

“TENGO EL SUEÑO DE VOLVER A FABRICAR UN AUTO 100% ARGENTINO”

Pedro Neiling

Los orígenes

Nací en Florida, partido de Vicente López, el domingo 25 de febrero de 1945, el mismo día del natalicio del General San Martín. La familia de mi padre, Guillermo, vino de Hamburgo. Mi madre, Helga, nació en la ciudad alemana de Dresde y llegó muy joven a la Argentina.

Papá era dueño de Casa Paz, una de las mercerías más grandes del país, sobre la calle Carlos Pellegrini, en pleno centro de Buenos Aires. Mi madre, ama de casa, me fue formando desde muy chico en la cultura del trabajo. A los tres años, ella me ponía un banquito junto a la piletta de la cocina para que la ayudara a lavar los platos. También hacía de baby-sitter de mis dos hermanas menores.

Cursé la primaria en la Norte Schule de Martínez, y la secundaria en una escuela alemana de Palermo. La mía fue la primera camada desde que reabrieron las escuelas alemanas después de la guerra. En mis épocas de estudiante, los sábados y domingos me quedaba cuidando chicos para hacerme de unos pesos. Cuando se dormían, yo aprovechaba para estudiar.

Si bien no era un mal alumno, jamás sobresalí en los estudios. Donde sí me destacaba era en el deporte, sobre todo, en rugby y remo. Llegué a ser timonel en campeonatos sudamericanos, en representación de la Argentina. Cuando me retiré del rugby, pasados los cuarenta años, por mucho tiempos seguí siendo entrenador de equipos juveniles, en mi club de siempre, Banco Nación.

Los inicios en la metalurgia

Conseguí mi primer trabajo en el '65, en una fábrica de rectificadores de silicio. Allí estuve hasta el '68, cuando me fui a trabajar a un corralón de materiales en Florida. Mientras tanto, cursaba la Licenciatura en Organización de la Producción en la UADE. Empecé en el '68 y me recibí en el '73.

En el '71, mientras aún estudiaba, un amigo me consiguió una entrevista para entrar en el área de forjado de Renault Argentina. Hasta aquel entonces,



nunca me habían interesado los autos. Y se los dije en la entrevista laboral: “Yo no sé nada de fierros, pero estoy dispuesto a aprender”.

Me contrataron para el área comercial del área de forjado. En aquellos tiempos, Renault era la automotriz más integrada de la Argentina. Tenía su propia forja, su fundición, su fábrica de matricería... Más del noventa por ciento de los componentes de los autos eran fabricados en la planta cordobesa de Santa Isabel.

Allí estuve varios años, empapándome de metalurgia. Trabajé en Renault hasta el '86, con una breve interrupción en el '77, en que trabajé en una fábrica de resortes de precisión. Durante todos esos años, fui adquiriendo un gran conocimiento de la industria metalúrgica, sobre todo, dentro de la especialidad del forjado.

Forjando un destino

En el '86, la sección de forja de Renault se convirtió en una sociedad independiente. Los gremios habían presionado por sacar la forja de la planta de Santa Isabel, porque contaminaba el ambiente laboral de los demás empleados.

En ese contexto, me surgió la oportunidad de hacerme cargo del área comercial de una forja en San Luis, instalada en el marco de la Ley de Promoción Industrial. Esa empresa, Cramsa, fue adquirida por la española Gamesa en el '97.

En esos tiempos, me enfermé y me tuvieron que operar de una hernia. Era un trabajo muy estresante. Mi señora, Alicia, me sentó junto a mis hijas Lorena, Bárbara y Silvina, y entre todas me dijeron: "No importa el trabajo. Lo primero es tu vida". En el '98, renuncié y conseguí otro puesto como gerente comercial en Forja San Martín, una empresa familiar de unas doscientas personas. En 2001, la compañía se presentó en quiebra.

No era un buen momento para estar desempleado. La crisis había arrasado con gran parte del tejido industrial metalúrgico. Aunque, como yo siempre estuve ligado a ADIMRA, tenía muchas relaciones dentro de la industria. Así, me relacioné con la gente de Rubol, que realiza distintas actividades de forjado para las terminales.

Asumí la gestión comercial de esta empresa que hoy tiene unas 130 personas, y que se especializa en engranajes para cajas de cambio de automóviles.

