

■ EL PERIÓDICO Y EL CLÚSTER DE AUTOMOCIÓN DE ARAGÓN ORGANIZARON CON MOTIVO DE ESTE SUPLEMENTO UNA MESA REDONDA

PARA CONOCER LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR Y EL IMPACTO QUE HA TENIDO EN LA MOVILIDAD DE LA REGIÓN. EN EL DEBATE

PARTICIPARON EL EXDIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA DEL GOBIERNO DE ARAGÓN, LUIS GARCÍA PASTOR; BENITO TESIER, DIRECTOR

INDUSTRIA 4.0 Y COMPROMISO GLOBAL PARA UN FUTURO EN POSITIVO

¿CUÁL ERA LA FOTO FIJA DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN HACE 30 AÑOS?

«Para Aragón fue un hito la llegada de Opel», declaraba Luis García Pastor, que vivió plenamente la llegada de la fábrica de General Motors en noviembre de 1982 a Figueruelas como director general de Industria del Gobierno de Aragón. «El Gobierno central estuvo valorando dónde colocar la factoría, si en Zaragoza o en Logroño, porque debía ser en el valle del Ebro, y decidió hacerlo en la capital aragonesa», detalla García Pastor, que recuerda que la inversión fue de unos 159.000 millones de pesetas.

Esta fue una oportunidad para la provincia que generaría riqueza a través de un cambio en el sistema económico, que transformó una zona eminentemente agrícola y consolidaría un tejido industrial potente. El cambio se dejó sentir muy pronto en el empleo. «Sí, pero generó tensiones en la mano de obra, porque fue una oportunidad en puestos de trabajo que atrajo de la industria auxiliar. Empleados

de muchas empresas como Mecánicas Ebro o TDZ se fueron a Opel», matiza Benito Tesier, director general de Brembo. Miguel Alierta, fundador de UMEC, fue uno de los trabajadores que entró a trabajar en la factoría de Opel en ese momento, previa formación en Alemania para conocer de primera mano los procesos de trabajo en cadena. «La crisis económica se llevó a muchas empresas del sector por delante y General Motors sirvió de ayuda para relocalizar a la gente», recuerda.

¿CUÁL HA SIDO LA EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA EN ARAGÓN?

Al calor de la llegada de General Motors, la industria auxiliar ha ido desarrollándose progresivamente en la comunidad estos 30 años. Primero, se integró en la fábrica ya que en al principio todos los componentes del coche se fabricaban dentro de la factoría. Conforme fue creciendo la producción y se consolida la planta, se decide externalizar los procesos. «A partir de los 90 mucha gente que



EL PERIÓDICO celebró el encuentro en la sede el Clúster de la Automoción este mes de enero.

estaba en Opel se montó sus empresas. Nosotros somos un ejemplo, empezamos siendo proveedores de General Motors y ahora lo somos para muchas más marcas. Lo único que había que hacer era seguir sus premisas: precio, calidad y plazo», detalla Miguel Alierta.

«En este tiempo se ha pasado de la integración frente a la externalización. Esa pauta es la que atomiza el tejido industrial. Lo que se pensó fue que no éramos tan eficientes y que somos más competitivos si le damos cada parte a los especialistas», argumenta Tesier, que añade que «al mismo tiempo se dio otro cambio

fundamental en el panorama internacional: Europa cambió el escenario de juego, entramos en la Unión Europea y la industria española tuvo más acceso al mercado, pero con la parte negativa de que al igual que podían abrirse puertas también podían cerrarse en el comercio interior. Había que ser más competitivo». Esa fue la razón por la que ellos se aliaron con Brembo en 1994 cuando dejaron de ser la empresa familiar Auto Industrial Urpa. «La tendencia ha sido la concentración de proveedores y el que ha sabido leer la jugada ha sobrevivido», aplaude Jorge Blanchard, director general de CEFA.

Luis García Pastor



«Para Aragón fue un hito la llegada de Opel y que el Ministerio decidiera poner la factoría en Zaragoza»



EX DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA Y ENERGÍA DEL GOBIERNO DE ARAGÓN

Benito Tesier



«Necesitamos un plan nacional y política de Estado para abordar los retos de la industria»



DIRECTOR GENERAL DE BREMBO Y PRESIDENTE DEL CLÚSTER

Juan Manuel Blanchard



«La llegada de General Motors a Aragón supuso que aumentara el poder adquisitivo de la zona»



PRESIDENTE DE CEFA

GENERAL DE BREMBO Y PRESIDENTE DEL CLÚSTER; JUAN MANUEL Y JORGE BLANCHARD, DE CEFA; Y MIGUEL Y DIEGO ALIERTA, PRIMERA Y SEGUNDA

GENERACIÓN DE UMEC. LA LLEGADA Y MADUREZ DE LA FACTORÍA DE GENERAL MOTORS (PROPIETARIA DE OPEL), LA APERTURA A EUROPA, LA

EVOLUCIÓN SOCIAL Y TECNOLÓGICA Y LOS NUEVOS RETOS QUE TIENEN QUE AFRONTAR FUERON LOS TEMAS PROTAGONISTAS.



JAIME GALINDO

¿CÓMO CONTRIBUYERON ESTOS CAMBIOS A LA MOVILIDAD?

