

PILOTAR EL COTXE FANTÀSTIC

NO BADAR. L'automoció catalana ha d'estar atenta a participar en el nou paradigma de cotxe alternatiu **FORMAR-SE**. Cal un esforç suplementari per aconseguir una base de professionals que escometin el canvi de la mecànica a la mecatrònica

JORDI GARRIGA RIU
BARCELONA

D'antuvi, el sector de l'automoció a Catalunya presenta signes de fortalesa ben palesa, amb dos grans fabricants tractors, SEAT i Nissan, que s'envolten de més de dos centenars de firmes de components i d'una cadena de concessionaris que competentment fa arribar motos i cotxes al comprador final.

Tot un colós econòmic que l'any passat va lliurar des de les seves cadenes de muntatge més de 555.000 automòbils (20% de les vendes de l'Estat), que representa un 7% del PIB i més d'un terç del PIB industrial a Catalunya. Amb tarannà exportador, fins al 65% de la producció va als mercats globals, dona feina a més de 100.000 persones amb llocs de treball directes i indirectes. Per acabar-ho d'adobar, les perspectives són prou optimistes, amb un creixement previst del 6% de les vendes a Catalunya, que tindrà la seva correspondència en un 4% més de llocs de treball. Un territori que s'ha revalorat, com explica Pedro Nueno, professor d'IESE: "Hi va haver una època en què els fabricants buscaven mà d'obra barata en països com el Marroc, però es va suscitar un problema logístic important. També hi va haver la temptació de l'est euro-

LES XIFRES

20%

VENDES CATALANES

Catalunya va contribuir amb 550.000 vehicles a les vendes totals de l'Estat espanyol.

68%

VEHICLES CONNECTATS

Segons els estudis de prospectiva, aquest serà el percentatge l'any 2025.

4%

MERCAT DEL COTXE ELÈCTRIC

Aquesta és la previsió de quota per als pròxims quatre anys.

peu, i es va comprovar el que suposava no tenir els fabricants de components a deu minuts, i patir problemes d'estoc."

Podríem parlar d'un món idíl·lic, si no fos perquè en aquest sector no hi ha aturador, i el primer que baixa del cotxe en marxa, perd. Els experts coincideixen a afirmar que cal no badar davant l'adveniment del *cotxe fantàstic*, el que els anglosaxons anomenen CASE (*connected, sha-*

red, autonomous, electrified) que exigirà les nostres empreses estar amatents a la introducció de cada vegada més sofisticades alternatives als combustibles fòssils, amb un entorn en què l'electrònica s'anirà imposant de mica en mica a la mecànica, amb notables increments dels rangs d'eficiència.

Per Ferran Verdejo, gerent del Clúster de la Indústria d'Automoció de Catalunya (CIAC), si bé és innegable que "Catalunya és competitiva en personal, coneixement, maquinària i formació", hi ha un clar marge de millora en àmbits clau: "Hauríem de tenir una posició millor en nous vehicles, sobretot en vehicle elèctric. Al clúster també ens preocupa que les nostres empreses de components s'abocuin més cap a les noves bateries, els sensors, l'electrònica, etc."

El sector ha de tenir molt clar que el que s'acosta va molt més enllà del cotxe, com explica Xavier Ros, vicepresident de recursos humans de SEAT: "La transformació digital està canviant no només el sector i la indústria, sinó també la societat. En aquest sentit, l'arribada de noves formes de mobilitat ens obre vies de negoci que fins ara no existien. Parlem, per exemple, del món que se'ns presenta amb el cotxe compartit, el connectat o l'autònom." I afegeix: "En poc temps, el cotxe passarà a ser la segona plataforma després del



Hauríem de tenir una posició millor en vehicles alternatius

FERRAN VERDEJO
GERENT DEL CIAC

Aviat, el cotxe passarà a ser la segona plataforma, després del mòbil

XAVIER ROS
VICEPRESIDENT RH DE SEAT

El 2025 el 40% del parc automobilístic ja no serà de combustible convencional

PERE RELATS
DIRECTOR GENERAL DE RELATS

Cal una visió de govern de cap a on va l'automoció en el futur immediat

FRANCESC CORBERÓ
DIR. COM. NISSAN

Els fabricants ja han vist que la deslocalització és contraproductiva

PEDRO NUENO
PROFESSOR D'IESE

mòbil. Aquesta realitat fa que sorgeixin noves funcions a l'automòbil i, amb això, nous possibles negocis orientats a oferir el millor servei al consumidor. De fet, des de SEAT entenem que deixarem de ser fabricants d'automòbils per passar a ser creadors de serveis de mobilitat."

