

La producció i venda d'automòbils, en hores baixes

Un perillós colp de volant

La falta de suport de l'administració, les escasses inversions en infraestructura i el fort descens de les vendes han posat en perill el desenvolupament futur de la indústria de l'automoció, un sector que des de fa anys llança desesperats crits d'auxili. 45.000 llocs de treball poden desaparèixer.

Quan connectem la televisió, obrim un diari o una revista hi ha un 70% de probabilitats de trobar-nos davant dels ulls amb un anunci de l'últim model o d'una sèrie limitada d'algun fabricant de cotxes. Encara que sembla paradoxal, el sector de l'automoció recorda ara de manera insistent al possible comprador els productes disponibles en el mercat, i ho fa per tots els mitjans de comunicació.

Segons xifres oficials, de les deu primeres empreses inversores en publicitat a l'estat espanyol durant el 1992, set eren fabricants d'algun tipus de vehicle. Les desorbitades quantitats de diners, però, invertides en les campanyes publicitàries només són un dels camps de batalla de la gran guerra que s'han declarat des de fa temps les diferents marques i les seues respectives xarxes de comercialització i distribució per a ampliar quota de mercat o, simplement, per tal de mantenir un nivell de vendes que els assegure la supervivència.

Aquesta lluita titànica té lloc quan s'acaba de confirmar un dels més importants descensos de les vendes de cotxes a l'estat espanyol. Fonts del sector anunciaven fa pocs dies la rebaixa d'un 52,2% de les vendes durant el mes de gener. Això va ser prou per a posar en marxa tots els senyals d'alarma, empresaris, sindicats i distribuïdors.

A tot això cal afegir els efectes negatius que ha provocat la rebaixa progressiva dels preus de venda dels vehicles. L'increment del preu dels cotxes s'ha mantingut al llarg de tot l'any passat per sota de la pujada de l'índex de preus al consum. Davant aquesta caòtica situació, els fabricants i les distintes associacions empresarials relacionades amb el món de l'automòbil demanen ara urgentment una rebaixa de les càrregues financeres, però el govern de Madrid es fa el sord i mira cap a un altre lloc.



Des de l'1 de gener del 1992 s'aplica als cotxes un IVA del 28% i no del 33% com abans, per homologar l'impost amb els vigents en altres països europeus membres de la CE. La rebaixa va ser ben acollida pels fabricants perquè veien pujar alegrement les xifres de vendes durant els primers mesos. Poc va durar l'alegria. El retall fiscal de cinc punts no va ser suficient per a resoldre els greus problemes que travessa encara avui el sector.

MENYS VENDES, MENYS TREBALL

L'aspecte laboral sol ser un dels terrenys

on més competeixen les forces contraposades en una situació de reconversió de qualsevol sector. Pel que fa al món especial de la construcció de vehicles, el punt laboral és sempre el més sensible a qualsevol canvi. "En principi, segons portaveus de la patronal, el nivell d'ocupació del sector va lligat a la producció i solament s'arriba a un retall significatiu quan es produeixen reestructuracions dràstiques". Per a enguany, els grans grups no han anunciat grans mutacions i tots plegats continuen una política més aviat d'integració. No obstant això, el preu per a mantenir el nivell d'ocupació sembla molt

alt, segons els càlculs de la patronal.

Al llarg dels últims anys, la fabricació d'automòbils ha invertit al voltant d'uns 70.000 milions anuals, llevat els exercicis del 1990 i 1991, durant els quals les xifres es van disparar fins als 140.000 milions, precisament a causa dels ajustos realitzats en qüestions laborals i socials de tot tipus.

Potser, pensen alguns observadors consultats per EL TEMPS, els inversors han vist a l'estat espanyol un bon camp per a traure beneficis segurs i ràpids, tenint en compte que el nivell de motorització és un dels més baixos de la CE.

La Seat, sense anar més lluny, s'ha situat



Al centre de la taula, P. Walzer, responsable de l'àrea tècnica de Volkswagen.

EVA ORTÍ



A l'esquerra, estoc de cotxes de Ford-Almussafes. Al costat i dalt, cadena de muntatge de Seat a Martorell.

