

Nuevas fórmulas de cooperación sostenible

AUTOREVISTA REÚNE A ACAN, ACICAE, AEI RIOJA AUTOMOCIÓN, AVIA, CAAR, CEAGA, CIAC, FACYL, GIRA Y MCA

AutoRevista reunió, el 18 de octubre, a representantes de los diez clústeres de automoción, y ahora también movilidad, existentes en España. La undécima ocasión en la que se celebra este encuentro en el que se trataron temas de máximo interés para la cadena de valor del sector.

POR L.M.G./ FOTOS: ACAN, ACICAE, AEI RIOJA, AVIA, CAAR, CEAGA, CIAC, FACYL, GIRA Y MCA

En el encuentro telemático se dieron cita **Javier Belarra, coordinador del clúster navarro ACAN; Mikel Lorente, director técnico de ACICAE (País Vasco); Daniel Rueda, secretario general del Clúster de Automoción de La Rioja; Jackie Sánchez-Molero, directora gerente de AVIA (Comunidad Valenciana), David Romeral, director gerente de CAAR (Aragón); Alberto Cominges, director gerente, y Clara García, responsable de Comunicación de CEAGA (Galicia), Josep Nadal, director gerente de CIAC (Cataluña), Ana Núñez, directora de FACYL (Castilla y León), Celia Monsalve, directora gerente de GIRA (Cantabria), y Elena Arroyo, directora de Operaciones de MCA.**

En la ronda inicial de situación en cuanto a planes estratégicos y proyectos en curso de los clústeres, **Josep Nadal (CIAC)** destacó “el apabullante resultado del Ministerio de Industria con la convocatoria de las AEIs. El Ministerio ha hecho un trabajo espectacular en los tiempos de adjudicación ejecución, agotando casi el 100% de los fondos disponibles. Sólo en automoción se habían solicitado 12 millones de euros para 40 proyectos de los clústeres de automoción con casi 200 pymes,

“

Estamos trabajando desde hace dos años en un proyecto de cooperación entre clústeres catalanes vinculados al ámbito de la movilidad, que se convertirá en la mayor alianza de Europa en cuanto al número de empresas representadas

Josep Nadal, CIAC



un impacto que hay que poner en valor como ejemplo de colaboración entre clústeres y empresas. En el caso concreto del CIAC, estamos incidiendo, en gran medida, en el ámbito del talento, con acciones como el Automotive Talent Show [celebrado el 27 de octubre] que en esta tercera edición batió todos los récords tanto de estudiantes asistentes como de empresas”.

Alberto Cominges (CEAGA) apuntó que “había unas dudas muy importantes sobre la capacidad de tracción de las organizaciones clúster. Hemos pasado de una convocatoria de ayudas de diez millones al año a una ordinaria también de diez y a otra de 58 millones con más de 400 proyectos presentados. Es de interés aclarar que el clúster solicita la aportación económica y generamos proyectos colaborativos con pymes y grandes empresas de demanda, es decir, con retos tecnológicos a resolver y los conectamos con empresas y entidades de oferta, como centros tecnológicos y startups que aportan soluciones. A partir de ahí se crea un consorcio y son los clústeres de automoción implicados los que realizan las gestiones técnicas y administrativas de los proyectos. En esta convocatoria nacional de Clusters, el nivel de ejecución de los fondos europeos ha sido del 100%, muy por encima de otras convocatorias que se han quedado en un nivel de ejecución por debajo del 20%. Hemos conseguido ayudar a que el dinero llegara a las empresas y en especial a las pymes de automoción”.

Ana Núñez (FACYL) manifestó que “las ayudas AEI del ministerio han sido un complemento perfecto a la >

Ámbito europeo

Enlazando con el comentario de **Alberto Cominges (CEAGA)** con los marcos de colaboración con entidades europeas como la Automotive Regions Alliance (ARA) y el clúster de clústeres de automoción europeo, European Automotive Clusters Network (EACN). **David Romeral (CAAR)** señaló que “es un área en la que están aumentando las oportunidades. En nuestro caso, desde que hemos conseguido la categoría Gold Label, la certificación de clúster de gestión excelente, nos están llegando más posibilidades de trabajar en proyectos europeos. Actualmente estamos en tres de ellos: uno de mejora de gestión interna mediante intercambio de buenas prácticas con homólogos de Alemania, Italia, República Checa y Serbia; y dos de movilidad con financiación en cascada para traccionar a pymes y startups. Uno de ellos, el e-Boost lo lidera CAAR con 1,5 millones de financiación y otro similar comenzará a principios de 2024 con presupuesto similar. Los proyectos

europeos suponen también una vía adicional de financiación para los clústeres pero sin perder nuestro foco: la mejora de competitividad de nuestros ecosistemas”.

