cerámico, agroalimentario, mueble y química (Secretario Territorial d'ugt, 2016).

3.5. VEHÍCULO HÍBRIDO EN LA COMUNIDAD DE VALENCIA

La fábrica de Ford en la Comunidad de Valencia es la única en España que ha apostado por la fabricación de coches híbridos enchufables. Ford siguiendo con su estrategia global de vehículos híbridos llevada a cabo primero en EE.UU., decidió apostar por Europa, siendo la factoría de Almusafes la elegida para comenzar la producción de este tipo de vehículos (Navas, 2014).

Según John Fleming, presidente de Ford Europa, se ha requerido de una inversión de 27 millones de euros para comenzar la producción en esta planta de dos tipos de vehículos híbridos, en primer lugar, híbrido eléctrico, el cual es un tipo de vehículo que carga su batería mediante un motor de combustión interna, y el segundo tipo, híbrido eléctrico enchufable, el cual tiene la posibilidad de cargar la batería mediante un tipo de fuente externa, que puede ser un enchufe convencional.

Así en 2013 comenzó en la factoría de Almusafes la fabricación de los vehículos híbridos, los modelos que se comenzaron a fabricar son el Ford C-MAX Híbrido Eléctrico e Híbrido Eléctrico Enchufable. (Europa press/Levante-emv). En 2014 la fabricación de vehículos híbridos en la planta de Ford fue de 495 unidades. Y en 2015 hubo una producción total de 1.369, un 176,6 % más que respecto al año anterior (Armero, 2016 p. 51).

En segundo lugar, están los coches eléctricos en los que encontramos tres tipos distintos, el 100% eléctrico, en el que podemos encontrar fabricado por Ford la Transit

Connect Eléctrica, la cual la empezó a fabricar en 2011 y el Ford Focus eléctrico que se comenzó a fabricar en 2012. Por otro lado tenemos dentro de la categoría de coches eléctricos, los modelos de rango extendido, que es un tipo de vehículo con un motor de combustión pero con un papel secundario dejando que la batería sea la principal autonomía del vehículo y en el cual Ford todavía no ha fabricado ningún modelo de este tipo de vehículo. Y por último en la categoría de coches eléctricos, encontramos el híbrido enchufable, a modo de ejemplo la fábrica Ford produce el modelo C-MAX híbrido eléctrico enchufable (Armero, 2016 p 50).

La última categoría en los vehículos alternativos, es la de automóviles de gas, en la que hay dos modelos, los automóviles de Gas licuado del petróleo y Gas natural comprimido. De este tipo de vehículos la fábrica Ford en Almusafes fabrica cuatro modelos diferentes de automóviles de gas licuado.

3.6. INFLUENCIA DEL PLAN PIVE

La introducción del Plan PIVE en nuestro país para potenciar la demanda de vehículos ha sido un hecho favorable, permitiendo volver a reanudar la actividad del mercado. Este plan fue llevado a cabo por primera vez en 2009 como Plan 2000E (‘Real Decreto 2031/2009’.)

Posteriormente siguió en 2012 como Plan PIVE, su éxito ha permitido que se renovara en numerosas ocasiones, el 31 de Julio de este año se dio por finalizada la 8º edición y los profesionales de la automoción están proponiendo llevar a cabo la 9º edición aunque el gobierno en funciones está dificultando este proyecto (Mendoza, 2016).

Según los datos de ANFAC, el conjunto del Plan PIVE ha conseguido sustituir a más de 1 millón de vehículos antiguos, situando la edad media de los vehículos en 11’6 años de antigüedad.

Este plan puede ser utilizado por los compradores de turismos consiguiendo un descuento de dos mil euros sobre el precio de compra y por los compradores de

vehículos industriales ligeros con un descuento de mil euros, siempre y cuando los compradores de turismos entreguen a cambio su vehículo el cual tendrá que tener una antigüedad superior a doce años o si es un vehículo industrial su antigüedad deberá de ser superior a los diez años (Costas, 2012).

El clúster de Automoción de Valencia se ha propuesto el fortalecimiento del sector. A través de la fábrica Ford junto a las empresas de componentes que la rodean van a llevar a cabo diversas acciones de fabricación y coordinación para conseguir de esta manera una estrategia de reindustrialización de la región, para mejorar la economía y seguir el camino hacia la recuperación. (Valencianews, 2014)

En España es necesario renovar tres millones de vehículos que pueden ser “un auténtico peligro para la seguridad vial de los usuarios” (Orta, 2014). Este plan ha sido llamado, Plan 3 millones, para lograr producir esta cantidad entre los años 2016-2017.

