

Els sis més grans del món

General Motors. Té la seu a Detroit (EUA) i és el primer fabricant mundial d'automòbils, amb una quota de mercat del 14,9%. Participa en el capital d'altres companyies del sector, com Saab (50%), Isuzu (49%) i Suzuki (10%), i té acords de producció amb el primer fabricant japonès, Toyota. Algunes notícies preveuen que entrarà en el capital de la coreana Daewoo. A Europa, General Motors és propietària d'Opel, que té una fàbrica de cotxes a Figueruelas, al costat de Saragossa.

Ford Motor. Fundada el 1903 als EUA, és el número dos mundial i està molt a prop dels volums de vendes de General Motors, sobretot després de la compra de Volvo. També és propietària de les firmes britàniques Jaguar i Aston Martin, i té participacions a Mazda i Kia. Des de fa més de vint anys té una fàbrica a Almussafes (Ribera Baixa).

Toyota Motor. Número u al Japó i número tres al món, el grup Toyota té un 10% de quota en el mercat mundial. És propietari de Daihatsu, de la marca de cotxes de luxe Lexus i del constructor de components Denso, que té una fàbrica a Catalunya, a Sant Fruitós de Bages.

Renault-Nissan. Amb la compra del 36,8% del capital de la companyia japonesa Nissan, la francesa Renault s'ha convertit en el quart fabricant mundial d'automòbils, amb una quota de mercat del 9,1%. Nissan Motor fabrica furgonetes, monovolums i 4x4 a les fàbriques de la Zona Franca de Barcelona i de Montcada i Reixac, al Vallès.

Volkswagen. Si no se sumen les vendes de Nissan i Renault, el grup alemany Volkswagen és, amb diferència, el primer constructor europeu d'automòbils, amb un 9% de quota en el mercat mundial. A Catalunya fabrica cotxes de les marques Seat i Volkswagen a Martorell (Baix Llobregat).

Daimler-Chrysler. És el sisè gegant mundial, amb una quota de mercat del 8,4%. En el futur vol guanyar posicions al mercat asiàtic. Té una fàbrica de components per a furgonetes Mercedes-Benz al barri de Sant Andreu de Barcelona. **A. B. / J. F.**



El 'secret' de la Seat

La Seat no té gairebé res a veure amb l'empresa que Volkswagen va comprar el 1950 al govern espanyol, i basa el seu èxit actual en els proveïdors i els acords laborals.

Molt bé li haurien d'anar les coses a la Seat perquè es poguessin complir els desitjos de l'alemany Detlev Schmidt, responsable de l'àrea comercial d'aquesta filial de Volkswagen. "L'objectiu és tenir unes vendes de 500.000 unitats a l'any 2000", va dir Schmidt mesos enre, quan la fita del mig milió de cotxes ja es veia molt a prop per la velocitat de creuer que portaven les vendes i la producció de Seat. Segurament, la il·lusió de Schmidt no es podrà fer realitat perquè els últims mesos s'han estancat les vendes de cotxes al mercat europeu i les previsions sobre el creixement econòmic són molt modestes.

Però això no vol dir que les coses vagin malament per a Seat, ni de bon tros. Els últims anys, i sobretot

l'any passat, la marca catalana ha batut tots els seus rècords històrics, com destaca l'"Informe anual sobre la indústria a Catalunya 1998", del Departament d'Indústria de la Generalitat, publicat aquesta mateixa setmana. El rècord de vendes (412.000 cotxes el 1998), el de producció (500.000 cotxes, també el 98), el d'exportacions (393.000 cotxes l'any 97), el de productivitat (2.147 cotxes al dia) i, molt important, el de beneficis (24.000 milions de pessetes l'any passat). Una situació que no té res a veure amb l'estat amb què Volkswagen es va trobar la Seat l'any 1986, quan la va comprar al govern espanyol.

En poc més d'una dècada, Seat ha deixat enrere el passat perfil "ministerial" i s'ha convertit en una empresa privada moderna i to-

mia catalana com ho va fer en les crisis del passat

talment integrada en un dels principals grups industrials europeus. Ha perdut independència, però ha guanyat moltes possibilitats de sobreviure en el futur, com a apèndix del grup Volkswagen. Perquè en el sector de l'automòbil la independència s'ha convertit més en un inconvenient que en un avantatge.