ARXIU

en aquesta línia d'expansió en territori espanyol. El 17 de febrer passat, la marca, ara al 90% en mans de l'alemanya Volkswagen, va inaugurar una nova planta de fabricació a Martorell, a més de la factoria que des d'un principi ha mantingut oberta a la Zona Franca, ben prop de Barcelona. El nou punt Seat de fabricació, que ha exigit una inversió de 244.500 milions de pessetes, servirà a aquesta empresa per a llançar a partir del pròxim mes de març el nou model de la sèrie Ibiza. Sis mil empleats formaran la plantilla de la

VENDA AUTOMÒBILS DE TURISME GENER-DESEMBRE 92

EMPRESSES	FABR. ESTATAL	IMPORTATS	TOTAL	% 92/91
Citroen	100802	5017	105819	+36,01
Peugeot	30761	66385	97146	+13,21
Talbot	49	14	63	- 38,83
Grup PSA	131612	71416	203028	+24,01
Fasa Renault	123362	52602	175964	+7,83
Ford	110292	28608	138900	+14,06
Opel	48739	72970	121709	+15,16
Seat	97745	0	97745	+8,18
Volkswagen	9660	44916	56576	- 6,50
Grup S-VW-Audi	107405	65430	172835	+ 3,79

planta Seat-Martorell que s'estén sobre una superfície d'uns 3.000.000 m². Quan estiga en fase de plena producció, segons les previsions que va avançar personalment el vice-president de Seat-Volkswagen i responsable de l'àrea tècnica, Peter Walzer, la capacitat de producció serà de 1.500 vehicles per dia. Quan està a punt de complir-se el setè aniversari de la compra de Seat per Volkswagen, els observadors del sector afirmen que el matrimoni ha estat molt beneficiós per a l'antiga empresa pública espanyola. L'obertura del mercat alemany, de primer, ha permès a Seat guanyar un 3,3% del mercat europeu. Malgrat tot, els resultats finals no han estat prou importants per a poder repartir beneficis al final d'aquest exercici.

Per la seua banda, la fàbrica valenciana de Ford, a Almussafes, té des de fa dos anys paralitzades totes les inversions fins

que no milloren les perspectives, segons confirmaven la setmana passada portaveus de l'equip directiu d'aquesta empresa multinacional nord-americana. L'única alegria que ha rebut últimament aquesta filial de Ford ha estat l'adjudicació oficial de la fabricació dels futurs motors Sigma, amb participació de la Japonesa Suzuki. Ford-Espanya ha vençut en aquesta ocasió un adversari de la talla de la factoria situada al País de Gal·les.

Atesos els problemes que pateix globalment la construcció de vehicles i quan bufa més fort la crisi mundial, les dues empreses que funcionen als Països Catalans (Seat al Principat i Ford al País Valencià), i també les altres de l'estat espanyol, han començat a dissenyar programes alternatius per tal de reduir de manera dràstica la producció.

Els sindicats, és clar, no han tardat a protestar enèrgicament perquè el conjunt

d'empreses ja han anunciat diferents plans de regulació de l'ocupació que, com a mínim, afectaran uns 45.000 llocs de treball.

Carlos Espinosa, president de l'Asociación Nacional de Fabricantes de Automòviles y Camiones, ho va deixar ben clar la passada setmana: "Una caiguda del 10% de les vendes aquest any provocarà, sense altra alternativa possible, una disminució de la producció equivalent a 45.000 llocs de treball". Segons va matisar aquest representant de la patronal del sector, "de moment, la reducció es farà mitjançant plans de regulació de l'ocupació, però si la situació no millora caldrà recórrer als acomiadaments".

De manera molt distinta pensen els representants dels treballadors. Diverses fonts sindicals de Ford i Seat consultades la passada setmana per aquesta revista han coincidit a afirmar que hi ha

XII PREMI DE NARRATIVA F. RAMIS LA VILA JOIOSA 1993

- **Dotació: 300.000 pessetes • Extensió: 8 fulls o menys**
- **Presentació: a dos espais, per quintuplicat, amb plica i lema**
- **Termini d'admissió: fins al 17 d'abril**

Demaneu-ne les bases a l'Ajuntament de la Vila Joiosa, telèfon (96) 589 05 62.

qui vol fer veure que la crisi és més greu que no és en realitat. "Fan una comparació tendenciosa de les xifres de venda per fer-nos creure que seran necessaris futurs retalls de les plantilles", va declarar concretament Pasqual Guerola, afiliat a CC.OO i treballador de la Ford d'Almussafes des de l'any 1977, en resposta a una pregunta sobre la situació actual del sector.

Pels fabricants, no obstant això, els símptomes de crisi estan massa a la vista per a no veure'ls. Els estocs acumulats durant els últims mesos fan que els vehicles no venuts siguin una vertadera amenaça per a les capacitats d'emmagatzematge tant de les factories com dels concessionaris i distribuïdors. Alhora, es pot arribar, si continuen les mateixes tendències, a uns preus tan baixos que quede esgotada qualsevol altra futura rebaixa per a estimular la demanda.