Jackie Sánchez-Molero (AVIA) se refirió “a varias colaboraciones internacionales con otros clústers de automoción como el mexicano, organizando conjuntamente una misión comercial con el apoyo de IVACE. Varias empresas valencianas junto con AVIA nos desplazaremos a México para ver posibles oportunidades de negocio para tipología de proveedores que se están demandando ahora allí. También colaboramos con otros clústeres europeos propiciando encuentros presenciales con empresas valencianas”.

Mikel Lorente (ACICAE) comentó que “cuando hablamos de digitalización, hay una palanca que va dirigida a producto, más allá de la electrificación, empezando a concebir los vehículos desde el software, columna vertebral del diseño de nuevos vehículos y a la hora

de desarrollar componentes inteligentes en el vehículo. En ese sentido, estamos participando en la plataforma Inside, en la que se están trabajando estrategias a futuro de esta tendencia. Por otro lado, hay una palanca relativa al proceso para la creación de ecosistemas de gestión de datos y en este terreno, la plataforma Catena X está definiendo las reglas del juego, lo cual se va a proyectar a toda la industria. En nuestro caso, trabajamos con más de 300 empresas fabricantes de componentes de diversa tipología con un alto número de pymes”. **Josep Nadal (CIAC)** subrayó “el aumento de la relevancia y el crecimiento de EACN. También participamos en CECAM y 2Zero, dos entidades muy potentes para poder entender lo que va sucediendo a nivel macro. Por otro lado, hemos creado un podcast en los que gerentes de clústeres de distintos sectores pueden compartir experiencias de trabajo, relación y colaboración entre empresas y clústeres”.

convocatoria del PERTE VEC. Las ayudas AEI han sido un espacio idóneo para apoyar proyectos de menor envergadura, pero no por ello menos importantes con alta participación de pymes en un momento de profunda transformación del sector y que habrían tenido difícil cabida en el PERTE VEC. En cuanto a los planes estratégicos, nuestro marco de colaboración en el Foro de Excelencia 4.0 ya nos está marcando pautas claras a la hora de reflexionar sobre la hoja de ruta actual y futura del sector. En el caso de FACYL, hemos lanzado, con el apoyo de la Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Castilla y León, la marca sectorial Polo de Automoción de Castilla y León Mobility Ecosystem,

“

El nivel de ejecución de los fondos europeos ha sido del 100%, muy por encima de otras convocatorias que se han quedado en un nivel de ejecución por debajo del 20%. Hemos conseguido ayudar a que el dinero llegara a las empresas y en especial a las pymes de automoción

Alberto Cominges, CEAGA





“

El Foro de Excelencia 4.0, impulsado por ocho clústeres, con 17 sesiones y 34 casos de buenas prácticas en innovación de proceso y producto, ha contado con la asistencia en remoto de más de 2.000 profesionales

David Romeral, CAAR

que cuenta con el think tank “Retos de Futuro del sector”. En las reuniones del think tank ya hemos realizado un roadmap de sostenibilidad y hemos iniciado una reflexión sobre los desafíos, riesgos y oportunidades que implican los factores geoestratégicos, el control de los costes, la necesidad de atraer y retener talento, entre otros”.

David Romeral (CAAR) subrayó que “lo que nos diferencia a los clústeres de otras entidades es nuestra capacidad de generar proyectos de innovación en colaboración. Hay proyectos de grandes empresas, incluso casos de OEMs, colaborando con varias pymes y algún centro tecnológico. Muchas pymes pueden demostrar así sus capacidades tecnológicas para trabajar al primer nivel. Esto ha quedado de manifiesto en el Foro de Excelencia 4.0, impulsado por ocho clústeres, con 17 sesiones y 34 casos de buenas prácticas en innovación de proceso y producto, con algunos proyectos individuales, pero siendo la mayoría proyectos de colaboración, y que ha contado con la asistencia en remoto de más de 2.000 profesionales. Es una iniciativa que está redundando en aumentar la colaboración entre los socios de los clústeres, como lo hace la convocato-

