

PAÍS VASCO

'La automoción vasca no vaa sufrir ya que no depende de Volkswagen'

ENTREVISTA JOSÉ ESMORÍS Presidente de Acicac y directivo de CIE Automotive/ Para el clúster la diversificación de clientes, mercados y productos garantiza una estabilidad en el futuro de las compañías del sector.

Marieta Vargas, Bilbao

El de automoción es uno de los sectores industriales más sólidos de Euskadi, ya que representa más de 20% del PIB vasco. Las buenas perspectivas de crecimiento para este ejercicio y los siguientes no han tenido que ser revisadas a pesar del escándalo de las emisiones manipuladas del grupo Volkswagen, según José Esmorís, presidente del clúster vasco de automoción Acicac y director técnico de CIE Automotive.

En 2014, las empresas de Acicac aumentaron un 5,2% la facturación y un 3,6% los empleos. ¿Qué previsiones manejan para 2015?

Va a ser mejor, sin duda, porque la tendencia es ascendente. A nivel nacional, hablamos de crecimientos del 7% en facturación y del 4% en empleo, y aquí no tiene por qué cambiar la foto. Si no hay nada que haga variar las previsiones, hablaremos de buenos resultados en las próximos años.

¿El escándalo Volkswagen podría tener alguna incidencia?

En las cantidades generales de fabricación no debería. Depende de cómo se solucionen el problema y de la apreciación que tenga el consumidor final, se verá si Volkswagen tiene alguna pérdida de clientes, pero eso irá en beneficio de otras marcas. Ahora mismo, no se puede prever una bajada del mercado.

¿No afectará al sector de automoción vasco?

La dependencia de las empresas del País Vasco del grupo Volkswagen no es tan fuerte como para pensar que por un problema asociado a una motorización vaya a sufrir alguna de las compañías, más de lo que puede ser un momento determinado.

¿Las industrias vascas están lo suficientemente diversificadas?

Si. Por ejemplo, siendo lo que es Mercedes y la importancia que tiene en Euskadi, no tiene nada que ver con lo que supone Seat en Cataluña. Eso nos ha obligado a las empresas a no ser monodependientes de un montador, lo que nos ha permitido diversificar muchísimo en clientes y



José Esmorís considera que la cooperación es la vía para adquirir dimensión.

en mercados. Exportamos el 90% y además estamos en varias áreas en cuanto a componentes del vehículo: frenos, transmisión o motor. Por eso no veo ningún riesgo.

El 'caso Volkswagen' ha vuelto a poner en cuestión el motor diésel. ¿Se prevé su final?

Falta una información muy analítica. El diésel es mucho mejor en consumo, potencia y emisiones de CO₂, pero necesita unas tecnologías adicionales para reducir el NOx (Óxido nítrico). Si se aplican esos sistemas de una manera correcta no es justo que tenga esa mala prensa. Además, si se eliminase el diésel, mañana estaríamos hablando de las

Si se eliminase el diésel, mañana estaríamos hablando de las emisiones de CO₂ de los vehículos de gasolina"

Los retos de la industria son las baterías, las posibilidades de recarga y la tecnología del vehículo eléctrico"

emisiones de CO₂ de los vehículos de gasolina. Cada combustible tiene sus ventajas e inconvenientes, hay que ser capaces de definir cuál es mejor para los diferentes vehículos.

¿Puede suponer un empujón más al coche eléctrico?

Las dificultades de las otras motorizaciones o combustibles siguen siendo las mismas que antes del tema Volkswagen. Los retos de la industria son las baterías, las posibilidades de recarga y toda la tecnología alrededor del vehículo eléctrico. Otra cosa es que motivados por análisis de mercado o por la opinión pública, se fuerce la máquina y haya resultados

Pisando el acelerador

Acicac agrupa a más de 300 empresas vascas del sector de automoción, que en el último año facturaron más de 13.700 millones de euros, con un crecimiento del 5,2% respecto al ejercicio 2013, sin contar el peso de la fábrica de Mercedes en Vitoria. Las firmas dan empleo directo

a más 76.000 personas en todo el mundo, de las cuales 36.000 trabajan en Euskadi. De hecho, es un sector muy internacionalizado, con 230 plantas productivas en 29 países, que exporta el noventa por ciento de su producción. El cluster también gestiona el AIC Automotive Intelligence

Center, un centro basado en el concepto de innovación abierta que integra conocimiento, tecnología y desarrollo industrial. Esta misma semana, acoge la última innovación del vehículo eléctrico, el motor en rueda, con la colaboración de Tecnalia.

