

astola

ikerketa eta historia

DURANGALDEKO URTEKARIA

9.zk 2015 • 5e



PLATERO Y TU
CORREOS

DURANGALDEA, EUSKAL AUTOMOBILGINTZAREN MOTORRA



Amaia Portugal (Gaindegia)



Txelu Angoitia

Bizkaian ibilgailuen osagaiak ekoizten diharduten enpresen erdia baino gehiago Durangaldean dago, gure eskualdean sektore honek duen indarraren erakusle. Enplegu askoren sortzailea eta fakturazio handiak biltzen dituen jarduera adarra da, gainera. Ekonomia fase berri batean sartzen ari dela dirudien honetan, formakuntza espezifikoa eta eskualdeko enpresa eta zentroyen arteko lankidetzaz ezinbesteko erregaiak izango dira, ibilgailuak martxan jarrai dezan.



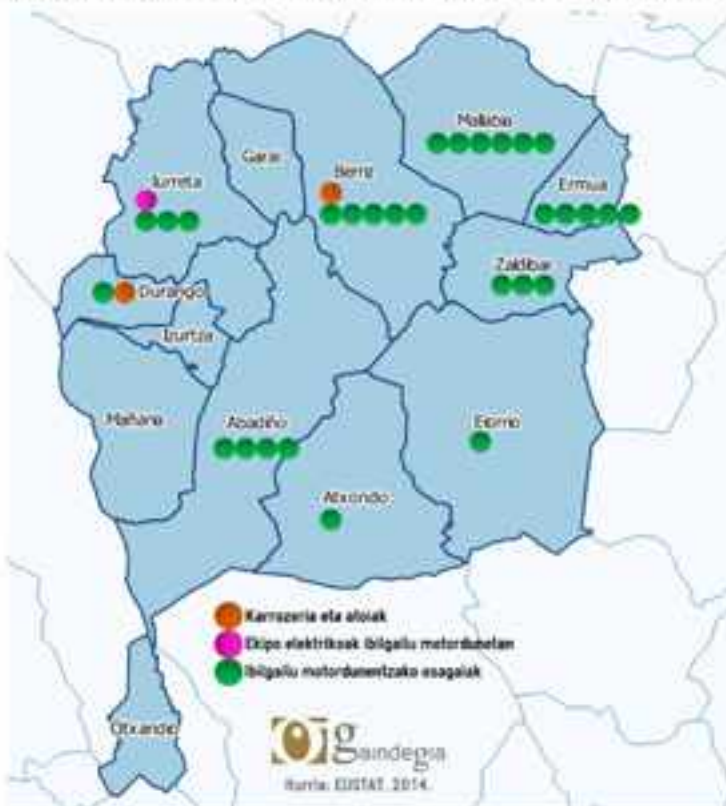
Durungaldeak 35.435 euroko Barne Produktu Gordina du biztanleko (Eustat, 2010); Euskal Herriak eta Bizkaiak baino %22 eta %21 gehiago, hurrenez hurren. "Bizkaiko biztanleriaren %9 osatzen dugu, baina %20tik gorako ekarpena egiten diogu BPGari", azaldu du Julian Izaga, Azterlaneko Berrikuntza eta Teknologia zuzendariak. Automobilgintzaren sektoreak eskualdean dituen erro luzeek zerikusi handia dute horretan.

Izan ere, apustu egokiak eginez gero, poztasun handiak eman ditzakeen jardura da automobilgintza. Datu batzuk ematearren, ACICAE klusterraren arabera,

sektore honek 13.071 milioi euro fakturatu zituen 2013an Euskal Autonomia Erkidegoan: EAEko BPGaren %20 inguru. Esportazioetan duen garrantzia ere ez da makala: Bizkaiak 2014an Espainiako Estatutik kanpo saldu zuenaren guztizko balioaren %10,6 etorri zen automobilgintzatik.

Jakina, alor honetan ere izan du eragina krisiak, baina atzerrian eta diru-sarrera handieneko gizarte mailetan erosle asko dituen produktu bati erantzuten dion merkatua izaki, arazoak arazo, fakturazioak gora egiten jarraitu du oro har.

Automobilgintza establezimenduak, jardura adarraren arabera









Espezializatutako eskualdea

Testuinguru horretan, euskal automobilgintzak Durangaldean du zutabe sendoenetako bat. Eustateko 2014ko datuen arabera, EAeko automobilgintzaren alorreko establezimenduen %25,2a eta Bizkaikoena %58,2a daude eskualdean.