A LA VANGUARDIA EN EL DESARROLLO DE COMPONENTES

AT THE FOREFRONT IN THE DEVELOPMENT OF COMPONENTS

Durante más de medio siglo, **Estampaciones Mayo** ha crecido junto a sus clientes dando **soluciones integrales** y basándose en pilares como **el trabajo, el esfuerzo y el compromiso**. El uso de la **tecnología más avanzada** del mercado, el continuo estudio en **I+D+i** y la experiencia adquirida avalan la trayectoria de la empresa. La **especialización, diferenciación y dedicación** son las claves para seguir convirtiendo en piezas las ideas de nuestros clientes.

For more than 60 years, **Estampaciones Mayo** has grown and evolved alongside our customers, giving **complete solutions** based on values as **hard work, endeavor and commitment**. Using the **most advanced technology** on the market, the ongoing study on **R&D+i** and experience guarantee the trajectory of **Estampaciones Mayo**. **Specialization, differentiation and dedication** are the keys to turn our customer's ideas into pieces.

MAYO

www.emayo.com



Pol. Ind. Mutilva Alta. Camino de Labiano, 13. 31192 MUTILVA ALTA (Navarra - Spain)
Tel.: +34 948 290 170 - Fax: +34 948 292 008 - email: emayo@emayo.com

“

Estamos trabajando en la transformación de una cadena valor limitada al motor térmico a una enfocada a la progresiva entrada del vehículo eléctrico, que en el caso de Navarra llegará en tres o cuatro años y debemos estar preparados

Javier Belarra, ACAN

ria de AEIs (Agrupaciones Empresariales Innovadoras) que inicialmente puso el foco en la digitalización para añadir después la sostenibilidad, dos vectores críticos para asegurar la supervivencia del sector de automoción. Por otro lado, hemos seguido el rumbo marcado por la UE en lo referente al ecosistema Mobility Automotive; al amparo del concepto movilidad, hay diferentes interpretaciones y cada clúster lo ha adaptado a su realidad. En el caso de CAAR hablamos de sistemas de propulsión electrificados, que pueden ser utilizados en todo tipo de medios de transporte, de digitalización de proceso y producto (coche conectado), de logística interna (AGVs, drones), de economía circular y sostenibilidad, de infraestructuras de comunicación y de energía... Debemos hacer de correas de transmisión de los avances que se están produciendo en estos campos y trasladar nuevas oportunidades a nuestros socios”.

Javier Belarra (ACAN) coincidió en que “la colaboración la estamos intensificando entre los clústeres, en buena medida para dar respuesta a este escenario económico post-COVID, tan inestable. Todo ello requiere una capacidad de adaptación más ágil por parte de clústeres y empresas. En el caso de ACAN, y como está sucediendo en otros ámbitos geográficos, estamos trabajando en la transformación de una cadena valor limitada al motor térmico a una enfocada a la progresiva entrada del vehículo eléctrico, que en el caso de Navarra llegará en tres o cuatro años y debemos estar preparados. Se está empezando a configurar la dimensión de cómo va a ser el tejido de automoción en Navarra en los próximos diez años en capacidad productiva y empleo. Estamos trabajando con el OEM regional, las empresas y el Gobierno de Navarra para que el impacto de reducción de actividad y empleo sea el menor posible”.

Celia Monsalve (GIRA) suscribió las buenas palabras de sus compañeros sobre las AEI, y apuntó que “nosotros nos convertimos en AEI en noviembre de 2022 y en este año ya hemos presentado un proyecto con una gran empresa de Cantabria, otra AEI y cinco pymes que hasta ahora nunca habían participado en un proyecto de esta envergadura. Se trata de un proyecto sobre ciberseguridad y la convocatoria de AEIs ha sido para estas pymes la vía que necesitaban para poder financiar algo tan necesario para poder seguir siendo competi-



vas en el contexto actual. Por otro lado, desde marzo de este año hemos pasado de ser el Clúster de Automoción de Cantabria a GIRA Mobility Solutions Cantabria, cluster de automoción y movilidad, lo que nos ha permitido incorporar nuevos socios del ecosistema de la movilidad, principalmente habilitadores tecnológicos y de software. Respecto al talento, es una cuestión fundamental con la necesidad de un *reskilling* y un *upskilling* en nuestras empresas, sin olvidar la sostenibilidad, ya transversal a todo, la competitividad y la innovación. Respecto a la nueva movilidad, también contamos con empresas que ya está trabajando para ámbitos como última milla, ferroviario o naval”.

