

La industria de las dos ruedas en Asturias (1.955 ~ 2.007)

1.955



1.985



1.975



2.007



*Juan Carlos Andrés Aguado*

*Director General de Suzuki Motor España, S.A.*

- El 1 de junio de 1.940 inicia sus actividades de construcción de máquinas herramientas bajo la denominación de AVELLO Y COMPAÑÍA, S.L.
- Será el 20 de octubre de 1.955 cuando entra en el accionariado la **Sociedad Meccanica Verghera**, fabricante de las motocicletas **MV Augusta**.



- Gracias al esfuerzo del empresario asturiano Alfredo Avello se construyó una moderna fábrica situada en Gijón, que en el año 1.966 tenía unas instalaciones que se extendían por 22.000 m<sup>2</sup>, de ellos 12.000 m<sup>2</sup> de naves, con una plantilla de 350 empleados.
- En estas instalaciones se fabricaron, durante más de 20 años, bajo la marca MV Augusta modelos como la MV Deva, MV Piles, MV Sella ....



- En los años 70 la matriz comenzó el desmantelamiento de la marca, trasladando la producción de motos comerciales a la fábrica de Ducati en Bolonia. Este desmantelamiento afectó también a su planta en España.
- En marzo de 1.970 entra en el capital de la compañía la sociedad STEYR-DAIMLER PUCH, A.G. con una participación de 50%.
- En abril de 1978 STEYR-DAYMLER PUCH asume la Dirección de la compañía.



- Durante los 70, y gran parte de los 80, la planta de Gijón fabricó las exitosas motos amarillas de baja cilindrada que todos recordamos: ***Puch Cobra, Puch Cóndor, Minicross ...***



- A mediados de los años 80 la compañía necesitaba buscar un socio tecnológico que le permitiera asegurar su futuro.
- Es en este momento en el que las grandes marcas japonesas están trabajando en proyectos de implantación en Europa.
- España, debido a su gran tradición fabril en el sector, es el campo de desembarco ideal.
- En el año 1.984 se firma un contrato de colaboración tecnológica con la multinacional japonesa Suzuki Motor Corporation que dio pie a que Avello S.A. fabricase el primer scooter del mercado español:

## **El Puch-Suzuki LIDO**

- En marzo de 1.988 Suzuki Motor Corporation adquiere el 100% del capital de la sociedad asumiendo la gestión y dirección de la misma continuando la producción de vehículos bajo licencia Suzuki y Puch.
- En 1.990 el conglomerado industrial formado por Steyr Daimler Puch se rompe, siendo adquirida su División de Motocicletas por Piaggio.
- Desde este momento Suzuki aborda de forma independiente su consolidación en España, desarrollando y fabricando productos bajo licencia SUZUKI.
- En estos años las ventas se orientan al mercado nacional (91%). Ello junto al tipo de producto fabricado (ciclomotor de 50 cc) hacía que la Compañía fuera **extremadamente sensible** a la evolución de la situación económica del país.

En julio de 1.993 se inaugura la nueva planta de ***Suzuki Motor España*** en Gijón, con 18.000 m<sup>2</sup> construidos sobre un solar de 48.000 m<sup>2</sup>.