Krisi garaian Durangaldeak ere galdu ditu sektore honi lotutako establezimenduak, ia %18 jaitsi baita kopurua 2007tik 2014ra. Hala ere, Bizkaian eta EAEn baino hobeto eutsi die sektoreak garai zail hauei, horietan establezimenduen galera %35 eta %26koa izan baita, hurrenez hurren. Durangaldeko automobilgintza beranduago sartu zen krisian, eta gora egiten hasi da dagoeneko.

Establezimendu batzuk galduta ere, beste batzuen sendotasunari esker, gurean hazten jarraitzen duen jarduera ekonomikoa da, gainera. Esaterako, Abadiñoako Gestamppek beste lantegi bat zabaltzeko asmoa du aurki EAEn, eta Abadiñon bertan dagoen CIE Automotiviek fakturazio hazkunde nabarmena aurreikusi du bere 2013-17 plan estrategikoan.

Automobilgintzak Durangaldeko ekonomian duen inpaktua agerikoa da, beraz. Are gehiago, Eskualdeko Lehiakortasun Poloak enpresa industrialen artean 2012an egin zuen inkestari erreparatzen badiogu. Horren arabera, galdeketa parte hartu zuten konpainien erdia baino zertxobait gehiagok automobilgintzan zuten bezero nagusia.

Era berean, sektoreak 4.216 lanpostu zituen eskualdean 2011n (urte hartan 31.500 landun pasatxo zeuden Durangaldean), eta gainera, automobilgintzaren alorrekoak dira 250 langile baino gehiago dituzten bertako enpresa apurrak. Fakturazioari dagokionez ere, sarrera handienak izan zituzten hamar enpresetatik bederatziren jarduera adar honetakoak.



“Estancona”, izeneko auto prototipoa

Piezak bai, ibilgailurik ez

Durangaldeko industria automobilgintzari emana dago, bai, baina ez da ibilgailurik ekoizten bertan. Egiari zor, XX. mendearen erdian, izan zen Durangaldean autoak fabrikatzeko saiakera bat. Jose Estankona zenak, berak sortutako DYESA enpresaren bitartez (CMI Durango da bere oinordekoa), *Estancona* izeneko zenbait auto prototipo sortu zituen, bai eta erabili ere, baina ez zuen prozesua industrializatzeko baimenik lortu.

Hori horrela, tarteko ondasunen fabrikazioan dihardute sektore honetako eskualdeko lantegi guztiek. Zehazki, 32 establezimendutik 29k ibilgailu motordunentzako askotariko osagaiak ekoizten dituzte, beste bik karrozeriaren fabrikazioan dihardute (Berrizen eta Durangon), eta azkenak ibilgailuentzako ekipo elektriko eta elektronikoak osatzen (Iurretan).

Udalerriak aztertuta, sektorea oso barreiatuta dago eskualdean. Izan ere, Garai, Izurtza, Mañaria eta Otxandio alde batera utzira, Durangaldeko udalerriri

guztiek dute automobilgintzan diharduen establezimendu bat gutxienez.

Berrizek eta Mallabiak gisa honetako seinak establezimendu dituzte; horietan daude, hain zuzen, automobilgintzari lotutako saltoki edo lantegi gehien. Ez da kopuru makala, batez ere Mallabiaren kasuan, mila biztanle pasatxo baino ez dituen herria izanik. Gisa honetako establezimenduen kontzentrazio handiena duten udalerriak ere badira: Berrizko establezimendu guztien (sektore guztiak batuta) %1,5a dago automobilgintzari zuzendua, bai eta Mallabikoen %2,6a ere.

Portzentaje horiek ez dirudite bereziki handiak, baina

kontuan izan behar da sektore honetan establezimenduak urriak eta handiak direla, ugariak eta txikiak baino gehiago. Durangaldeko udalerriz zenbaitetan duen pisuari neurria hartze aldera, aintzat hartu behar da Bizkaiko establezimendu guztien %0,06a eta EAEkoen %0,07a baino ez direla automobilgintzakoak.