Jackie Sánchez-Molero (AVIA) corroboró las impresiones de sus colegas y recordó que “AVIA creó hace unos años el área Mobility Innovation Valencia (MIV), a partir de la cual hemos podido impulsar varios proyectos, algunos con el apoyo de la administración autonómica, en los cuales hemos integrado tanto a pymes y grandes empresas, como a otros agentes del ecosistema que para nosotros están siendo fundamentales como centros tecnológicos, startups, la Asociación Startup Valenciay universidades. La colaboración con estos agentes externos ha sido muy valorada tanto por pymes como por empresas de mayor tamaño y, por otra parte, hace dos años creamos un evento, Mobility Innovation Valencia 2023 [cuya tercera edición tuvo lugar los días 26 y 27 de octubre], orientado a ser un punto de encuentro internacional de agentes de automoción y movilidad, que ha dado lugar a iniciativas y proyectos posteriores. La apertura a la movilidad ha permitido una diversificación que era muy necesaria para algunas empresas medianas y pequeñas, que han entrado en proyectos a los que individualmente no habrían podido acceder y en conocer nuevas tendencias en movilidad. Hemos impulsado algunos proyectos de



“

Desde marzo de este año hemos pasado de ser el Clúster de Automoción de Cantabria a GIRA Mobility Solutions Cantabria, cluster de automoción y movilidad, lo que nos ha permitido incorporar nuevos socios del ecosistema de la movilidad

Celia Monsalve, GIRA Mobility Solutions Cantabria

smart cities o de battery pack, con agentes de innovación y empresas tecnológicas, de gran aceptación en diferentes pymes. También a nivel industrial participamos en el desarrollo de un vehículo autónomo interproveedor, impulsando así el primer parque industrial de automoción conectado por 5G”.

Elena Arroyo (MCA) expuso que “algunos casos en los que MCA impulsa las relaciones entre distintos proveedores y compradores miembros del clúster. “Por ejemplo, para el PERTE VEC, en el que participa nuestro socio Bosch, hemos ofrecido a pymes asociadas participar en dicho consorcio, ya que es requisito legal contar con un 25% de pymes, lo que retorna en beneficio de todos”. Se trata de la Agrupación F3, o el llamado Future Fast Forward, en el que interviene toda la cadena de valor. Otro ejemplo que se está dando es que un fabricante necesita electrificar sus vehículos, y para ello hay otra empresa que aporta esa ingeniería y esos primeros prototipos o series cortas. “Desde el clúster propiciamos y mantenemos esas relaciones, y una vez hemos puesto en contacto a proveedor y comprador, nos retiramos tanto de la negociación como de la parte comercial. Estas fases que son los siguientes pasos, corresponden exclusivamente a las empresas implicadas.”

Daniel Rueda (AEI Rioja) destacó, además de la relevancia del tema de las AEI, que “El Foro de Excelencia 4.0 está funcionando muy bien porque nos está permitiendo favorecer y fortalecer escenarios en los que las empresas se puedan abrir a otras empresas, a veces incluso competidores, haciendo talleres colaborativos. En nuestro caso, estamos obteniendo muy buenos resultados de nuestro proyecto Autostartup, ya por su tercera edición. En La Rioja y pienso que, en los clústeres de otros territorios, contamos con un KPI, que es la

capacidad de crecimiento a partir de la colaboración en distintas áreas de las empresas (directivas, técnicas, de formación...). Somos asociaciones dinámicas que se están adaptando a los diferentes cambios de los nuevos modelos de movilidad. En nuestro caso, la mayor parte de nuestros socios no trabajan en la cadena de valor del motor térmico. Con las pocas que aún está vinculadas a esta cadena, tenemos que acometer proyectos de reconversión de mayor calado para evitar consecuencias no deseadas e incluso desaparición de empresas”.