Ara, ni tots els Seat es construeixen a la fàbrica de Martorell (Baix Llobregat) ni tots els cotxes que surten de la cadena de muntatge de Martorell són Seat. Per exemple, l'any passat es van fabricar a Martorell 365.000 cotxes de la marca Seat i 134.000 Volkswagen, i també molts components destinats a les fàbriques que el grup alemany té a Argentina i Sud-àfrica. Igualment, gairebé 50.000 cotxes amb marca Seat es van fabricar a les altres factories del grup a la resta d'Europa: 21.000 a Palmela (Portugal), 24.000 a Wolfsburg (Alemanya) i 2.000 a Brussel·les (Bèlgica). Es tracta de fabricar cada cotxe i cada peça al lloc més adequat, cosa que només es poden permetre els grans grups amb implantació mundial. Per això, Seat és ara menys independent que abans però més viable.

El 'secret' de Martorell. De tota manera, formar part d'un gran conglomerat industrial com Volkswagen no és l'únic secret de l'èxit de Seat. Un dels factors que han convertit Martorell en una de les plantes més productives d'Europa és la simbiosi amb els proveïdors, que des d'una factoria "paral·lela" situada a pocs minuts de la Seat (el Centre Logístic Martorell) subministren els cotxes ja mig muntats a la cadena de producció. Així, "Seat ha aconseguit tenir la millor logística del sector", en paraules del flamenc Pierre-Alain de Smedt, president del comitè executiu de la filial catalana de Volkswagen.

L'invent dels proveïdors ha funcionat tan bé que l'any passat mateix les instal·lacions d'aquest centre productiu paral·lel es van ampliar per acollir set empreses proveïdores més, que van generar sis-cents llocs de treball... a causa de l'obertura de la fàbrica de Marto-

rell i de la instal·lació de la majoria de proveïdors en el parc contigu, aquesta és una de les zones del Principat que ha crescut més de població en els últims anys. I és que sense la Seat, que ara ocupa directament 14.000 treballadors (onze mil dels quals a la planta de Martorell), ni el sector de l'automoció ni moltes petites empreses del ram metal·lúrgic serien el que són avui dia a Catalunya.

La pau social. L'altre gran factor que explica el miracle dels pans

de treball". Molts caps de personal deuen envejar el valencià Sergio Navarro, vice-president de l'àrea de recursos humans de Seat, que l'any passat va pactar amb els sindicats la creació d'un torn de treball durant 39 dissabtes, que equivalen a 13 dies més de feina anuals i que permetran que aquest any mateix la fàbrica de Martorell augmenti la producció fins arribar als 540.000 cotxes anuals, és a dir, un 50% més del previst quan es va construir la factoria.

Sembla mentida que la Seat hagi



i els peixos de la història recent de Seat ha estat el nivell de concertació i de diàleg a què han estat capaços d'arribar els sindicats i els directius de l'empresa, després dels forts enfrontaments que van produir-se a començaments dels noranta, quan l'obertura de Martorell va portar com a conseqüència el tancament, en la pràctica, de la històrica fàbrica de la Zona Franca de Barcelona, que Franco en persona havia inaugurat el 1950.

Fins al punt que, enmig del debat sobre la flexibilitat laboral que actualment centra les discussions entre les cúpules de les patronals i els sindicats, De Smedt es va permetre el luxe d'afirmar, el passat mes de març, durant la presentació de resultats de la companyia, que "Seat és una empresa que garanteix l'ocupació estable i crea llocs

de treball". Molts caps de personal deuen envejar el valencià Sergio Navarro, vice-president de l'àrea de recursos humans de Seat, que l'any passat va pactar amb els sindicats la creació d'un torn de treball durant 39 dissabtes, que equivalen a 13 dies més de feina anuals i que permetran que aquest any mateix la fàbrica de Martorell augmenti la producció fins arribar als 540.000 cotxes anuals, és a dir, un 50% més del previst quan es va construir la factoria.

Sembla mentida que la Seat hagi

La fàbrica de Martorell, al peu de Montserrat. Criticada al començament pel seu cost massa elevat, ara els dirigents de Volkswagen asseguren que aquesta fàbrica és "una oportunitat estratègica" per al grup alemany.

Jordi Fortuny