Juan Llorens, president de la Confederació Espanyola de Fabricants (CAF), fa uns raonaments prou alarmistes: "La reducció dels 45.000 llocs de treball anunciada pels plans de regulació pot tenir encara conseqüències més nefastes i arribar fins als 150.000 llocs indirectament afectats.

La CEA basa les seues previsions en el fet que per cada lloc de treball directe d'una empresa fabricant d'automòbils hi ha més de tres induïts entre els fabricants de components, venedors, tallers de reparacions i altres subsectors.

Encara que el govern espanyol rep grans quantitats de diners gràcies als impostos del comerç de l'automòbil, no els inverteix després proporcionalment o equitativament en la millora de la infraestructura i el desenvolupament de l'automoció. Tot això està prou demostrat. L'any passat, segons dades oficials, l'estat espanyol va ingressar al voltant dels dos bilions de pessetes, una tercera part corresponent a l'IVA dels automòbils i la resta provinent dels nombrosos impostos dels carburants. Més de la meitat del preu actual d'un litre de gasolina de cotxe va a parar a les tresorereries de l'estat.

ELS EUROPEUS PAGUEN MENYS

Mentre que la fiscalitat total dels cotxes a Alemanya és del 14%, a l'estat francès, del 21% i al Regne Unit, del 24% del preu de venda, a l'estat espanyol aquestes càrregues continuen sent una de les més altes d'Europa, amb el 28% del preu del cotxe. Tan sols superen aquestes

xifres Bèlgica i Itàlia, encara que no en tota la gamma de productes. Segons fonts del sector, els compradors d'un cotxe a Bèlgica han de pagar una taxa suplementària d'un 30% si es tracta de cotxes d'una cilindrada superior als 3.000 cc.

A Itàlia s'aplica un percentatge encara superior per als vehicles de més de dos litres de capacitat. No obstant, en aquests dos països, la fiscalitat global que suporta, per exemple, qualsevol utilitari sempre és més baixa que l'espanyola.

Per aquestes i altres raons, la totalitat

nyol —afirma Juan Llorens de CAF— s'entesta a comparar-nos amb països com ara Grècia i Portugal, tot i que la nostra indústria està molt per damunt de la d'aquests països".

Segons les empreses automobilístiques, la política socialista és la principal culpable de tots els problemes. Sobretot, segons les seues denúncies, perquè, a més dels grans fabricants, hi ha moltes empreses que donen valor afegit als resultats globals del sector i tampoc són tingudes en compte a l'hora de facilitar les coses.

Amb la brusca caiguda del mercat, els



El passat 17 de febrer es va inaugurar una nova planta de fabricació de Seat a Martorell, a més de la factoria que la marca ja tenia a la Zona Franca de Barcelona.

ARXIU

de representants del sector consultats qualifiquen l'actitud de l'administració de "descoratjadora". L'automoció ha estat realment la indústria que ha rebut la majoria de les inversions de les multinacionals instal·lades en territori estatal des fa dècades. A més a més, la seua aportació tecnològica ha marcat de manera determinant el ritme de desenvolupament dels països d'economia lliure de mercat.

Concretament, estadístiques recents afirmaven que el 70% dels robots avui en funcionament a l'estat espanyol treballen directament en la fabricació de vehicles o en altres sectors industrials relacionats.

Pel que fa al pes dins del context internacional, la producció automobilística a l'estat espanyol pot presumir de situar-se ara al mateix nivell que els països més industrialitzats del món, com ara els EUA, Alemanya, França, Itàlia i Regne Unit. "En canvi el govern actual espa-

concessionaris també han perdut rendibilitat. Fins al punt que fa poc més d'un any, Faconauto, l'associació del subsector, va presentar un expedient de crisi davant el Ministeri d'Economia. Segons expliquen representants d'aquest col·lectiu, després de més de tres anys de pèrdues contínues del volum de vendes, la situació financera i la tresoreria de milers de petites i mitjanes empreses de la distribució estan en aquest moment empitjorant de manera greu. Els distribuïdors ja han pres mesures amb tota urgència pel seu compte. La primera ha estat la supressió radical d'uns 20.000 contractes de treball en pràctiques de formació. A hores d'ara, la rendibilitat dels concessionaris espanyols és al voltant d'un 50% inferior a la que aconseguix qualsevol distribuïdor en altres països dins de l'àrea de la CE, segons un estudi recent sobre aquest subsector.

Ignasi Pellicer