Mikel Lorente (ACICAE) se mostró de acuerdo con lo comentado y habló de la “importancia de la flexibilidad y adaptabilidad de los modelos de gestión en relación con la transformación del sector de automoción y de la movilidad. Una de las herramientas de trabajo que viene llevando ACICAE desde hace años es la dinámica de cooperación con otros clústeres de energía, de TIC en digitalización y otros. En nuestro caso particular, además de contar con un OEM como Mercedes-Benz en Vitoria, el 90% de nuestra facturación conjunta procede de proyectos internacionales, lo que obliga a estar muy cerca de los constructores y Tier 1 dentro y fuera de Europa, consolidando proyectos existentes e impulsando nuevos. En cuanto al talento, tenemos diferentes líneas de trabajo que pasan por un trabajo estrecho con universidades y centros de formación profesional, desarrollando programas específicos y ferias de empleo. También nos parece importante diversificar hacia todos los modelos de movilidad desde el vehículo pesado al de dos ruedas, en el cual estamos trabajando hablando no sólo de motos, sino también de bicicletas, un sector en crecimiento que está atrayendo a Europa posibilidades de implantación de su cadena de valor”.



“

La apertura a la movilidad ha permitido una diversificación que era muy necesaria para algunas empresas medianas y pequeñas, que han entrado en proyectos a los que individualmente no habrían podido acceder”

Jackie Sánchez-Molero, AVIA

Ahondando en las iniciativas de movilidad, **Alberto Cominges (CEAGA)** retomó “la conexión con unos de los 14 ecosistemas definidos por la UE, el de Automotive Mobility. Hemos cambiado nuestra denominación a clúster de automoción y movilidad, como Fundación Cluster de Automoción y Movilidad de Galicia. Estamos trabajando en el nuevo plan estratégico PCAM 2030, Plan de Competitividad del Ecosistema de Automoción y Movilidad de Galicia, que deberemos revisar cada uno o dos años. Existe una preocupación generalizada a nivel europeo porque el sector está en una encrucijada, ha virado completamente y estamos en fase de reinversión sectorial. En nuestro caso agrupamos a 200 empresas con 64 startups que aportan mucho dinamismo. A la vez, nuestra responsabilidad como clúster crece respecto a esas 37 empresas miembros, cuya actividad está ligada a componentes para motores térmicos. En el plan estratégico contamos con una mesa de nueva movilidad que incluye el concepto Mobility as a Service, con el enfoque de pasar de una cadena de valor tradicional vertical a un modelo de ecosistema integrado y conectado, con diversos agentes en diferentes campos, incluyendo la micromovilidad. Un motor de cambio seguirá siendo para nosotros el emprendimiento, con el Business Factory Auto (BFA), con nuevas startups en el terreno de la movilidad. Nos preocupa también que siga habiendo un exceso de regulación a nivel europeo”. Cominges comentó también la colaboración en entidades europeas como la Auto-

motive Regions Alliance (ARA) para una transición industrial justa con un enfoque Industria 5.0, así como en el clúster de clústeres de automoción europeo, European Automotive Clusters Network (EACN).

Javier Belarra (ACAN) se refirió “a los cambios en los hábitos de movilidad de los ciudadanos a las que tenemos que estar atentos desde los clústeres y las empresas para satisfacer sus necesidades si queremos ser sostenibles en el futuro”. **Josep Nadal (CIAC)** adelantó que “en Cataluña estamos trabajando desde hace dos años en un proyecto de cooperación entre clústeres catalanes vinculados al ámbito de la movilidad, que se convertirá en la mayor alianza de Europa en cuanto al número de empresas representadas, - más de 1.400 - y que verá la luz a finales de año para ofrecer soluciones enfocadas a problemas específicos en nuestro territorio”.

Ana Núñez (FACYL) apuntó que “hemos cambiado la denominación y ahora somos FACYL Clúster de Automoción y Movilidad porque es el paso que nos faltaba por dar. Con esta modificación de la denominación hemos abierto la posibilidad de incorporar empresas relacionadas con nuevos modelos de movilidad. So-