Dena dela, establezimendu kopurua baino garrantzitsuagoa da horietako bakoitzak sortzen duen enplegua, eta sektore honetan, kopuruak handiak dira. Durangaldeko 32 automobilgintza establezimenduetatik batek 500 langile baino gehiago ditu (Ermuko Tennecok), beste batek 250 eta 499 artean (Abadiñoako Pierburgek), eta zazpi 100 eta 250 artean. Azpimarratzekoa da Ermuak eta Abadiñoak

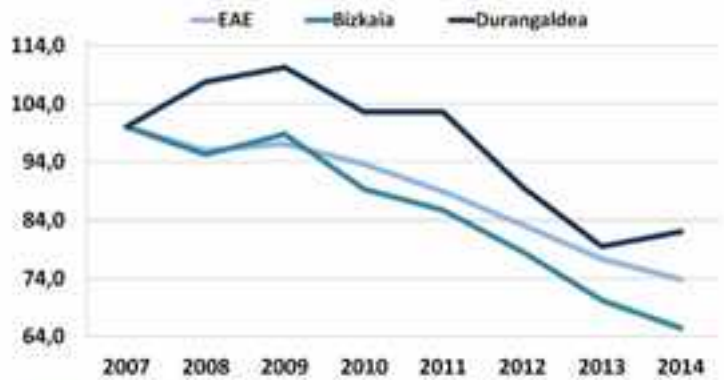


ACICAE klusterraren instalazioak

100 langile baino gehiagoko hiruna establezimendu dituztela. Gainera, mila biztanle pasatxo dituen Atxondok sektore honetako establezimendu bakarra du (Fuchosa), baina handia da, 100 eta 250 langile artean baititu.

Hori horrela, Durangaldeak baditu lehengaiak Bizkaiko eta Euskal Herriko automobilgintzaren motorra izaten jarraitzeko. Produktuak diseinatzeko ahalmena garatzea, gazteei formakuntza espezifikoa ematea eta tokian tokiko enpresa eta zentroen arteko lankidetzeta sendotzea izango dira hemendik aurrerako erronkak. Horiek dira eskualdeko automobilgintzaren etorkizuna bermatzeko gakoak.

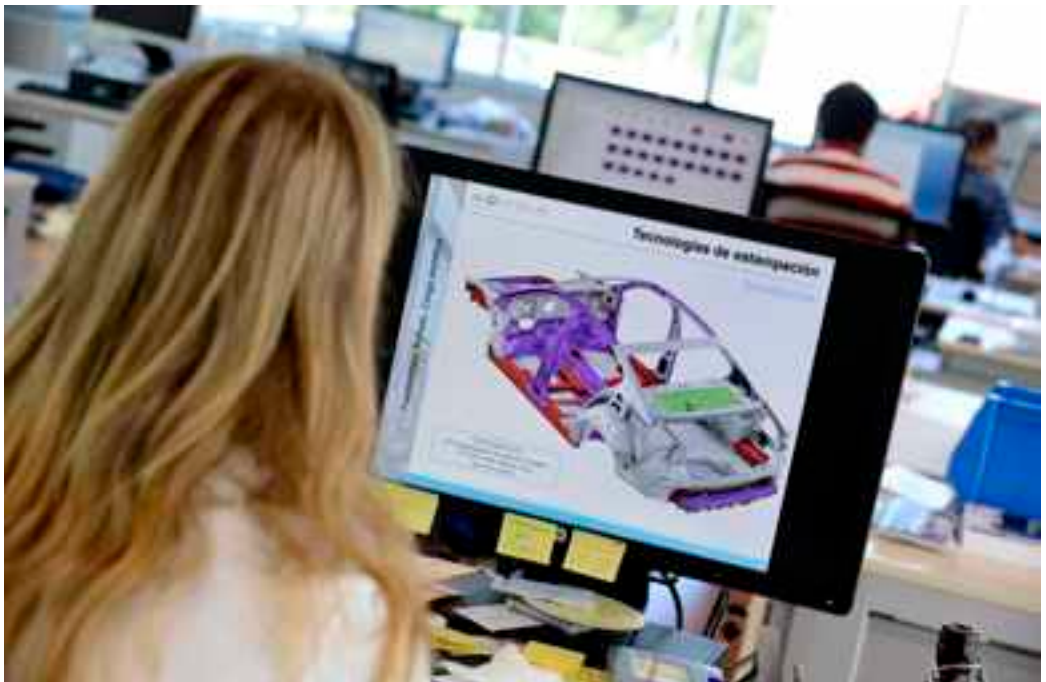
Automobilgintzaren sektoreko establezimenduak krisian (100=2007)



Iturria: EUSTAT



Pierburg enpresa Matienan



Azterlan





BI LEMAZAIN BEREIZGARRI

“Batuetan ez gara konturatzen halako industria ehun integrala izateak duen garrantziaz. Sinergia eta konplizitate asko dago”. Jose Esmoris CIE Automotiveko I+G zuzendariaren hitzak dira, Durangaldean automobilgintzak duen tradizioaz ari dela. Bat dator Julian Izaga IK4-Azterlaneko Berrikuntza eta Teknologia zuzendaria ere: “Zalantzarik gabe, Durangaldeko jarduera ekonomiko garrantzitsuena industria da, eta industriaren barruan, automobilgintzak duen trakzio efektua eztabaida ezina da”.