El objetivo a seguir por los fabricantes españoles es llegar a esa cifra para renovar el conjunto de automóviles antiguos en España. La larga antigüedad de los vehículos ha puesto de manifiesto que estos pueden ser considerados como vehículos peligrosos ya que no incorporan muchas de las medidas de seguridad e incluso pueden perjudicar al medio ambiente debido a que no disponen de las últimas tecnologías para disminuir la contaminación (Orta, 2016).

El clúster de la Comunidad valenciana fabrica dos de cada diez vehículos producidos en España. Esta cifra se ha visto potenciada gracias a los planes PIVE's ejecutados en territorio español. Los cinco primeros planes que se pusieron en marcha han provocado un impacto en la comunidad valenciana de 670 millones de euros y más de 170 millones en cuanto a recaudación fiscal, "con la adquisición de vehículos intervienen hasta 12 sectores económicos diferentes" (Veinteminutos, 2016).

Por tanto cabe destacar el conjunto de estos planes no solo contribuye a renovar la totalidad de los vehículos, sino que también contribuye a mejorar unos de los sectores que mantiene la economía como es el sector de la automoción, de manera que sigue creando puestos de trabajo (Mendoza, 2016).

Además estos planes han conseguido que 7 de cada 10 automóviles registrados en la Comunidad valenciana pertenezcan al Plan PIVE (Valencianews, 2014).

Tabla 3.2: Número de vehículos renovados por el plan PIVE

Plan	Presupuesto (millones euros)	Nº vehículos a renovar
2	150	150.000
3	70	70.000
4	70	70.000
5	175	175.000
6	217.000	217.00

Fuente: elaboración propia a partir de datos, memoria IDEA

El plan PIVE también ha contribuido a la recuperación de la economía, puesto que el presupuesto de este plan para el pasado año fue de 225 millones de euros y consiguió una recaudación por tasas e impuestos de 26 millones de euros. La principal tasa de recaudación corresponde al IVA como consecuencia de la demanda de nuevos vehículos impulsados por este plan, en este sentido el estado llegó a recaudar con este impuesto 3 millones y medio de euros (3.526.059). Las demás tasas e impuestos recaudadores fueron el consumo de carburantes, el impuesto de matriculación y el impuesto de circulación. Por tanto, el plan no solo beneficia a los compradores sino que igualmente genera un impacto en la recaudación fiscal y genera desarrollo económico en la región (Armero, 2016, p. 45,46).

4. CONCLUSIONES

El objetivo y el fin del presente trabajo es el de demostrar la importancia de una gran empresa en una región, es decir, como afecta la productividad de una gran compañía al empleo de dicha región. Como hemos comprobado, el sector de la automoción es de vital importancia en muchos ámbitos que repercuten directamente en la economía, como la creación de nuevas empresas locales que motivaran el empleo en las regiones, los impuestos fiscales que recauda el estado como hemos podido comprobar a través de la venta de un coche, o la fuerte importancia de la exportación en este sector y por la que hay que seguir apostando dado el bajo nivel de demanda interna.

Y por último respecto al peso que este sector aporta a la economía cabe destacar que el sector de la automoción en 2015 consiguió ser la segunda potencia en Europa en cuanto a producción de vehículos así como la octava en el mundo. Por lo que es de vital importancia tanto el sector de la automoción como la industria de componentes dado su fuerte impacto en la economía así como en la balanza comercial por parte de ambos.

Por otra parte, la instalación de Ford en Almusafes demuestra el fuerte poder de negociación de las grandes multinacionales debido a las complicadas condiciones que Ford exigía a la Comunidad de Valencia para su instalación.

Tras el análisis realizado en este trabajo podemos concluir que la apertura del parque de proveedores junto a la factoría Ford fue un factor fundamental para el aumento del empleo en la región. Además este parque industrial trae grandes beneficios a Ford ya que está dotado principalmente de una ventaja competitiva, que es el ahorro de coste en cuanto a la logística. El sector de la automoción unas de las mayores dificultades que tiene es la coordinación del aprovisionamiento de las grandes cantidades de piezas necesarias para la producción de vehículos. Este parque reduce esta complejidad gracias a las vías logísticas instaladas que conecta a algunos de los proveedores directamente con la factoría.

En cuanto al impacto que ha tenido la crisis en el sector, hay que hacer especial mención a que ha sido uno de los sectores que se ha recuperado más intensamente, como consecuencia de los bajos costes laborales y el acceso a la financiación, facilitado por el Ministerio de Industria.