mos 91 socios, de los cuales más del 40% son pymes. En el clúster también participan como socios varias startups. Una buena parte de estas pymes y startups son desarrolladoras de soluciones inteligentes de proyectos llave en mano que llevan implícito el concepto Industria 4.0 y digitalización. Por lo tanto, ya contamos desde hace años dentro de FACYL con empresas desarrolladoras de hardware y software aplicable al sector. En lo que se refiere a la transición hacia la movilidad sostenible indicar que recientemente elaboramos internamente un catálogo de proveedores con capacidad de ofertar soluciones como suministradores de modelos eléctricos y electrificados, que ha resultado ser un éxito. En torno a un 60% de los socios tenían capacidad inmediata para proveer esas soluciones. Además de la electrificación los grandes retos del sector aparecen reflejados en los proyectos que impulsamos o en los que participamos. En 2023, hemos trabajado en once proyectos que tienen que ver con el vehículo del futuro en cuanto a ciberseguridad en proceso industrial, aligeramiento de peso, recubrimiento de materiales frente a emisiones de partículas e infraestructuras, interacción de los vehículos con las infraestructuras, etc”.

POSICIÓN EUROPEA EN LA GEOESTRATEGIA MUNDIAL

A la hora de abordar los desafíos hacia la transformación de un mercado europeo, principal receptor de la actividad industrial de las empresas miembros de los clústeres y la competitividad de otras zonas del mundo, **Celia Monsalve (GIRA)**, apuntó “el daño que están haciendo determinadas normativas y vaivenes que crean inseguridad jurídica a todos los niveles. Que se

haya pospuesto la normativa Euro 7 ha resultado positiva para algunas empresas cántabras, pero no para otras con proyectos en curso que se han visto frenados. Hay muchos puestos de trabajo en Cantabria, en España y en Europa, que dependen de la automoción y el caos normativo para estar a la vanguardia en sostenibilidad va a causar muchos estragos. Las crecientes ventas de modelos chinos repercuten negativamente en vehículos de gama baja, que suponen un alto porcentaje de los que se fabrican en España”. En cuanto a lo que planteaba AutoRevista respecto a un acercamiento como proveedores de OEM chinos, Monsalve lo ve “complicado por nuestros costes laborales con los de los competidores chinos. Por otro lado, China está a la vanguardia en electrificación y control de materias primas clave”. Asimismo, apuntó que empresas cántabras han invertido en Marruecos y algunas se están replegando en Turquía por la inestabilidad política. Tuvimos una oportunidad de relocalizar tras las rupturas en la cadena de valor por la pandemia, las materias primas y los costes logísticos, que se ha perdido, en gran medida, por los aumentos de coste de la energía y de la inflación, que ha beneficiado a países más proteccionistas”.

Javier Belarra (ACAN) trasladó una reflexión centrada “en que habría que plantear a las autoridades comunitarias y nacionales que Europa es líder en un tipo de tecnología y sería adecuado hacer una transición hacia otro tipo de tecnología y de movilidad de acuerdo y con una mayor participación del sector. Europa va a pasar de una dependencia de los países exportadores de petróleo a otra tanto tecnológica como de materias primas necesarias que lidera Asia. Por otro lado, hay un desafío de mercado. Las consultoras con las que trabajamos los clústeres nos dicen que el mercado europeo, principal receptor de los productos que se fabrican en España, se va a estabilizar e incluso no va a crecer y puede que no se vuelva ni siquiera a los niveles pre-COVID, lo que hay que transmitir a nuestras empresas. En cuanto a la competencia de China o Marruecos, nosotros insistimos a nuestros socios en que el coste de una pieza es sustancial en este sector, pero no puede ser el único elemento. Competir exclusivamente por precio >



“

El 90% de nuestra facturación conjunta procede de proyectos internacionales, lo que obliga a estar muy cerca de los constructores y Tier 1 dentro y fuera de Europa, consolidando proyectos existentes e impulsando nuevos

Mikel Lorente, ACICAE



“

En La Rioja y pienso que, en los clústeres de otros territorios, contamos con un KPI, que es la capacidad de crecimiento a partir de la colaboración en distintas áreas de las empresas directivas, técnicas, de formación...

Daniel Rueda, AEI Rioja

es muy complicado y lo va a ser más en el futuro. Debemos incidir en aspectos como el valor añadido final a través de la digitalización y la secuenciación, proceso que se puede realizar en nuestras regiones”.

