

Frenada en sec de l'automòbil

La indústria automobilística i l'administració han d'accelerar si no volen que el sector perdi pes a marxes forçades. Un informe encarregat per la patronal dels concessionaris, Faconauto, pronostica un descens de la producció de vehicles del 22% fins al 2008, en favor de les noves potències de l'Est. Ara més que mai, urgeixen mesures per millorar la competitivitat del sector.

Ja fa anys que la crisi treia el nas. Però és ara quan la situació comença a preocupar de debò. La quota de producció d'automòbils dels països de l'Europa de l'Est està creixent de pressa i la Xina també vol disputar-se part del pastís.

Segons aquest estudi, elaborat per la consultora MSI, d'aquí a quatre anys es fabricaran 2,33 milions d'unitats,

lluny dels 3 milions actuals. L'informe, sumat a les dades de l'associació de fabricants, l'Anfac, confirma la debilitat del sector. Des de l'octubre del 2004, la producció ha disminuït un 9%, i l'Anfac estima que el 2005 es tancarà amb un retrocés del 10%. Es fabricaran 300.000 vehicles menys que a l'exercici anterior. A més, es redueixen les exportacions, la principal font d'in-

gressos del sector (l'índex exportador d'automòbils és del 80%).

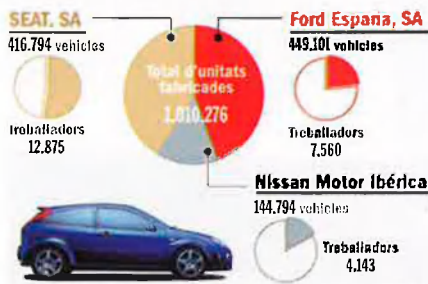
La indústria automobilística, que genera gairebé el 6% del PIB espanyol i ocupa, directament o indirectament, el 10% de la població activa, té punts forts, però cada cop té més amenaces. Segons l'estudi de Faconauto, tenint en compte els plans de producció de les automobilístiques, l'estat espanyol serà el més perjudicat per l'assignació de les noves fabricacions de models.

Fre a la producció. Ford encapçala el major descens de producció, d'un 39,3%. Això s'explica perquè la companyia deixarà de fabricar, el 2008, els models Fiesta i Ka. Aquest any s'ha de decidir si la producció del nou Fiesta s'adjudica a la fàbrica d'Almussafes (País Valencià), tot i que el president del grup a Europa ja ha manifestat que aquesta possibilitat encara queda lluny. Tampoc no se sap si es continuarà produint el Mazda 2. I la planta del País Valencià haurà de lluitar amb la de Po-



Fabricants de cotxes a Catalunya i al País Valencià

Situació el 2004



Font: Anfac

lònia per poder mantenir el Ford Focus.

La reducció de les unitats fabricades del grup Volkswagen, que inclou la filial Seat, serà d'un 31%. Si l'any passat es va deixar de produir l'Arosa, el 2009 passarà el mateix amb el Córdoba, tot plegat en un context de crisi per l'expedient de regulació d'ocupació presentat per la direcció de Seat. Pel que fa a Renault-Nissan, la planta de la Zona Franca abandonarà la fabricació de l'Almera Tino i, en quatre anys, la producció retrocedirà un 24%.

"Ens trobem que alguns dels models que fabriquem aquí no tenen l'acceptació esperada", assenyala Blas Vives, secretari general de Faconauto. Per la seva banda, David Barrientos, de l'Anfac, assegura que "del que es tracta és que el buit que deixin aquests vehicles que pensen traslladar es cobreixi amb altres models. Aquesta és la lluita que tindrem aquests anys. Però ens hi hem de posar de seguida, perquè cada dia que passa perdem competitivitat".

Actualment, l'estat espanyol és el setè productor de vehicles del món i tercer de la UE, però podria passar a ser el quart. Les conseqüències no recaurien tan sols en els fabricants, també la indústria auxiliar, molt potent a Catalunya, se'n ressentiria. Al Principat es concentra el 40% de les empreses de components.

Els beneficiaris principals de les inversions seran els països de l'Europa de l'Est, que veuran incrementada la producció en un 43% i arribaran a superar els 4 milions d'unitats, segons l'informe de Faconauto.

Els punts forts dels competidors. Històricament, l'estat espanyol

PER FI, A GANDIA...

Un important projecte d'execució imminent permetrà que, a la fi de l'any 2005, moltes llars comencen a tindre aigua d'excel·lent qualitat, i es completarà en la totalitat de les llars a finals de 2006.