Cal albirar a l'horitzó el que anuncia la prospectiva més solvent. Així, segons SBD, per al 2025, el 68% dels automòbils venuts disposaran d'algun tipus de connectivitat. Segons l'Agència Internacional de l'Energia, el 2035 la penetració en el mercat del vehicle autònom serà del 25%. I sense esguardar tan lluny, segons preveu Joan Pallisé, director de vehicle elèctric de Circutor, abans de quatre anys les vendes de vehicle elèctric al país se situaran entre l'1 i el 4%, és a dir, que hi haurà en circulació entre 10.000 i 40.000 vehicles elèctrics. Tampoc podem oblidar que, segons reflecteixen les enquestes de CETELEM, el 75% dels ciutadans pensen que en deu anys el cotxe ja no serà propietat d'una

Els fabricants es convertiran en creadors de serveis de mobilitat

sola persona, sinó que esdevindrà un bé compartit.

Amb aquests escenaris futurs, Francesc Corberó, director de comunicació de Nissan, estima que caldria "una visió de govern de cap a on ha d'anar l'automoció, perquè reforci el seu paper estratègic, tot anant cap a la mobilitat sostenible, allò que ara mateix mou el món". I això vol dir "transformar la fabricació, la circulació, prioritzar els vehicles híbrids i elèctrics, etc. Si no posem la mirada pensant en d'aquí a deu anys, ens quedarem endarrerits."

Perquè això no passi, seria bo que "la inversió en R+D millorés no tant en quantitat com en qualitat, i que funcionés bé el triangle indústria-universitat-recerca". "Tenim els dos primers vèrtexs, però ens falta més recerca, en un marc de col·laboració entre l'àmbit públic i privat." Al sector hi ha consens a creure que són necessaris estímuls, sota la modalitat de subvenció o de fi-

nançament tou, per permetre millorar els processos cap als diferents conceptes de la indústria 4.0.

Cal estar amatents a les noves oportunitats de negoci. Com bé diu Ferran Verdejo, del CIAC, “estem fent a Catalunya un terç de les peces que porta el cotxe, mentre que dues terceres parts es compren fora. Ens podríem plantejar fer-les aquí, coses com components petits del sistema de frenat, dels seients o els pneumàtics, que no es fabriquen a Catalunya.”

En el capítol de mancances, no podem deixar de parlar de la formació, la clau de volta per garantir que Catalunya està en condicions de pilotar el cotxe fantàstic. Des del CIAC s'ha observat que si abans el que hom demanava eren fressadors i torners, ara se sol·liciten especialistes en mecatrònica, visió artificial, realitat virtual i logística. En aquest sentit, són de gran valor iniciatives que han comptat amb l'impuls del CIAC, com els graus en enginyeria d'automoció de la UVIC-UCC i la UPC, que s'han iniciat aquest curs acadèmic 2017/18 amb més de 100 alumnes, o la implantació a l'Escola Universitària Mediterrània del grau dual en logística industrial i de serveis comercials.

Com diu Xavier Ros, de SEAT: “Hem de millorar la formació professional. Durant molts anys han faltat centres com l'Escola d'Aprenents de SEAT, que ofereix la formació especialitzada que requereix el sector.” De tota manera, afegeix: “S'està treballant per millorar aquesta situació i tant associacions, administració com empreses privades volem crear nous mòduls formatius que ens permetin comptar amb professionals totalment capacitats per afrontar els reptes del futur.”