Ana Núñez (FACYL) transmitió que “Europa ha hecho una apuesta necesaria por la reducción de emisiones para aminorar las consecuencias del cambio climático. La reducción de emisiones es una responsabilidad que requiere de una acción colectiva, a la que todos los sectores, países y ámbitos de la sociedad debemos contribuir. El sector de automoción y movilidad está haciendo los deberes. De hecho, nuestros socios tienen, desde hace años, en su hoja de ruta el pilar de la sostenibilidad como un elemento clave y muchos de ellos están alineados con una política europea que regule y limite las emisiones. Pero los objetivos y plazos de cumplimiento deben ser realistas. Desde FACYL pedimos a las instituciones que avancen en medidas que favorezcan la neutralidad climática, pero manteniendo la posibilidad de revisar y flexibilizar objetivos y plazos teniendo en cuenta la capacidad tecnológica real de la industria para acometer esa transición. En cuanto al acercamiento a OEMs chinos, en Castilla y León ya tenemos una experiencia positiva con la entrada de una compañía de la talla de Geely, que ha creado una empresa conjunta con Renault para explotar la unidad de negocio de motores de combustión

e híbridos implantada en nuestra comunidad autónoma. Estamos convencidos que, aunque la mayor parte de los fabricantes hayan apostado por el vehículo eléctrico, las soluciones de motor de combustión eficientes van a seguir existiendo en coexistencia con diferentes tecnologías tales como el motor híbrido o el de hidrógeno”. Otra cuestión distinta es la entrada en el mercado europeo de vehículos fabricados en China. Ana Núñez explicó que “No somos favorables al establecimiento de medidas proteccionistas, pero si Europa establece unas exigencias de obligado cumplimiento de reducción de emisiones para los vehículos y componentes que se fabrican dentro del continente, también debería establecer mecanismos de control y trazabilidad sobre el cumplimiento de estos mismos límites en todo aquello que se fabrica fuera de la UE y luego llega a nuestro mercado para no ver amenazada nuestra competitividad. Hay que tener en cuenta, además, que en el nuevo modelo de negocio de la movilidad eléctrica y conectada Europa ya no domina la tecnología. China es el líder en I+D+i de baterías eléctricas y Estados Unidos es quien marca el paso en desarrollo de software, gestión de datos y conectividad.

Josep Nadal (CIAC) indicó que “en el tema de la sostenibilidad van a converger las regulaciones europeas, donde los clústeres debemos ir previsualizando para anticiparnos a lo que va a suceder, y por otro lado, debemos ser capaces de generar el talento joven que buscan las empresas con los valores de sostenibilidad aplicadas a las diferentes áreas de la industria”.

Elena Arroyo (MCA) manifestó que “nuestros miembros están muy preocupados por la competencia del Norte de África, de Europa del Este y de Asia, pero también por la de países vecinos como Portugal, que está siendo mucho más dinámico, con una política industrial fuerte y con un ecosistema empresarial en el que colaboran empresas, centros de investigación y universidades. España se está viendo adelantada no sólo por una cuestión de costes, sino en lo que nos debemos diferenciar que es en innovación e I+D. Hay que tener en cuenta que cuando una empresa toma decisiones de inversión, analiza los costes, el ecosistema innovador, compara unos países con otros, etc. Un país que no sea suficientemente atractivo puede conllevar un riesgo de que sus empresas se deslocalicen”.

Alberto Cominges (CEAGA) añadió el tema de “la simplificación administrativa. La agilidad burocrática

AUTOMATIZACIÓN PARA LA INDUSTRIA 4.0

SU PROVEEDOR PARA:

TRANSMISIÓN DE POTENCIA
TRANSMISIÓN DE DATOS
POSICIONADO Y
SISTEMAS DE CONTROL

Sistemas de transmisión de energía y datos para aplicaciones industriales móviles.



y la velocidad en la toma de decisiones en Portugal es una ventaja para ellos enorme, desde la premisa de que la industria y, sobre todo la de automoción, es fundamental. Ha creado polígonos industriales en las zonas fronterizas, que están al límite de su capacidad en implantación de empresas. Tienen un sistema de ayudas mucho menos garantista que el español, acercándose más a los umbrales máximos de ayuda que se permiten Europa. Tenemos un país *low cost next door* (de bajo coste, al lado de la puerta). Debemos aprender de ello en cuanto a hoja de ruta y velocidad en la ejecución de decisiones o en temas como las ayudas al sobreconsumo energético que han ejecutado con gran éxito”.