AIGUA DE QUALITAT

De les nostres aixetes eixirà una de les millors aigües d'Espanya.

PER A TOTES LES PERSONES

Tots gaudirem d'una millor qualitat de vida. Però hem de fer-ho junts.

NO EN MALBARATES
NI UNA GOTA



AJUNTAMENT DE GANDIA
MEDI AMBIENT



QUILME BERRIO S.A.

AJUNTAMENT DE GANDIA
MEDI AMBIENT



QUILME BERRIO S.A.



Incrementar la productivitat és la clau per a la continuïtat de les plantes de Ford d'Almussafes (pàgina anterior) i de Seat.

s'ha especialitzat en gammes mitjanes i baixes. Ara, països com Eslovàquia, la República Txeca o Polònia oferei-

xen el mateix i estan més ben situats estratègicament, disposen de mà d'obra qualificada, salaris fins a quatre

vegades inferiors que els d'aquí i una política fiscal favorable a les inversions difícil de superar. L'impost de societats a l'estat espanyol és força superior a la mitjana europea, que se situa en el 26%, i molt més alt que als països de l'Est, on ronda el 20%.

A més, els costos logístics als països de l'Est també són menors, ja que estan situats a prop dels grans mercats. "Nosaltres, cada cop que hem d'enviar un producte a Alemanya, hem de travessar França. En canvi, ells estan al costat i els surt més barat", assenyala Francisco Llorente, professor de la Facultat de Ciències Econòmiques i Empresariales de la UB.

També cal tenir present que amb l'ampliació de la UE, els països de l'Est s'anivellaran amb la resta d'Europa. El seu parc automobilístic és petit, per tant, el potencial de compra de vehicles és molt elevat.

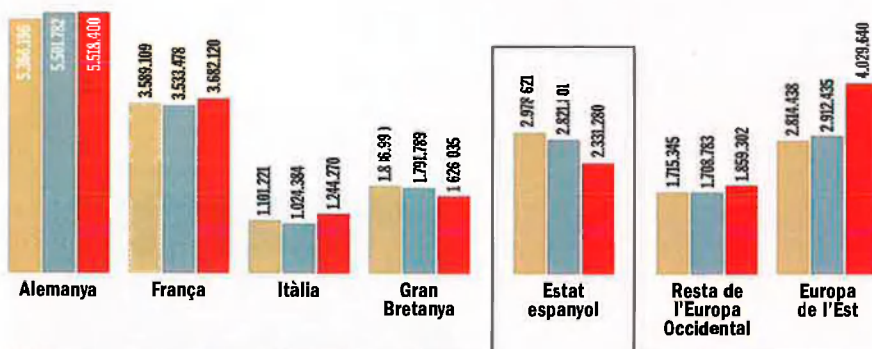
D'altra banda, els centres de decisió de les grans marques no són a casa nostra, per la qual cosa les plantes d'aquí depenen de les estratègies de la matriu. Seat coneix molt bé aquesta situació.

Evolució de la producció de vehicles a Europa

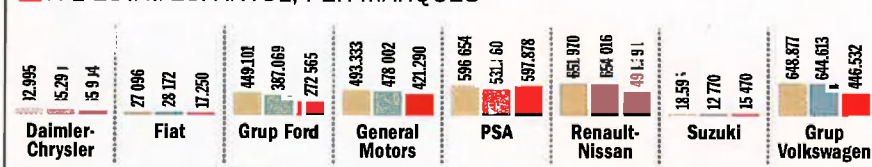
Unitats de producció

■ 2004 ■ 2005 ■ 2008

PER PAÏSOS



A L'ESTAT ESPANYOL, PER MARQUES



Font: Consultora MCI. Estudi encarregat per Fecnauto.

Perspectives magres. El futur immediat del sector es presenta, irremediablement, molt difícil, però se'n pot sortir. "Té uns actius extraordinaris, una base productiva tan completa que tenim totes les garanties per sortir-nos-en", assegura Joan Miquel Hernández, director de l'Observatori de Prospectiva Industrial. Del mateix parer és Pere Puig, professor d'Economia d'Esade: "El fet que Catalunya tingui una indústria complementària forta és favorable, encara que hi hagi deslocalitzacions."