«Subió el poder adquisitivo de la zona», explica determinadamente Juan Manuel Blanchard, presidente de CEFA. Así, se inició la venta de turismos en la ciudad de Zaragoza y alrededores. «Más de 9.000 personas empezamos a trabajar en la fábrica. «Todos comprábamos coches de la marca y por eso aumentó el uso del vehículo privado», cuenta Miguel Alierta.

¿LOS PROFESIONALES SE HAN ADAPTADO A LA NUEVA REALIDAD DEL SECTOR?

Uno de los problemas a los que se enfrenta el sector es la falta de profesionales cualificados. «Falta buena educación y una apuesta por una formación dual», reclama Miguel Alierta, que junto a su hijo Diego acude a Salesianos a dar charlas para transmitir el atractivo del oficio. «Hay que repetirles que la industria está cambiando, que es una industria 4.0. Co-

mo pyme tenemos problemas para atraer a gente preparada», lamenta Alierta. Desde el clúster existe un programa de embajadores junto a la DGA. «Este es un sector vanguardista pero también exigente y eso a veces juega en nuestra contra», apostilla Jorge Blanchard.

¿QUÉ MOVILIDAD VAN A QUERER LOS CIUDADANOS?

El debate continúa en el plano de la movilidad. La industria de la automoción va tener que dar soluciones personalizadas a las demandas de los ciudadanos. «Dependerá del lugar en el que vivan y tendremos que adaptarnos y dar una respuesta a cada uno de ellos. Debido a la atomización que está sufriendo el sector cambiarán también las necesidades de las personas», argumenta Blanchard. En esta línea se encuentra también Diego Alierta que se centra más en las macrociudades: «Esa concentración hará que cambie el transporte público o la manera de desplazarse. Quizá será necesario el *hyperloop*». Alierta saca a la luz el gran reto para el sector: «Hay mucha población que no quiere coche, que quiere servicio, quiere movilidad. ¿Eso nos va a perjudicar?». Blanchard lo tiene claro: «El coche nunca va a perder el componente de status. La población va a aumentar y se estima que el mercado lo haga también un 40% pese a que la gente no quiere coche».

¿CÓMO VA A SER EL COCHE DEL FUTURO?

¿Quién compra ahora un coche y lo primero que hace es abrir el capó? Probablemente nadie. Ahora interesa antes ver si tiene pantalla o tecnologías para conectar el *smartphone*. Todos coinciden en que el coche del futuro será un vehículo más tecnológico donde se le va a dar importancia a otras cosas. «Mientras ahora tenía mucha importancia al diseño, mañana va a primar la tecnología», dice Tesier. «El coche lleva la misma evolución que la sociedad, estará más conectado», insiste Alierta.

¿QUÉ TIPO DE ENERGÍA MOVERÁ LOS VEHÍCULOS?

En este aspecto no logran consenso. Mientras Luis García Pastor apuesta por el hidrógeno, el resto no se pronuncia por una energía concreta. Tesier aporta una visión alternativa al tema de la electrificación. «Lo que debemos hacer primero, antes de electrificar, es rejuvenecer el parque móvil. Todavía no hay estructura suficiente y hay que trabajar en ella. Esto produce incertidumbre y un retraso en el vehículo por parte del usuario», lamenta el director general de Brembo. El efecto que provocaría la medida propuesta por Benito Tesier, la de apostar por un diésel moderno y rejuvenecer el parque de 12 a 8 años es una reducción en las emisiones de dióxido de carbono en un 40%. El Gobierno de España ha decidido retrasar hasta el 2050 su compromiso para retirar los coches diésel y de gasolina.

¿QUÉ NECESITA ESTA INDUSTRIA PARA AFRONTAR LOS RETOS?

«Necesitamos un plan nacional», reclama Benito Tesier, que junto al resto reivindica un compromiso global del sector y las instituciones para hacer frente al futuro de la automoción. De hecho, ven «muy positivamente» el paso que ha dado el Gobierno de Aragón tanto con la Mesa de la Automoción como con la línea de subvenciones a PSA y a la industria auxiliar, que permitirá que esas ayudas se conviertan en una fuerza tractor que traiga nuevas inversiones a Aragón. «Cuando hablamos de ayudas nunca es suficiente», explica Tesier. Alierta, en la misma línea, detalla: «Si Aragón apoya a la industria, cogemos el relevo». Pero todos insisten en que deben ser actuaciones globales que no se queden en el ámbito territorial.

En resumen, la industria de la automoción tiene que adaptarse a las demandas de futuro a través del talento y la formación de los profesionales, apostando por las nuevas tecnologías y la innovación siempre con estrategia empresarial de conjunto. ■

Jorge Blanchard



«El sector del automóvil es vanguardista pero también muy exigente y eso a veces juega en nuestra contra»



DIRECTOR GENERAL DE CEFA

Miguel Alierta



«A partir de los 90 mucha gente que estaba en Opel se montó sus propias empresas, nosotros somos un ejemplo»



SOCIO FUNDADOR DE UMEC

Diego Alierta



«Hay que repetirles a los jóvenes que la industria del automóvil está cambiando, que es una industria 4.0»



DIRECTOR GENERAL DE UMEC