Iparlat invierte seis millones en su planta de Cantabria

Expansión, Bilbao

Iparlat está acometiendo una inversión cercana a los 6 millones de euros con el fin de modernizar y mejorar la producción y competitividad de su planta cántabra Andia Lácteos, ubicada en el municipio de Renedo de Piélagos. El grupo lácteo vasco factura anualmente más de 350 millones de euros y además de en Cantabria cuenta con instalaciones productivas en Bizkaia, Asturias y Barcelona.

La modernización de las instalaciones de Andia Lácteos implica el mantenimiento también de toda la leche recogida en Cantabria. En este sentido, Javier Yáñez - director general de Iparlat -, destacó el peso que ha tenido en la favorable evolución del grupo durante los últimos años su relación con Mercadona, uno de los principales clientes de la central lechera vasca. Esta relación estable con el grupo de distribución valenciano supone para Iparlat una "garantía de una venta" que les permite afrontar proyectos e inversiones. Solo Javier Yáñez. En este sentido, puntualizó que Mercadona trabaja de una forma planificada y además "colabora con nosotros a la hora de plantear el futuro".

Contrato del grupo Leclerc con Bodegas Elosegi

VENTA DE VINO La empresa guipuzcoana Bodegas Elosegi consiguió un contrato para suministrar 5.250.000 litros de vino al grupo de distribución Leclerc. El acuerdo con la multinacional francesa refuerza la posición de Elosegi como la primera empresa vasca en volumen de vino vendido, con un total de 18 millones de litros en 2015.

Apertura de nuevo centro de diálisis en Bilbao

FRESENIUS MEDICAL Fresenius Medical Care ha inaugurado un centro de diálisis en Bilbao, instalaciones en las que ahora se tratan 77 pacientes de los hospitales de Cruces y Basurto en concierto con el Gobierno vasco. El centro dispone de cuatro salas de tratamiento.

El no ser monodependientes de un montador nos ha permitido diversificar en clientes y mercados"

en un plazo de tiempo más corto. Pero no creo que esta crisis suponga la muerte del diésel o la priorización de otros modelos.

En su reciente visita a Stuttgart, el lehendakari ha solicitado a Daimler vías de colaboración en I+D y en participación de empresas proveedoras vascas. ¿Aprecia un empujón al sector?

Claro, porque crecer en capacidad productiva es complicado, pero si es factible pensar en conseguir que los modelos sean de larga tirada y que podamos trabajar en su desarrollo. Euskadi es un país de fabricantes, y tenemos que seguir siendo muy buenos fabricando y en procesos. Hay que pedir a los OEM (siglas en inglés de fabricante de equipamiento original) internacionales que las ingenierías asociadas al montaje, a los procesos o al desarrollo de módulos estén alojadas aquí.

¿El gran reto es la dimensión

Si, porque hace falta capacidad económica para asumir ciertas responsabilidades que demandan los clientes y para internacionalizarse. Y no en todos los casos las empresas pueden hacerlo. Las vías más fáciles son: la integración en un gran grupo industrial o la cooperación con otros.

¿Cómo afrontan las firmas la colaboración?

Muchas empresas han podido vivir de suministrar a un fabricante concreto y no han tenido que preocuparse de salir al mercado. Pero con la crisis ha cambiado el panorama. Desde Acicac promovemos una estrategia para que entre diferentes empresas surjan posibilidades de suministrar un cliente módulos completos de algunos componentes. Cada uno aporta el conocimiento que tiene de su tecnología y puede ser un elemento diferencial basado en una colaboración en la que ganamos todos.