Daniel Rueda (AEI Rioja) comentó que “existe una relación directa entre las regiones más ricas y prósperas y el grado de industrialización de la propia región, más concretamente si la base de esta industria son sectores avanzados como automoción. En España se están poniendo ciertas trabas a la >

“

Desde el clúster propiciamos y mantenemos esas relaciones, y una vez hemos puesto en contacto a proveedor y comprador, nos retiramos tanto de la negociación como de la parte comercial

Elena Arroyo, MCA





industria de automoción en un momento en el que Europa tan sólo va a contar con el 20% de la producción mundial en 2023. Somos el único continente que no ha vuelto a cifras prepandemia en un entorno de alta regulación, elevada burocratización y pérdida de know how frente a otras regiones del mundo. Parece que la tendencia va a seguir siendo perder cuenta y ocupa un lugar de mucha menos relevancia en el contexto mundial”.

David Romeral (CAAR) comentó que “en nuestra reflexión estratégica 24 –27 estamos tratando de conocer a fondo todos estos cambios y el impacto que están teniendo en nuestros ecosistemas. La clave sigue estando en mejorar la competitividad de nuestros socios, transformando las amenazas en oportunidades. Por ejemplo, tenemos la oportunidad de crecer en energías renovables y que ello se convierta en una ventaja competitiva para España donde antes teníamos una debilidad. También vemos oportunidades en relocalización de cadenas de suministro de Asia a Europa, como comentaron responsables de Compras de OEMs y Tier 1 en los últimos Mobility and Industrial Suppliers Meetings que organizamos en Zaragoza. Por otro lado, todavía prima el coste sobre la sostenibilidad y las emisiones de CO₂, pero es posible que esto se revierta en forma de oportunidad. Debemos aprovechar las ventajas de proximidad de un país de bajo coste como Marruecos y la creación de factorías de baterías en



Hemos lanzado, con el apoyo de la Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Castilla y León, la marca sectorial Polo de Automoción de Castilla y León Mobility Ecosystem, que cuenta con el think tank “Retos de Futuro del sector”

Ana Núñez, FACYL

distintos puntos de España, alguna ya confirmada. El volumen que podamos perder en fabricación de vehículos quizá pudiéramos compensarlo en la creación de ecosistemas de baterías, como ha ocurrido en Hungría, donde la instalación de un fabricante chino, ha generado la creación de un nuevo ecosistema con 60 -70 proveedores. Finalmente, la carencia del talento podría paliarse buscando fuera, de forma ordenada, en regiones como Latinoamérica, porque en las condiciones actuales, a nuestra industria no llega el talento que se necesita”.

Mikel Lorente (ACICAE) recordó que “cuando hablamos de China, lo venimos haciendo desde hace 10 ó 15 años. Es verdad que ahora se está haciendo más visible por el desembarco de vehículos chinos a bajo coste con notable presencia en los salones europeos como el de Múnich con un 30%. Han evolucionado exponencialmente en tecnología y calidad. Además, hay que tener en cuenta que fabricantes como el Grupo Volkswagen o el Grupo BMW tienen en torno al 40% de sus ventas en Asia-Pacífico por su implantación en la región seguidos por sus proveedores globales. Si el 90% de los proyectos de nuestro territorio proviene de ventas internacionales, el 47% procede de fuera de Europa y ya contamos con empresas vascas que suministran a OEMs chinos domésticos. Es importante que las ventas de vehículos chinos en Europa se hagan con las mismas reglas de juego desde los aspectos financiero y de sostenibilidad. Otra reflexión se orienta a los OEM chinos que se plantean fabricar en Europa, que arrastrarán a proveedores chinos, pero abrirán oportunidades para los europeos, al igual que ha ocurrido en el caso coreano. Es clave seguir manteniendo el poder de decisión estratégica en la medida de lo posible en nuestros territorios para seguir creciendo en otros escenarios, en los que la velocidad de electrificación en otros mercados no va a ser la misma en todas partes, que nos obliga a ser flexibles y a adaptarnos a un contexto que no podemos cambiar”.

Jackie Sánchez-Molero (AVIA) abundó en que “los clústeres debemos ser capaces de generar e identificar oportunidades en ámbitos que van desde las gigafactorías de baterías a la nueva movilidad, pasando por innovaciones sobre combustibles alternativos, sintéticos o biocombustibles”. ✍