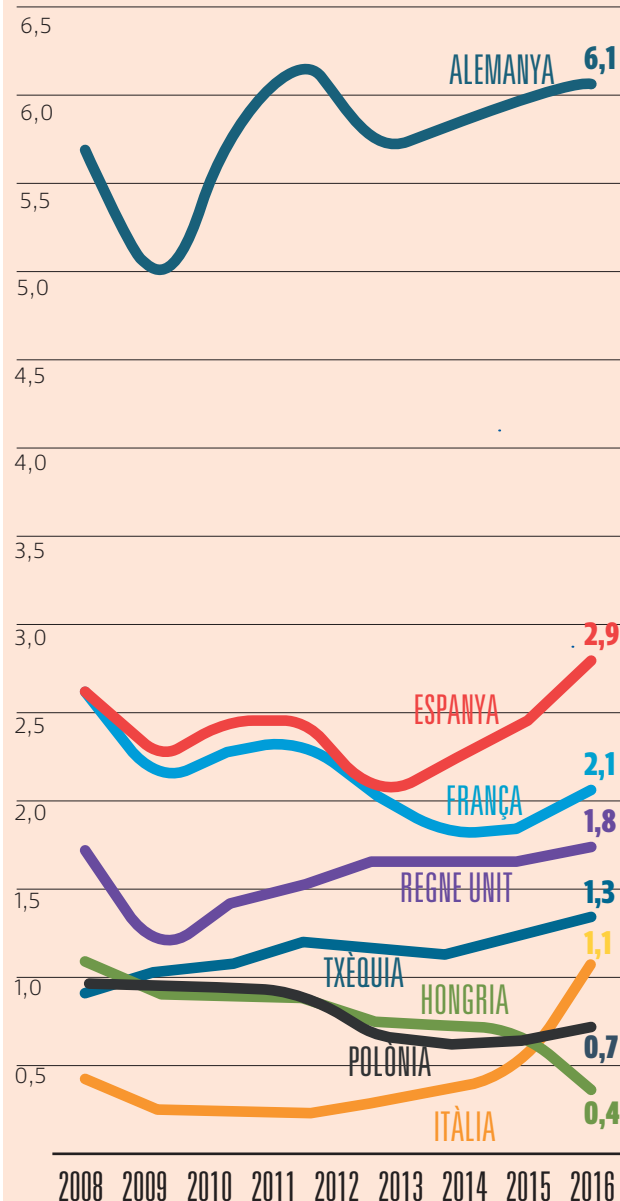
VIA NORMATIVA. Des de Relats, una de les firmes principals de components, el president, Pere Relats, té clar què s'ha de fer per garantir el futur del sector: “Tots hem de pujar al carro dels vehicles elèctrics i híbrids, ja que el 2025 un 40% del parc automobilístic ja no serà de combustió convencional.”

Pere Relats creu que ha de ser el poder de la regulació el que ens faci menar per la direcció correcta: “en l'àmbit d'Euro-