Por otra parte, mediante la elaboración del análisis podemos decir que aunque el número de empresas es menor que el previo a la crisis los datos del empleo sí que han mejorado en mayor medida que los niveles de empleo en sector previo a la crisis.

El éxito de los planes PIVE'S también ha contribuido a la recuperación del sector, la importancia de este plan ha sido de tal magnitud que se ha llegado a renovar hasta en ocho ocasiones y en la actualidad los profesionales de la automoción apoyan la idea de llevar a cabo un noveno plan, por el que se siga disminuyendo la edad media de los vehículos en España para la seguridad vial, así como para seguir generando actividad en el sector como en el conjunto de la economía ya que mediante estas políticas de desarrollo también motiva la recuperación de la economía a través de los impuestos fiscales tras la recaudación que se obtiene como consecuencia de la venta de vehículos nuevos.

Por último, señalar que según los fabricantes de la automoción, en España, afirman que es necesaria la renovación de tres millones de vehículos, en este sentido, la Comunidad de Valencia aporta dos de cada diez coches de nueva matriculación en España (David Barrientos, 2014). Además cabe destacar, que en la actualidad, la planta de Ford es la que mayor número de modelos de vehículos fabrica en España, hasta siete modelos diferentes, tras la inversión más grande en este sector llevada a cabo en los años 2011-2014 que ha permitido la evolución de esta compañía incrementando sus unidades de producción cada año y para las previsiones en 2016 en llegar a alcanzar la cifra de las 400.000 unidades.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, F. (2016): “Ford instalará su nodo logístico para España en el Puerto de Valencia”, *elmundo.com*, 20/02/2016.
<http://www.elmundo.es/comunidadvalenciana/2016/02/20/56c82789e2704e4f708b456d.html>
- Armero, M. (2016): Asociación nacional de fabricantes de automóviles y camiones ANFAC, “Inicio”, “Memoria ANFAC 2015”. Último acceso 28/08/2016
<http://www.anfac.es/portada.action>
- Arsuga Chabot, P. (2010): “tipo de automóviles eléctricos”, “impacto de la llegada del vehículo eléctrico”, *Vehículos eléctricos y redes para su recarga*, Editorial RAMA, Madrid, pp.23-27, pp. 73-74.
- APPI (2016): “Inicio”, “Historia”. Último acceso 25/08/2016
<http://www.appi-a.com/index.php/directorio-empresas-asociadas/>
- Baldoví Pedrón, E. (2014): Informe de gestión del plan estratégico de empleo, 20/01/14. Almussafes: “Departamento”, “ADL”. Último acceso 1/10/2016.
<http://www.almussafes.es/es/page/adl-documentos-interes>
- Boletín económico del banco de España (2016): “Informe trimestral de la economía española”, 28/06/2016.
http://app.bde.es/atz_www/jsp/webSearch.jsp?T1=automoci%C3%B3n+financiación+i%C3%B3n+intragrupoy+credito+comercial&T5=Relevance&acceso=bde&idiotema=es&tipo=avanzado&x=0&y=0&origen=cajon_home
- Camino Beldarrain, V. (Coordinador), Aláez, R. Álvarez, C. Bilbao, J. Gurutze, C. Longás (2005): “El sector de la automoción en Castilla y León”. Componentes e industria auxiliar, Valladolid: Consejo Económico y Social de la Comunidad de Castilla y León.
- Cerezo, F. (2015): “La fábrica de Ford en Valencia completa su transformación”, *elmundo.com*, 28/05/2015.
<http://www.elmundo.es/motor/2015/05/28/5566d903268e3e8f798b4572.html>
- Clemente, J. (2003): “Ford ensaya un sistema de control de proveedores en la cadena de montaje”, *cincodias.com*, 08/02/2003.
http://cincodias.com/cincodias/2003/02/08/tecnologia/1044951470_850215.html
- Costas, J. (2012): “Plan PIVE a fondo: preguntas y respuestas”, *motorpasión.com*, 3/10/2012.

<http://www.motorpasion.com/industria/plan-pive-a-fondo-preguntas-y-respuestas>

Barrientos, D. (2014): “AVIA cree necesario renovar tres millones de vehículos”, *europapress.es*, 12/02/2014.

<http://www.europapress.es/comunitat-valenciana/noticia-avia-cree-necesario-renovar-tres-millones-vehiculos-espana-porque-suponen-autentico-peligro-20140212172000.html>

EFECOM (2016): “El automóvil ha salido antes de la crisis por sus menores costes laborales”; *lavanguardia.com*, 28/06/2016.