Hain zuzen, efektu horren bi adibide erakusgarrienetakoak dira CIE Automotive eta IK4-Azterlan berbera. Lehenak Abadiñon du egoitza nagusia, baina Euskal Herriko eta munduko beste zenbait tokitan ere baditu lantegiak. 2002an sortu zen, Aforasa eta Egaña enpresen fusioaren ondoren. Esmorisen arabera, “eredu multitekologiko honek irtenbide aurreratuak eskaintzen ditu bost teknologiatan: aluminioa, forja mekanizatua, metala, plastikoa eta altzairua. Mundu osoan eta punta-puntan ibilgailuak eraikitzen dabiltzan enpresak eta hornitzaileak dira gure ohiko bezeroak”.

Durango IK4-Azterlanek, berriz, bestelako izaera dauka. 125 laguneko lan-taldea duen zentro honek metalurgiaren ikerketan dihardu duela 40 urtetik, eta eskarmentu hori oso lagungarria zaie automobilgintzaren sektoreko askotariko enpresei. Hori ez da Azterlanen ildo bakarra, baina Izagak esan bezala, “bezero ditugun sektoreen artean, eta nagusiki ikerketa eta garapen proiektuen bitartez, estanzio teknologietara eta galdaketaren alorrera zuzentzen dugu gure lana”.

Alor askoren batura

Izan ere, Izagak gogorarazi bezala, askotariko alorrek egiten dute bat automobilgintzaren sektorean: “Pentsatu beharra dago teknologia mordoak hartzen duela parte jarduera ekonomiko honetan. Eskualdean baditugu, adibidez, galdaketaren sektoreko oso enpresa garrantzitsuak, automobilgintzarako baino ez dutenak ekoizten. Esaterako, Gestamp taldean, askotariko edukiak dituzten teknologiak garatzen ari dira, ibilgailuei txertatzeko”.

Azterlanek, beraz, harreman zuzena du Durangaldeko beste automobilgintza enprekin, berrikuntza garatzen laguntzen dieten heinean. Hain zuzen, Izagak zein Esmorisek uste dute eskualdeko sektore honetako enpresek elkarri eragiten diotela, onurak bi norantzatan doazela.

Izagak esan bezala, “balaztatarako galdaketa osagaiak, abiadura kaxetarako karkasak, juntura teknikoak... eskualdean dauden enpresak aritzen dira horietan. Gu hazi gara, hein batean, Durangaldeko industria oso garrantzitsua delako. Nire ustez, hainbesteko jarduera ekonomikoa sektore honetan lanean jartzea sendotasunaren seinale da. Izan ere, oraingoz, automobilgintzak ibilbide luzea du aurretik”.

Krisiari eusteko bi bide

IK4-Azterlanek eta CIE Automotivek bide desberdinak urratu dituzte hazten jarraitzeko. Azterlanen ingurune naturala Euskal Herria dela azpimarratu du Izagak: “Ikuspegi kuantitatibotik, behintzat, bertan daude gure bezero gehienak. Gero, oro har industrian gertatzen den bezala, Espainiako Estatuaren bada gure merkatu naturala, eta era berean, orain asko eta ondo ari



gara lanean Portugalen, Frantzia, Erresuma Batuan, Alemanian... Eta gauza txikiak baina interesgarriak egiten ari gara gorabidean dauden zenbait herrialdeekin: Mexiko, Brasil, Errusia eta Txina”.

Dena dela, erosen Euskal Herrian daudela dio Izagak, eta krisiak krisi, hazten jarraitzeko ez dutela norabidea aldatu beharrik izan: “Gure estrategiak barne hartzen zuen nazioartekotzea, baina ez deslokalizazioa. Gure ezagutza zentroa Durango da, eta izaten jarraituko du”.

CIE Automotivек ere Abadiñon du egoitza nagusia, baina era berean, hamarnaka lantegi dituzte munduan barreiatuta. “Enpresa globala gara, 60 ekoizpen lantegi baino gehiago eta 23.000 langile ditugu, askotariko herrialdetan. Munduan egoteak duen gauzarik onena da krisiak desberdin jo duela toki batean eta bestean, eta gorabidean dauden merkatuek hazten jarraitu dute, erritmo onean”, azaldu du Esmorisek.