Radiografia del sector de l'automoció

EVOLUCIÓ DE LA PRODUCCIÓ PER PAÏSOS

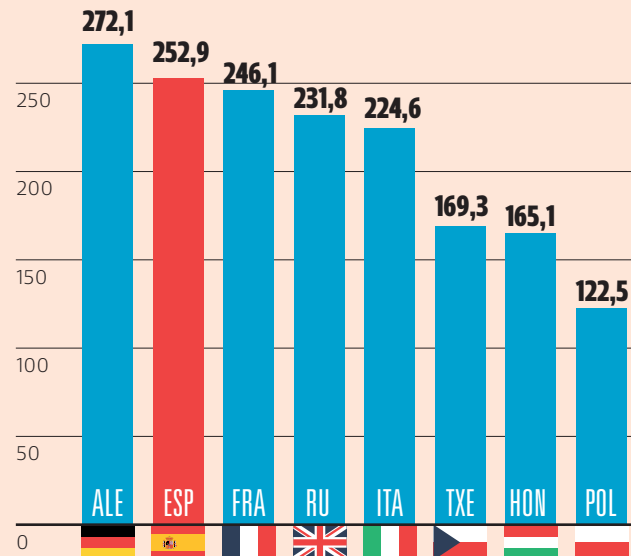
En milions de vehicles. 2008-2016



FONT: AGENDA SECTORIAL DE LA INDÚSTRIA DE AUTOMOCIÓ 2017

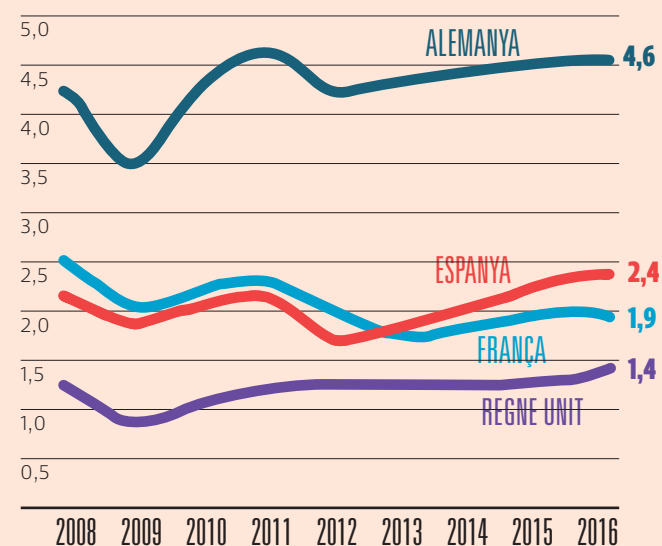
VENDES PER EMPLEAT EN EL SECTOR DE COMPONENTS

En milers d'euros. Any 2014



EVOLUCIÓ DE LES EXPORTACIONS PER PAÏSOS

En milions de vehicles. 2008-2016



Ara són necessaris especialistes en visió artificial o realitat virtual

pa s'haurien de prendre decisions com les que ha pres la Xina, que està penalitzant els fabricants que no produeixen un tant per cent determinat de vehicle de zero emissions de CO2.” Des de la talaia d'una empresa que exporta el 99% del que produeix, Pere Relats constata que estats com França i el Regne Unit han fet senyals clars al sector, tot prohibint la venda del cotxe de combustió convencional l'any 2040, o com els fabricants

d'Alemanya ja no esmercen esforços ni diners en el desenvolupament del dièsel, tot reciclant els seus enginyers, milers, de la mecànica a la mobilitat elèctrica. Cal tenir cintura, com la del gegant Fiat, que si en un inici, com recorda Relats, feia una aposta clara pel gas, ara ja parla d'electrificació de plataformes.

Una firma que s'ha afanyat a fer els deures és Ficosa, com explica Ignasi Castelló, director general de vendes: “Hem fitxat en dos anys més de 300 enginyers, i un 70% són enginyers electrònics, que fa uns anys haurien estat mecànics.” Aquest canvi d'orientació responia a un fet: “Hem redefinit els nostres pilars, i ara aprofundim en connectivitat i se-

El sector demana penalitzar qui no fabriqui vehicles alternatius

guretat amb, per exemple, sistemes de processament d'imatges de càmeres.” La seva recepta: “Ens hem de concentrar a ser alhora intuïtius i sensats, per desenvolupar solucions tecnològiques que seran clau: programaris, xips, càmeres d'alta resolució, etc.” Un gran pas evolutiu que “tindrà impactes més enllà del sector de l'automoció, amb incidència, per exemple, en la generació d'espai de places d'aparcament alliberades, el

sector del taxi, o transformant el paper d'advocats o asseguradores. També seran diferents les llicències de conduir, la senyalització viària o els ingressos fiscals per multes, entre d'altres.” Tampoc no es pot oblidar, com assenyala Castelló, que al sector també es competeix en eficiència, i cada vegada més, es fabriquen menys plataformes -elements comuns per a diversos models- amb més volum de vehicles.