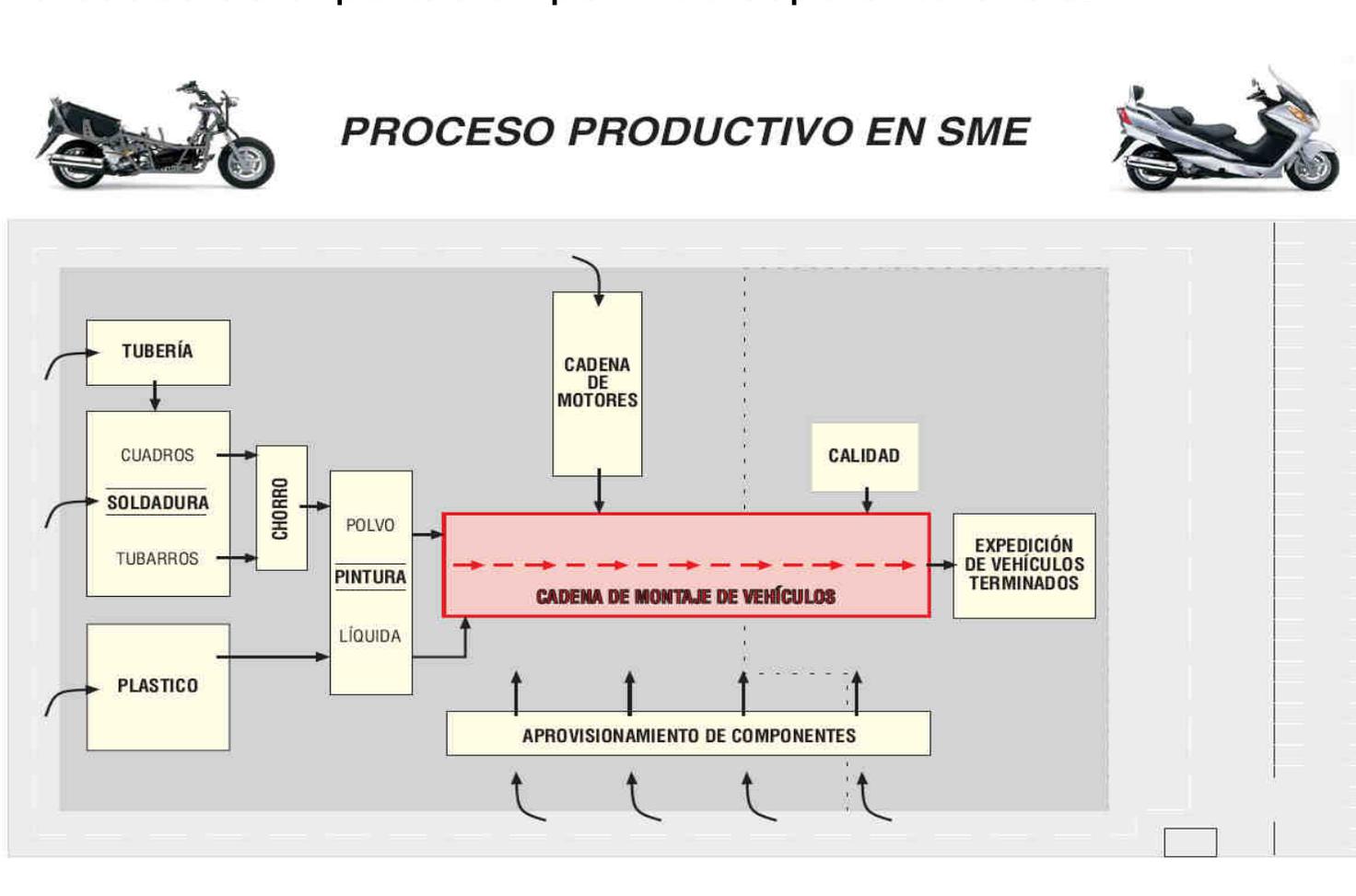
- En el inicio de los años 90 los *Indicadores de Confianza y Clima Industrial* venían adelantando la posibilidad de entrar en una etapa de recesión económica.
- Los especiales acontecimientos del año 92 (Olimpiadas y Expo) permitieron mantener la falsa ilusión de que el ciclo recesivo se habría superado.
- Sin embargo en el segundo semestre del año 92 se produce un profundo declive de la economía española que se prolongará durante los años siguientes.