<http://www.lavanguardia.com/vida/20160628/402819316687/el-automovil-ha-salido-antes-de-la-crisis-por-sus-menores-costes-laborales.html>

El Confidencial (2014): “El presupuesto del Plan PIVE 6 está comprometido ya en un 53%”, *elconfidencial.com*, 24/09/2014.

http://www.elconfidencial.com/ultima-hora-en-vivo/2014-09-24/el-presupuesto-del-plan-pive-6-esta-comprometido-ya-en-un-53_371302/

Farré, G. (2014): “40 años de Ford en España”, *coches.net*, 28/01/2014.

<http://www.coches.net/nuevo-40-anos-de-ford-en-espana>

Gobierno de España, ministerio de fomento (2012): “Corredor ferroviario Mediterráneo”, *vialibre-ffe.com*, 10/2011.

http://www.vialibre-ffe.com/pdf/Presentacion_Corredor_Mediterraneo.pdf

Gonzales Triviño, C. (2015): “La (necesaria) ampliación del polígono industrial de Ford”, *valenciaplaza.com*, 07/01/2015.

<http://epoca1.valenciaplaza.com/ver/146653/ford-ampliacion-poligono-industrial.html>

Instituto nacional de estadística, INE, base 1996-2015.

<http://www.ine.es/welcome.shtml>

IVACE: “Inicio”, “Información corporativa”. Último acceso: 24/09/2015.

<http://www.sepiva.es/>

IVE, “Inicio”, “Industria, energía, minería y construcción”, “industria”, “Encuesta industrial empresas”, “resultados para Comunidad de Valencia” Último acceso 2/09/2016.

<http://www.ive.es/>

- Kosacoff, B. López, A. (2000): “Cambios Organizacionales y tecnológicos en las pequeñas y medianas empresas. Repensando el estilo de desarrollo argentino”, *Revista de Economía y Negocios*, Buenos Aires.
- Larráz, J. (2013): “Ford Almussafes cambia de proveedores”, *lasprovincias.es*, 4/11/2013.
<http://www.lasprovincias.es/v/20131104/economia/ford-almussafes-cambia-proveedores-20131104.html>
- Larráz, J. (2012): “Ford Almussafes triplicará su negocio en Valencia en los próximos tres años”, *lasprovincias.es*, 29/10/2012.
<http://www.lasprovincias.es/v/20121029/economia/ford-almussafes-triplicara-negocio-20121029.html>
- Larráz, J. (2015): “Ford pide una terminal propia en el Puerto de Valencia para poder hacer inversiones”, *lasprovincias.es*, 8/05/2015.
<http://www.lasprovincias.es/economia/201505/08/ford-pide-terminal-propia-20150508001643-v.html>
- La Vanguardia (2016): “La empresa Ford subraya que las infraestructuras ferroviarias “son vitales” para la planta valenciana”, *lavanguardia.com*, 10/05/2016.
<http://www.lavanguardia.com/local/valencia/20160510/401702433605/ford-almussafes-jose-manuel-machado-joan-ribo-corredor-mediterraneo.html>
- MCAUGT (2009): “Modelos logísticos avanzados: Impacto en las relaciones laborales de los proveedores de la implantación de modelos logísticos avanzados en los fabricantes”, *Observatorio Industrial del Sector de Fabricantes de Equipos y Componentes de Automoción*, Último acceso 18/10/2016.
<http://mcaugt.org/documentos/0/doc4601.pdf>
- Mecalux (2014): “Proyecto V-Chain, gestión virtual de la cadena logística”, *mecalux.es*, 27/03/2014.
<https://www.mecalux.es/articulos-de-logistica/proyecto-v-chain-gestion-virtual-cadena-logistica>
- Mendoza, I. (2016): “FINALIZA EL PLAN PIVE 8: ¿HABRÁ PLAN PIVE 9?”, *auto10.com*, 01/08/2016.
<http://www.auto10.com/actualidad/finaliza-el-plan-pive-8-habra-plan-pive-9/10713>