Des dels fabricants als exportadors, tot el sector s'aboca a l'exportació, que ha esdevingut un dels atributs de la seva fortalesa. A hores d'ara, les vendes exteriors cap al que ja podríem considerar mercats domèstics, com Alemanya,

FOCUS

amb un 17,5% de les exportacions; França (17,3%) i el Regne Unit (14,3%). Tanmateix, a l'esdevenidor, les esperances de negoci es dipositen a Àsia, amb el Japó i Corea del Nord com a destinacions principals, que ara representa un 1,8% de les vendes, i a Àfrica (2,1%). Al parer de Pedro Nueno, "hi ha un gran potencial a Àfrica, i no només a Algèria i el Marroc, sinó també en països com Nigèria, on també es vendran cotxes i s'aixecaran factories." Per al professor d'IESE, l'est europeu també serà terra de promissió comercial per a l'automoció catalana. No hem d'obviar el fet que la vocació exportadora es nodreix del fet que el mercat intern és especialment poc dinàmic, amb un parc automobilístic envellit, amb dotze anys d'antiguitat de mitjana per vehicle, quan els nostres veïns europeus estan a vuit anys. Com diu Xavier Ros: "Un mercat vell no ajuda, sobretot des del punt de vista medioambiental, però ho podem convertir en una

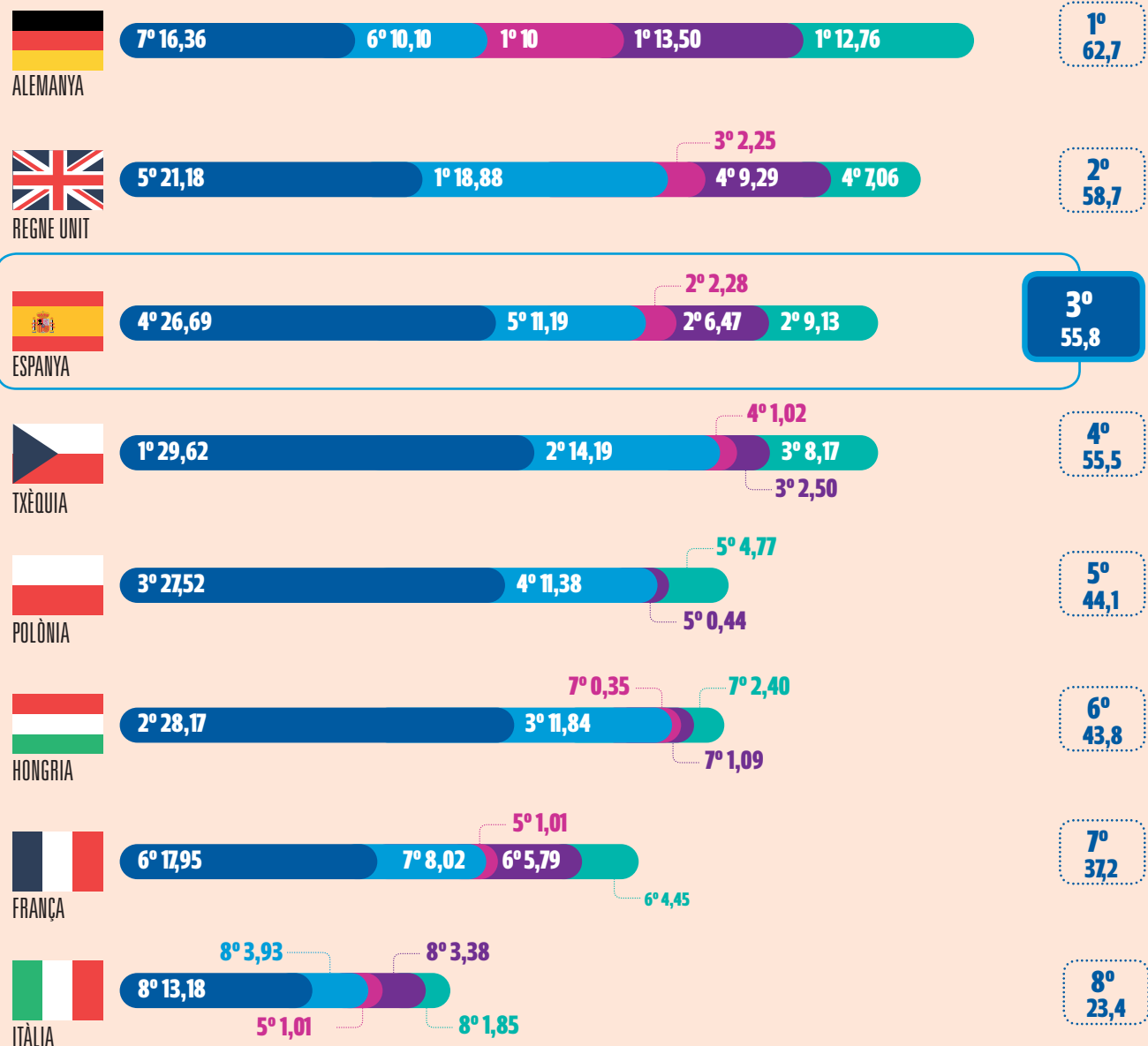
Hi ha contactes perquè un fabricant xinès s'estableixi aquí