- La fuerte dependencia del mercado nacional hace que la actividad de Suzuki España se resienta gravemente.
- En el año 1.994 la producción había caído del orden del 70% sobre las cifras del año 1.992.
- SUZUKI aborda un proceso de reingeniería y racionalización de sus procesos de producción que permita mantener la supervivencia de sus instalaciones de Gijón.
- Se adoptan medidas como:
  - Externalización de actividades
  - Incorporación de subcontratas en planta
  - Descansos conjuntos
- En el año 1.994 Suzuki redujo su plantilla al 50% mediante prejubilaciones y bajas incentivadas.



La racionalización del proceso productivo, las medidas de flexibilidad adoptadas (bolsa horaria, externalización de procesos...) y la apertura de mercados de exportación permitió superar la crisis.



- Superados estos momentos Suzuki se centra en la fabricación y comercialización de ciclomotores para el mercado nacional y europeo.
- Fueron años de crecimiento sostenido de las cifras de producción y venta de ciclomotores.



- Del concepto de ciclomotor como “*moto sencilla y pequeña*” se fue evolucionando a vehículos con mayores pretensiones: biplaza, estética más agresiva, racing....

- Ello contribuyó a que el mercado del ciclomotor creciera entre los años 1.994 a 1998 en torno a un 150%.
- Pero también fue el desencadenante de la reacción contra este tipo vehículo que estaba por llegar.
- A finales de los 90 y primeros años del nuevo siglo se produce una caída drástica de este mercado que sitúa al sector ante una profunda crisis.
- Crisis que viene originada por una serie de factores como: la introducción de la licencia de conducción, el impuesto de circulación, la subida del IVA y, sobre todo, la **brusca subida del precio del seguro**, que llegó a superar el 300% (cuando era posible encontrarlo)....

- Si a todo ello añadimos la progresiva entrada de productos del sudeste asiático a precios muy agresivos tenemos de nuevo la “*crisis perfecta*”, con una caída cercana 70% entre 1.999 y el año 2004.
- En este escenario Suzuki toma la decisión estratégica de modificar su estrategia de fabricación orientando su planta de Asturias a la fabricación de vehículos de más de 50 cc.
- Así mismo se busca mejorar la competitividad de la compañía bajo la premisa:

**COMPETITIVIDAD= +PRODUCTIVIDAD+FLEXIBILIDAD-COSTE**

- Se llevan a cabo negociaciones con la representación de los trabajadores, no exentas de tensión en determinados momentos, que posibilitan:
  - ✓ Implantación de nueva metodología de medición del trabajo (MOST)
  - ✓ Medidas de reducción del absentismo
  - ✓ Movilidad funcional total en talleres
  - ✓ Congelación de la antigüedad
  - ✓ Nuevo nivel de entrada en la compañía
  - ✓ Rejuvenecimiento de plantilla (contrato relevo, prejubilaciones, bajas incentivadas...)

- En el año 2.000 el 100% de la producción de Suzuki en Asturias estaba centrada en vehículos de 50 cc.
- En junio del año 2.006 se fabrica la última serie de vehículos de 50 cc.
- Actualmente la planta produce vehículos de 125 a 500 cc.



*FORO DE LA INDUSTRIA MOTOCICLISTA*



*Zaragoza, 20 de junio de 2.007*

- Somos conscientes que, en un mercado tan competitivo, Suzuki España se mueve en un escenario marcado por:
  - **La globalización**, con la entrada de nuevos competidores procedentes principalmente del sudeste asiático.
  - **Entorno normativo restrictivo**, que puede llevar al sector a una nueva crisis.
  - **Intensificación de la competencia**, con aumentos de costes de fabricación (mat. Primas, costes salariales...) imposibles de repercutir en precios, que pueden poner en riesgo la rentabilidad de la compañía.

- Nuestra supervivencia pasa por abordar una **estrategia de posicionamiento de la marca** que nos permita diferenciarnos en términos de calidad de producto y servicio.
  
- Para ello estamos trabajando en un ambicioso proyecto de renovación de la imagen de marca en el mercado español, que estamos seguros nos permitirá posicionarnos mejor en el entorno tan competitivo en que se mueve el sector.