Elkarlana, gakoa

Eta etorkizunari, nola begiratzen dio Durangaldeko automobilgintzak? Izagak adierazi du sektoreko enpresen arteko elkarlana izango dela gakoetako bat, besteak beste, bertako industriak ertainak edo txikiak direlako nagusiki: “Ez gara indartsuagoak izango gehiago izanda, ez da hori. Elkarlana hausnarketa estrategikorako gaia da eskualdean. Eta hasiak gara horretan lantxo batzuk egiten”.

Zehazki, Azterlanek eta beste hiru enpresak ADI taldea sortu dute Durangaldeko Lehiakortasun Poloaren barruan. Ingeleseko *Austempered Ductile Iron* delakoaren siglak dira ADI, eta goi mailako ezaugarriak dituen material horren (altzairua) garapena eta erabilera sustatzeko elkartu dira.



IURRETA INSTITUTOA, PROFESIONALAK PRESTATZEN

Halako sektore espezializatu batek ondo prestatutako profesionalak behar ditu, eta horretarako, Durangaldean, gakoa da Iurreta Institutuak betetzen duen rola. Jabi Arbeo Fabrikazio Mekanikoko irakaslea da bertan. Ziklo honetan ikasten eta praktikan jartzen diren edukiek aplikazio asko dituzte automobilgintzaren sektorean.

Automobilgintzari lotutako zer alor irakasten dira Fabrikazio Mekanikoan?

Gure formakuntza ez da zehazki automobilgintza arloko fabrikaziora zuzentzen, arlo guztietako fabrikaziora baizik. Baina Durangaldean enpresa askok azpikontratatuta egiten dute lan automobilgintzarako, eta orduan, adibidez enpresa batek pieza txiki bat egiten badu eta auto baten ateko sarrailan jartzeko bada, nolabait, zure lanak lotura zuzena dauka autoen munduarekin. Guk ez ditugu ikasleak prestatzen

automobilgintzarako, baina fabrikazio mekanikoan egiten dira pieza eta elementu konkritu batzuk, eta, besteak beste, automobilgintzan inplementatu daitezke.

Adibidez, Durangaldeko enpresa batzuek berdin egiten dute lan automobilgintzarako zein aeronautikarako.

Bai, Durangaldean badaude enpresa batzuk pieza konkrituak egiten dituztenak, eta gero agian Renault etxearentzako izan daitezke pieza horiek, baina ez dakigu haien funtzio zehatza zein den. Izan ere, ez dute zuzenean egiten Renaultentzako, baizik eta beste bitartekari batentzako. Eskualdeko beste zenbait enpresak bai, bukaerako produktu batekin egiten dute lan. Gestamp, esaterako, karrozeria egiten du zuzenean Mercedesentzat. Cie Automotivек ere egiten ditu bukaerako produktuak.



Eta Pierburgek: EGR balbulak egiten dituzte, eta balbula horiek derrigor instalatu behar dira auto guztietan.

lurreta Institutuko ikasleek enpresa horietan egiten al dituzte praktikak?

Praktikak baino gehiago, enpresako modulua egiten dute. Bestelako dimentsioa du. Lehen beti hitz egiten zen praktikei buruz, baina orain lantokiko prestakuntza da: diseinu kurrikularren barruan dagoen irakasgai bat da, eta edukiak eta ebaluazio sistema propioa ditu. Hor inplikazio zuzena dago, eskolaren zein enpresaren aldetik. Nolabait esateko, termometro bat dago, eta horrela guk ere ikusten dugu enpresaren errealitatea zein den. Bai eta zer bilakaera dagoen eta ikaslearen kompetentzia profesionala nola ari den garatzen ere. Era berean, enpresek ere ikusten dute gure formakuntza nolakoa den. Hor elkartrukeak daude, eta noski, hori oso garrantzitsua da guretzat, enpresentzat, eta batez ere ikasleentzat.

Bukatutakoan, ikasleek ba al dute aukerarik Durangaldeko automobilgintzan laneratzeko?

Espezifikoki automobilgintzan baino gehiago, esango nuke, oro har, ikasleek fabrikazio mekanikoan topatzen dutela lana heziketa zikloa bukatutakoan. Krisia hasi baino lehen %100ean, eta orain, esango nuke aurten agian %60 inguru geratuko direla enpresetan. Jakina, kontratuak eta lan baldintzak aldatu dira, baina asko lanean geratuko dira. Ikusten da, era berean, enpresek gero eta gehiago eskatzen dutela, eta ikasleak ere jakinaren gainean daude, praktika onak egiteak zer garrantzi duen. [a](#)

Amaia Portugal

Gaindegia