

ESPECIALIZACIÓN INTELIGENTE PARA LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN: MANUFACTURA AVANZADA, MOVILIDAD SOSTENIBLE E IMPLANTACIÓN EXTERIOR

Posted on 11/06/2013 by Naider



A continuación propongo un ejercicio práctico para ilustrar un ejemplo de selección de ámbitos de especialización inteligente en el País Vasco. El planteamiento viene a cuento porque, ésta es una de las directrices de política industrial elegida por el Gobierno Vasco para los próximos años ([ver](#)). El ejercicio se inicia, eligiendo un sector clave, para después mirar al mercado y proponer pautas de actuación.

Focalizar la atención en segmentos relevantes de la actividad empresarial. La automoción un sector clave

Una parte muy importante de las empresas industriales vascas en subsectores como el acero, metalmecánico, plástico, caucho, vidrio, textil, madera, productos químicos, material y equipo eléctrico, maquinaria y electrónica y fabricación de vehículos a las que se unen un buen número de instituciones y compañías de servicios en el ámbito de la I+D, la ingeniería, la consultoría, el diseño, el jurídico-legal, el marketing, la comercialización, la financiación, el mantenimiento, y un largo etc. están estrechamente conectados a la industria mundial del automóvil. De una u otra manera, todas ellas están integradas en su altamente compleja y globalizada cadena de producción y son muy fuertemente dependientes de su ciclo económico, así como de sus sistemas de organización y evolución tecnológica y de mercado.

No cabe ninguna duda de que estas empresas forman parte del "ADN" y que no se puede entender la economía y sociedad vasca sin este conglomerado empresarial, que ejerce de tractor y ha servido de fundamento para consolidar a lo largo de los años una sólida clase media que es el sustrato principal de la sociedad en la que vivimos. Desde un punto de vista cuantitativo, no contamos con estadísticas oficiales de este complejo mundo de la automoción en el País Vasco, aunque de la información que ofrece el cluster vasco de automoción ([ACICAE](#)) y de un somero análisis de la Tabla Input Output ([Eustat 2010](#)), se puede inferir que se trata de más de 300 empresas que dan cuenta directamente de entre el 15% y el 25% del empleo industrial y de no menos del 18% de las ventas totales de las empresas vascas fuera de la CAPV (ventas en el Estado y ventas en el extranjero)

En este contexto, sea como sea que miremos al proceso de especialización inteligente, el automóvil tiene que tener un papel estelar porque con su futuro, el país se juega seguramente el suyo.

Una perspectiva estructural y de mercado que hay que tener en cuenta.

La situación y horizonte de mercado que se visualiza para los próximos 15 años es como veremos apasionante, pero también muy inquietante por los grandes retos estructurales a los que el sector se enfrenta. Apasionante porque el automóvil está en el centro del gran debate energético ambiental que se deriva del incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero de las que es uno de los principales responsables. Inquietante, porque en su conjunto el cluster de automoción europeo se enfrenta a grandes retos estructurales, que, en mi opinión, se pueden resumir en cuatro grandes apartados.

- En primer lugar, ***un importante exceso de capacidad productiva*** que tiene que ver con la crisis económica actual, pero también con las propias tendencias de mercado que han desembocado en un claro desajuste entre la oferta y la demanda que se extiende a toda la

cadena de producción.

- En segundo lugar y ligado con lo anterior, una clara tendencia a la **congelación o bajada de los precios reales de los vehículos que se transmiten con gran tensión a los ensambladores y, muy especialmente, a los fabricantes de componentes y partes** a los que se exige progresivas e importantes reducciones de costes.
- En tercer lugar, una **exigencia creciente en términos de prestaciones y calidad lo que obliga a una mejora constante en términos de I+D e innovación** que se sufraga en base a mejoras de la eficiencia productiva.
- Finalmente, y quizás la más crucial, el más que evidente **desplazamiento de las grandes inversiones del sector hacia los países emergentes**, lo que conlleva de tensiones y riesgo de deslocalización de las empresas suministradoras.

La política de especialización tiene que tener en cuenta estos elementos, para proponer líneas y proyectos encima de la mesa y en este complejo horizonte existen tres vectores clave intrínsecamente relacionados con la innovación y desde mi óptica, prioritarios.