Se'n pot sortir, però, treballant de valent. Convé afavorir un entorn que faciliti l'eficiència competitiva i adoptar mesures per pal·liar els avantatges comparatius que presenten les noves potències. "La indústria automobilística no pot anar amb el fre de mà posat", diu Vives. L'escull principal per al sector és la competitivitat. Partint de la base que en costos es fa difícil guanyar aquests països, cal dirigir els esforços cap a una altra banda. El sector reclama més inversions en infraestructures i una millora de la qualitat del subministrament energètic. "S'ha de resoldre de manera urgent la connexió amb França i potenciar el transport intermodal".

Cal, doncs, més flexibilitat laboral per adequar la fabricació a la demanda del mercat, més formació dels treballadors i més inversions en R+D+I. Una de les demandes és fer radicar a Catalunya centres de disseny de la indústria auxiliar amb personal sofisticat. I canvis en la política fiscal. "Si volem mantenir una indústria forta, no té sentit gravar la compra d'un cotxe amb l'impost de matriculació. Som l'únic fabricant que ho fa i això és un missatge negatiu que s'envia a l'inversor", assenyala Vives. D'altra banda, el sector veu necessària la reducció de l'impost de societats anunciada per l'executiu central, però la considera insuficient. Segons el professor Francisco Llorente, "una possibilitat seria que hi hagués una discriminació per sectors".

Caldrà esperar més de quatre i cinc anys perquè els països de l'ampliació convergeixin amb Europa. Aleshores, el sector automobilístic podrà fer valer els seus punts forts. Mentrestant, cal adoptar mesures amb urgència, el temps juga en contra.

Montserrat Rossell

Torre de guaita



Ramon Tremosa

Objectiu: agència tributària

Per bé que la pressió al carrer i l'espiral de declaracions del PP semblen forçar el *quadripartit* i el PSOE a un acord sobre l'Estatut, les declaracions contràries de Solbes i les reserves del mateix Zapatero sobre el nou model de finançament fan molt difícil la quadratura del cercle.

Es pot fer un símil futbolístic d'aquesta negociació. Hem jugat el partit d'anada a Barcelona i els nacionalistes catalans han marcat tres gols: un a primera hora (nació) i els altres dos a darrera hora (agència tributària que recapta tots els impostos i bilateralitat en les relacions financeres estat-Generalitat). Tot i això, els socialistes via conseller Castells van marcar un gol en temps afegit, la determinació de la quota zero o inicial a pagar per la "solidaritat" (disposicions finals primera i segona): segons com s'apliquin, ens podria obligar a fer pagaments molt elevats per aquest concepte. I és que l'estat espanyol sempre ha tingut grans defensors dels seus interessos a casa nostra.



Pedro Solbes.

EUROPEAN COMMUNITY 2005

Resultat final a Catalunya tres a un, i ara toca jugar el partit de tornada a Madrid, amb el "*miedo escénico*" que sempre imposa el Bernabeu, segons frase cèlebre de Valdano. I si parlem d'entrenadors, recordo unes declaracions de Cruyff quan era entrenador del Barça, davant d'un tres obtingut a l'anada d'una eliminatòria de la Copa d'Europa: de cara a jugar la tornada, i tenint en compte el valor doble dels gols marcats en camp contrari, el tres a un és un resultat més bonic que efectiu. El mateix podem dir ara de la negociació final de l'Estatut.

A Madrid cal centrar-se en la defensa de l'agència tributària, ja que es pot trobar una solució per a la definició de Catalunya com a nació. Si es tomba l'agència tributària, la bilateralitat en les relacions financeres amb l'estat ja no és possible, perquè la Generalitat no tindrà la "clau de la caixa" i els diners a la butxaca. Per això ja se senten veus instant a la renúncia de l'agència, a canvi d'unes garanties vagues sobre acords futurs de finançament, sempre a discutir amb totes les altres autonomies.

No sé, però, si la delegació catalana a Madrid "s'entrena junta": a Catalunya Pujol, Maragall i Carod insten a mantenir el text i no acceptar retallades que desfigurin el finançament. Però els nous jugadors del planter, Mas i Puigercós, són astutament "concentrats" per separat a la Moncloa, fomentant-se molt hàbilment la desconfiança entre ells, amb anuncis sucosos de "contractes i de drets d'imatge futurs" en exclusiva. Compte: la competència entre CiU i ERC, que a Madrid són quasi simètriques, i que si s'exerceix en cooperació hauria de proporcionar resultats a l'alça, si es gestiona per separat i malament acabarà com un joc de suma zero. Com sempre, però, la millor defensa sempre és un bon atac: si Zapatero no veu les urnes molt a prop no cedirà.

rtremosa@ub.edu