CAFOR, gremialismo empresario en la Cámara del Forjado

A lo largo de mi extensa carrera, siempre estuve muy vinculado con el gremialismo empresario. Desde mi rol como Presidente de CAFOR (Cámara del Forjado), brego por los intereses de los forjadores, que están en una situación muy delicada dentro de la cadena productiva.

Como productores de insumos para la industria automotriz, sus clientes son grandes empresas que compran volúmenes enormes y suelen ser duras negociadoras. Para producir, el forjador necesita un tipo de acero especial, que en la Argentina sólo es producido por Aceros Zapla y, en parte, por Acindar.

Como Presidente de CAFOR, luché por que todas las PyMEs familiares del sector se unan en un frente común. No es fácil, porque el área de forja está compuesto por muchas pequeñas empresas bastante atomizadas, que trabajan



para industrias tan variadas como la automotriz, ferroviaria, vial, agrícola, petrolera, naval, de electrodomésticos, y la minería.

No es sencillo conciliar las posiciones. Pero es una lucha necesaria. Mi logro, en este aspecto, ha sido lograr una mayor unidad. Es fundamental entender que, si bien en un punto competimos por los clientes, los forjadores viajamos todos en el mismo barco y compartimos muchos intereses. Entre ellos, lograr que el gobierno reduzca los aranceles para la importación de acero extra Mercosur, una medida que encarece nuestras materias primas y complica la subsistencia de muchas pequeñas empresas del rubro.

ADIMRA

Además de mis actividades en CAFOR, también ejerzo el gremialismo empresario a nivel más general, a través de mi participación en el Comité de Presidencia de ADIMRA, del que formo parte desde 2009.

Este Comité es una entidad fuera de serie que tuvo la visión de federalizar la representación de la industria metalúrgica. Dentro del Comité, hay miembros de Buenos Aires, Córdoba, Rosario, y Las Parejas. No siempre estamos de acuerdo, pero todo se discute y se habla. No hay ningún tema tabú. Todo puede ponerse sobre la mesa, si sirve a los intereses de la industria metalúrgica nacional. Un hecho extraordinario es que, dentro del Comité, también participan los ex



presidentes de la institución. Esto es notable, y hace que uno vaya con ganas a las reuniones, porque percibe que la cosa funciona y que se obtienen resultados.

Además, este Comité ha creado algo extraordinario con ADIMRA Joven. Ha tenido la visión de ir preparando a la gente para seguir adelante con la obra que nuestros padres y nosotros iniciamos. Todos los que forman parte de ADIMRA Joven, la próxima generación de industriales metalúrgicos argentinos, tienen un empuje fabuloso y unas ganas de hacer inagotables. Puedo observarlos a diario a través de mis interacciones con los miembros de la Comisión Automotriz, que yo presido, y donde comparto reuniones con muchos jóvenes metalúrgicos.

El legado

Conocí a mi mujer, Alicia, en un torneo de hockey. Y nos enamoramos en Bariloche, donde coincidimos mientras ella estaba de viaje de egresados. Nos casamos el seis de septiembre del '73, y tuvimos tres hijas: Lorena, Bárbara, y Silvina. Arranco temprano todos los días, cuando salgo a caminar con el perro. No tengo una rutina fija. Algunos días voy a la planta de Volkswagen de Pacheco. Otros días voy a la fábrica de Rubol, que se encuentra en Córdoba.

Mi legado en la industria argentina estará vinculado con el gremialismo empresario, al que dediqué tantos años, y que me dio tantas alegrías, frustraciones,



y esperanzas. Muchos tratan de eludir esta responsabilidad, porque creen que las reuniones son una pérdida de tiempo. Pero la historia nos demostró que el gremialismo empresario es fundamental. A los industriales, nadie nos ha regalado nada. Estamos en la lucha para defender lo nuestro. Y, en este aspecto, ADIMRA está desarrollando un trabajo extraordinario.

Soy optimista sobre el futuro de la industria de aquí a cinco años. La industria automotriz, que es la que mejor conozco, ya fabrica 750.000 vehículos anuales, con la visión de llegar al millón en un corto plazo. Yo tengo el sueño de volver a fabricar un auto 100% argentino, como fue el Falcon, el Renault 12 o el Siam Di Tella. ¿Por qué no podemos volver a tener nuestro auto propio?