



Una trabajador en una de las líneas de montaje de la fábrica automovilística del grupo Stellantis en Figueruelas, el gran pulmón industrial del sector en Aragón.

Es un hecho irrefutable: las ventas de automóviles continúan en cifras débiles. En lo que va de año, las matriculaciones de coches nuevos en la Unión Europea apenas subieron un 5%, hasta los 4,6 millones de unidades. A esta tendencia hay que añadir otro dato preocupante: el mercado de los vehículos eléctricos cayó en mayo hasta el 12,5% de cuota total. Frente a este canal, las ventas de turismos y todoterrenos de ocasión en España superan ya el millón de unidades, acumulando una subida del 7,2% a cierre del primer semestre, lo que significa que se han vendido casi dos coches usados por cada vehículo nuevo en lo que va de año. En concreto, los modelos de entre uno y tres años tiran del mercado, con una subida del 33,9%.

Parece claro, pues, que la incertidumbre del consumidor domina ahora mismo el panorama del automóvil. Los ciudadanos no saben qué tipo de coche comprar y en qué segmento hacer su inversión, teniendo en cuenta, por un lado, su capacidad económica y, por otro, los cambios normativos en cuanto a la transición ecológica y las emisiones. El envejecimiento del parque automovilístico que nos rodea es evidente (14 años de antigüedad media), mientras la apuesta europea por la electromovilidad parece no tener marcha atrás, ya que, definitivamente, 2035 será el año en el que se ponga punto final a la producción y venta de coches con motores de combustión. Países, empresas y conductores deben cambiar su forma de pensar y actuar para adaptarse a los cambios

A fondo

De la posible adjudicación de la fábrica de baterías a Aragón depende no solo el futuro del ecosistema de automoción de la comunidad, sino también su presente

La nueva realidad de la automoción



BENITO TESIER

Presidente del Clúster del Automóvil y la Movilidad de Aragón (Caar) y de la Federación de Empresas del Metal de Zaragoza (FEMZ)

que se plantean en materia de movilidad sostenible.

Pero no solo las reglas del juego han cambiado; también lo han hecho los jugadores, con Asia y, sobre todo, China adquiriendo un papel protagonista en la partida mundial. En los cinco primeros meses de este año, los fabricantes de automóviles chinos han multiplicado por cinco las ventas de sus marcas. Según las estadísticas que maneja la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA), estos han pasado de comercializar casi 4.000 unidades en 2023 a rozar las 14.500 en el mismo periodo de este

ejercicio. Hay que tener en cuenta, además, que en estas cifras están excluidas las marcas de BYD o SAIC. La primera ha disparado su presencia, sextuplicando las ventas en el último año hasta casi 13.000 unidades. MG, perteneciente a la segunda, ha vendido este año, de momento, casi 100.000 coches, frente a los 79.000 de 2023.

En este escenario, tanto las administraciones como los agentes sociales de Aragón debemos esforzarnos para transmitir nuestras fortalezas, la competitividad de nuestras factorías, el compromiso de nuestros trabajadores y la paz

laboral que siempre ha imperado para poner de relieve nuestro atractivo como tierra de confianza y ser capaces de captar a aquellos fabricantes chinos que acabarán produciendo en Europa para evitar los aranceles. España y, en concreto, Aragón, es la mejor puerta de entrada que van a encontrar. Quizá llegamos tarde con los OEM de potencias automovilísticas en auge como Japón o Corea, que cada vez copan más mercado nacional, pero estamos a tiempo de convencer a los que han de llegar en un futuro no muy lejano. En esta tarea, que se antoja crítica, el recién creado Observatorio Aragonés del Sector Automoción pondrá toda su capacidad de trabajo para anticiparse a los cambios de tendencias y contribuir a la permanencia del ecosistema.

Así las cosas, no descubrimos nada al decir que toda la industria de la automoción, fabricantes y auxiliares, afronta tiempos nuevos por múltiples factores y circunstancias. Estamos ante un reto de tamaño mayúsculo. Pero en nuestro carácter aragonés se intuye el tesón y el sacrificio necesarios para convertir las amenazas en oportunidades de negocio. La innovación y el desarrollo de nuevas tecnologías y soluciones adaptadas a cada necesidad serán imprescindibles por nuestra parte. Debemos impulsar el empleo de nuevos materiales y el aprovechamiento de los componentes. Tenemos que potenciar productos de mayor valor añadido para el coche conectado y eléctrico. Y también potenciar el talento de nuestros ingenieros, para continuar innovando nues-

tros productos y procesos productivos.

Porque, para afrontar con éxito este delicado momento, el sector del automóvil debe subirse a la nueva movilidad. La industria auxiliar debe adaptarse a esta transición con rapidez para hacer frente a sus competidores y esto pasa, sin duda, por la instalación de la fábrica de baterías de Stellantis. Pero este desafío trasciende a Aragón. Necesitamos la implicación del Ejecutivo regional, pero también del Gobierno de España. A través de diferentes fórmulas, como los Per-te, las ayudas a la instalación de nuevas industrias, a la innovación y a la descarbonización, puede colaborar para que nuestra comunidad compita con otras zonas geográficas del país que también aspiran a adjudicarse este tipo de inversiones. Así como nuestra decidida apuesta por las energías renovables y el sector tecnológico transversal para todos los sectores de Aragón.

El proyecto de la fábrica de baterías tiene que recalcar en Aragón y convertirse en una realidad si queremos contar con una industria del automóvil robusta, competitiva y de valor añadido que genere riqueza en nuestro territorio durante las próximas décadas. La planta mini-mizaría los efectos colaterales negativos de la caída de las ventas de coches, pero también nos situaría entre las regiones líderes a nivel mundial en empleo industrial y producción de vehículos híbridos y eléctricos. Con la fábrica de baterías no solo nos jugamos el futuro; también el presente de nuestro sector. ■