Tres vectores de especialización inteligente que van a conducir el futuro. Manufactura avanzada, movilidad sostenible, implantación exterior

El vector "manufactura avanzada". El coste de la mano de obra fue una ventaja competitiva fundamental para la reindustrialización tras la debacle de la denominada crisis del petróleo en los 80s del siglo pasado, pero difícilmente lo puede ser en la actualidad, cuando el mercado exigirá, como hemos visto, crecientes reducciones de costes.

Cada vez nos alejamos más de los estándares salariales de otros países emergentes tanto en el ámbito europeo como mundial, que son ya de facto nuestros competidores, y no queda más remedio que construir nuevas ventajas competitivas basadas en factores más robustos, en torno a la tecnología y la innovación. El País Vasco difícilmente puede aspirar a competir en procesos industriales repetitivos e intensivos en mano de obra, pero sí puede especializarse en otros más intensivos en capital y tecnología en segmentos más avanzados de la cadena de valor, como ya lo están haciendo países como Alemania que ha mantenido y siguen apostando por mantener su carácter industrial o, más recientemente, el Reino Unido y los Estados Unidos que, tras fuertes procesos de deslocalización de su industria vuelven de nuevo la mirada a la manufactura para crear empleo sólido y de calidad ([ver el caso de Estados Unidos](#) o el del [Reino Unido](#)).

Seguramente se precisarán análisis detallados de prospectiva empresarial y tecnológica y análisis en los que la propia industria de automoción, junto a los científicos y tecnólogos tendrán la última palabra, pero sin ningún género de duda, ámbitos tecnológicos como la **manufactura inteligente, los materiales avanzados, la nano y micro manufactura, la bio-industria, la electrónica flexible, la manufactura aditiva y la robótica** son algunos en los que el País Vasco debe aspirar a estar a la cabeza de la investigación aplicada si quiere mantener una posición privilegiada en esta industria y seguramente en otras de características similares.

El vector "movilidad sostenible". La regulación ambiental con exigencias crecientes sobre emisiones y la creciente pugna social y política por desligar el transporte mercancías y viajeros de los combustibles fósiles abre nuevos retos para las empresas en la cadena de valor de la automoción. Primeramente, es necesario conseguir reducir el consumo energético específico de los vehículos en una carrera ya lanzada por disminuir el peso e incorporar gamas de vehículos más ecológicos. Todo ello sin incrementar los costes y con crecientes exigencias de seguridad. Hasta 2030, es más que plausible que ganen cuota de mercado los vehículos diesel avanzados y las distintas gamas de híbridos y que sea a partir de 2030, cuando se empiece a producir el despliegue de los vehículos eléctricos y que éstos empiecen a ganar cuota de mercado a los de propulsión convencional ([ver el European Road Map for Electrification of Road Transport aquí](#) y una reflexión de Naider [aquí](#)).

Pensar que estas tendencias de mercado no implicarán cambios en la cadena de valor de la industria del automóvil es cerrar los ojos a la realidad. Los vehículos eléctricos puros supondrán una gran revolución, porque sustituirán a los convencionales. Una revolución que implicará una redefinición del mapa de la automoción en el mundo y, muy en particular, en Europa: nuevas plantas de ensamblaje y reposicionamiento global de la cadena de suministro en base a una nueva arquitectura integral de los vehículos con nuevos materiales, tecnologías y formas de hacer. En este nuevo universo, surgirán muchas oportunidades empresariales, pero también, como es lógico, amenazas para muchas empresas cuyo producto no tiene cabida en el nuevo concepto de vehículo. Para todo ello no queda más remedio que prepararse...

El vector implantación exterior. Consiste en aprovechar los conocimientos y capacidades empresariales adquiridas y seguir la dirección del mercado acompañando a las empresas líderes (Tier 1 y Tier 2) en su implantación en los mercados emergentes. Y sí, a pesar de que esta línea no tiene nada que ver con la tecnología, exigirá un gran esfuerzo de innovación para unir los intereses de empresas pequeñas y medianas y ganar la masa crítica suficiente para acceder a la financiación necesaria y, muy especialmente, dotarse de los servicios de gran valor añadido que serán absolutamente imprescindibles, pero altamente costosos.

En base a la especialización, el País Vasco tiene que ser capaz de generar un gran debate que, junto a las empresas, oriente al conjunto del eco-sistema vasco de ciencia, tecnología e innovación y sirva para desarrollar proyectos tractores y creadores de nuevas oportunidades. Ahí está el futuro, lleno de desafíos. Sólo nos queda despertar la pasión necesaria para aprovecharlos.

La foto que acompaña el artículo la puedes ver con más detalle [aquí](#)

There are no comments yet.