- Ministerio de fomento (2016): “Pastor subraya que para el Gobierno el Corredor Mediterráneo es prioritario y que tendrá reflejo presupuestario”. Fomento.gob.es, 07/03/2016.
<http://www.fomento.gob.es/MFOMBPremsa/Noticias/Pastor-subraya-que-para-el-Gobierno-el-Corredor-es/1e206294-e8bb-4596-8c4b-3a1124f7d921>
- Motta, J. (2006): “Articulación y desarrollo de competencias en la trama automotriz argentina: morfología, innovación y empleo”, *versión para discusión*, Universidad Nacional de Gral. Sarmiento.
- Moyano Fuentes, J. Sacristán Díaz, M. Garrido Vega, P. (2010): “El sector de fabricantes de equipos y componentes para automoción en España”, El caso de la industria española de fabricación de equipos y componentes para automoción, Editorial Aranzadi, Navarra, pp. 46-55.
- Muela, C. (2015): “¿Cómo se fabrica un coche en el año 2015? Visitamos la planta de Ford en Valencia”, *hipertextual.com*, 1/10/2015.
<https://hipertextual.com/2015/10/fabrica-ford-valencia>
- Navas, N. (2014): “Ford fabrica en Valencia el primer coche híbrido español”, *cincodias.com*, 26/11/2014.
http://cincodias.com/cincodias/2014/11/26/empresas/1417012549_611784.html
- Neffa, C. (1998): “Los paradigmas taylorista y fordista y su crisis”, Editorial Buenos Aires, Buenos Aires.
- Obregón, M.A. (2006): “El sector de equipos y componentes de automoción”, Índice, Julio 2006, pp. 21-22.
- Orta, E. (2016): AVIA, “Avia”, “organigrama”, “memoria anual 2015”. Último acceso 15/09/2016.
http://avia.com.es/wp-content/uploads/2016/02/Anuario_2016_AVIA_DEF-1.pdf
- Orta, E. (2014): “AVIA cree necesario renovar tres millones de vehículos”, *europapress.es*, 12/02/2014.
<http://www.europapress.es/comunitat-valenciana/noticia-avia-cree-necesario-renovar-tres-millones-vehiculos-espana-porque-suponen-autentico-peligro-20140212172000.html>
- Pérez Sancho, M. (2003): “La industria del automóvil en la comunidad valenciana: El caso de Ford España”, García Ruiz.J.L, *Una historia crítica de la industria del automóvil en España*, Editorial Síntesis, Madrid, pp. 127-149.

- Pwc, “Publicaciones”, “sector”, “automoción”, “Temas candentes de la industria del automóvil en España”. Último acceso 17/09/2016.
<https://www.pwc.es/es/publicaciones/automocion/assets/acelerar-cambio-garantizar-futuro.pdf>
- SABI: “Conócenos”, “base de datos”, “SABI”. Último acceso: 9/9/16.
<http://www10.ujaen.es/conocen/servicios-unidades/biblio/basesdedatos>
- Secretario Territorial d’ugt (2016): “El corredor del Mediterráneo”, *elperiodicomediterraneo.com*, 1/08/2016.
<http://www.elperiodicomediterraneo.com/noticias/opinion/corredormediterraneo1007049.html>
- SEPIVA: “Quienes somos”. Último acceso 20/09/2016.
http://www.sepiva.es/informacion_corporativa
- Sernauto (2016): “Agenda estratégica componentes 2020”.
<http://www.sernauto.es/es/sector-automocion>
- Sernauto (2016): “Sector automoción”.
<http://www.sernauto.es/es/sector-automocion>
- Sierra, J. (2016): “La Generalitat invertirá 10 millones en adaptar Ford al corredor mediterráneo”, *levante-emv.com*, 05/08/2016.
<http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2016/08/05/generalitat-invertira-10-millones-adaptar/1452762.html>
- Soria, S. (2014): “España es el segundo fabricante de vehículos en Europa”, *coches.net*, 17/03/2014.
<http://www.coches.net/noticias/coches-made-in-spain>
- Valencia news (2014): “La Comunidad Valenciana, punto neurálgico para el fortalecimiento de la industria de automoción”, *valencianews.es*, 13/02/2014.
<http://valencianews.es/motor/la-comunidad-valenciana-punto-neuralgico-para-el-fortalecimiento-de-la-industria-de-automocion/>
- Veinte minutos (2016): “AVIA cree necesario renovar tres millones de vehículos en España porque suponen ‘un auténtico peligro’”, *20minutos*, 12/02/2014.
<http://www.20minutos.es/noticia/2057156/0/>
- Zimmermann, E. (2012): “Fordismo”, *blogspot.com*, 9/06/2012.

Legislación

Real Decreto ley 9/2008, de 28 de noviembre, por el que se crea un Fondo Especial del Estado para la Dinamización de la Economía y el Empleo y se aprueban créditos extraordinarios para atender a su financiación.

Real Decreto 2031/2009, de 30 de diciembre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones para la adquisición de vehículos, Plan 2000 E de apoyo a la renovación del parque de vehículos durante el año 2010”.