oportunitat, ja que molts consumidors hauran de canviar el vehicle en els propers anys i pot ser una oportunitat perquè aquests nous compradors potencials disposin de vehicles més eficients."

Amb dos grans fabricants tractors, un ric ecosistema de proveïdors i una àgil xarxa comercial, Catalunya ha de convidar un altre gran actor? S'ha estat parlant amb insistència en els darrers mesos sobre contactes perquè un gran fabricant xinès de bateries s'establís a Catalunya. **Per Ferran Verdejo, del CIAC, tindria tot el sentit que "un país que produeix 550.000 vehicles l'any allotgés un gran fabricant de bateries, perquè s'hi donen les condicions, així com per a un altre fabricant".** Pere Relats troba que "és una iniciativa molt lloable que s'intenti atreure un jugador important". Xavier Ros, de SEAT, considera: "Com més companyies del sector hi hagi a Catalunya

Rànquing de competitivitat d'automoció 2016

FACTORS PRODUCTIUS ATRACTIU DE L'ENTORN FORTALESA INNOVADORA CAPITAL HUMÀ CAPACITAT EXTERIOR



FONT: AGENDA SECTORIAL DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓ 2017

més forts serem i més facilitats tindrem els fabricants. Nosaltres apostem per tenir proveïdors a prop."

NOUS ESCENARIS. Sens dubte, el gran repte del sector és a la possible transformació del model de negoci. L'eclòsió del cotxe compartit, el *car sharing*, ha determinat, com explica Ferran Verdejo, que "grans marques com Volkswagen, Toyota, BMW i Ford s'hi hagin posat, associant-se amb plataformes". "Sí, el cotxe es comparteix, però se n'han de seguir fabricant." En un futur no gaire llunyà, podem veure curioses combinacions, segons els escenaris de l'enquesta KPMG's Global Automotive Executi-

ve. En el primer escenari, les grans empreses TIC passen a tenir un paper de TIER, tot desenvolupant per al fabricant producte i servei i esdevenint un nou actor del sector de components. En un segon escenari, el més probable, la gran marca d'automòbil i la TIC estableixen una aliança d'empreses (*joint venture*), i la tecnològica passa a tenir un paper decisiu en el disseny del cotxe. En aquest escenari, les firmes de components hauran de maldar per no quedar al marge d'aquests règims de col·laboració. Una tercera possibilitat, potser la més inversemblant, suposaria un curiós canvi de papers: el fabricant esdevé desenvolupador de

El model de negoci es pot transformar radicalment a l'esdevenidor

producte i servei tecnològic i la TIC s'erigeix en fabricant d'automòbils.

Tot just abans que el mercat realitzi els ajustaments que millor li escaiguin, el sector té clar que a curt termini calen polítiques correctores per menar ja cap als nous temps d'aquest *supervehicle* alternatiu. A banda d'incorporar una injecció en ajuts realment important -el sector demana fins a 150 milions per esperonar les vendes del cot-

xe alternatiu- hi ha altres eixos de treball que reflecteixen que les coses estan canviant. Així doncs, ja es parla de modernitzar la fiscalitat, amb impostos de caràcter mediambiental que gravin més aviat l'ús que es fa del cotxe, més que la seva compra.

En el capítol de la competitivitat, on hi ha marge per fer operacions quirúrgiques és en les capacitats logístiques. Hom proposa, per reduir costos industrials, augmentar la capacitat dels camions, reduir les taxes dels automòbils al transport marítim, millorar la connexió dels ports per ferrocarril o normalitzar els trens de 750 m de longitud, entre altres mesures.