

# Convertir l'amença en oportunitat

Seguretat, creixement sostenible i competitivitat a través de la innovació. Són les tres claus de què disposa el sector de l'automòbil als Països Catalans per encarar el seu futur amb garanties davant l'aterratge de la Xina i l'Europa de l'Est en aquest mercat, amb un preu més baix. S'han fet passos, però cal prémer l'accelerador.

**E**l 2010, el gegant asiàtic s'haurà convertit en el tercer productor mundial d'automòbils. El 2007, però, l'amença del *made in china* per a la indústria europea ja s'ha deixat veure. Les primeres marques han aterrat al vell continent amb preus entre un 40 i un 50% inferiors als dels fabricants europeus i nord-americans, amb una aparença externa molt similar –ja hi ha les primeres demandes en curs per pirateria de dissenys de cotxes–, i segons defensen els seus productors, amb motors i estructura de gran qualitat. Corea i el Japó ja van desembarcar fa anys a Europa per comercialitzar automòbils i vehicles de dues rodes, i les seves marques s'han consolidat especialment en el sector dels tot terreny i les motos de gran cilindrada. D'altra banda els països de

l'Europa de l'Est, que s'han incorporat recentment al mercat global d'aquesta indústria com a productors i com a mercat de clients, també disposen de l'arma dels baixos preus de producció, però tant els xinesos com els països de l'Est encara no han arribat als nivells de desenvolupament tecnològic de la indústria de l'automòbil tradicional. Tot i això, els experts en economia emergents adverteixen que aquestes potències tard o d'hora hauran creat estructures de recerca i innovació d'alt nivell, i si les empreses de la vella Europa i els Estats Units no han trobat elements de valor afegit, fracassaran estrepitosament. Malgrat que ja resulta recurrent la diagnosi de futur quan es parla de crisi de determinats sectors industrials, com ara el tèxtil, el calcer o l'automòbil, que han

de competir amb altres productors que rebenten preus, la incorporació immediata de la innovació en les estratègies empresarials és el camí que obre possibilitats d'accelerar definitivament perquè els productors emergents no arrasin al seu pas.

**Un sector clau.** En el cas de Catalunya i del País Valencià, la indústria de l'automòbil és absolutament estratègica per al desenvolupament del conjunt de l'economia d'aquests territoris. Al Principat, la indústria de l'automòbil i l'auxiliar de components representa el 10% del PIB català, mentre que al País Valencià se situa en el 7%, tots dos territoris compten amb centres de disseny i centres tècnics de fabricants que es retroalimenten amb les universitats i els centres tecnològics.

Recentment s'ha inaugurat a Catalunya un laboratori de formació i investigació de l'automòbil de SEAT i l'Institut Químic de Sarrià, que tindrà per objectiu assolir un alt nivell d'excel·lència en el camp de l'automoció. Durant l'acte, el conseller d'Innovació, Universitats i Empresa, Josep Huguet, va fer una crida a la "necessitat de crear un clúster de l'automoció a Catalunya, amb empreses líders al capdavant", que siguin capaces de canalitzar la cooperació entre la indústria i la universitat.

## Recuperar-se de la crisi mundial

Els fabricants d'automòbils europeus miren de recuperar-se com poden d'un període d'inestabilitat que en els darrers anys ha comportat la caiguda de la demanda mundial. Aquesta situació ha dibuixat una indústria amb més capacitat de fabricació de vehicles que la que el mercat pot arribar a absorbir. D'altra banda, la competència és cada dia més ferotge. Les exigències dels consumidors, que volen vehicles assequibles econòmicament però que incorporin les darreres tecnologies de seguretat, fiabilitat, connectivitat, entreteniment i qualitat, han posat contra les cordes les marques europees i dels Estats Units, que s'enfronten al gegant asiàtic i als països de l'Est que s'han integrat recentment a la Unió Europea. La seva carta de presentació és bàsica: preus més econòmics i dissenys que si fa no fa, externament són competitiu. Però el seu únic factor com-

petitiu és, ara per ara, uns costos laborals molt inferiors als europeus, aproximadament un 40% més baixos que a l'estat espanyol, una enorme flexibilitat organitzativa i el desig de generar clústers en el sector dels components, sumant la participació col·lectiva en projectes d'investigació i desenvolupament. Aquests països ja han estat batejats com els nous Detroit. Aquest fenomen ja ha tingut conseqüències en les grans marques mundials, que en ocasions han optat per reduir la producció d'unitats, i per tant la seva plantilla, i en d'altres han deslocalitzat part de la seva producció a països amb costos fiscals i laborals més baixos. Però cap dels dos casos garanteix l'èxit. Tancar plantes o reduir plantilla suposa uns costos molt elevats, tant financers com de reputació per a la marca, que potser no serà compensada pels estalvis en altres països.



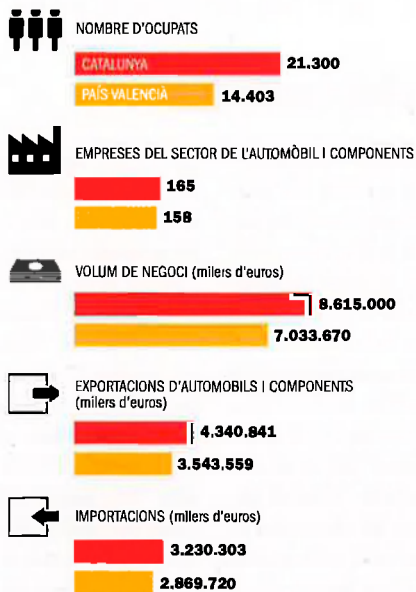
Planta de Ford a Almussafes, una de les empreses amb més pes econòmic del sector de l'automòbil, malgrat les dificultats de la conjuntura global.

En aquest sentit, el fet que la majoria de regions europees capdavanteres del sector hagin creat un clúster de l'automoció implica que les empreses catalanes es trobin en un lleuger desavantatge respecte a aquestes regions a l'hora de competir, perquè les inversions en innovació i tecnologia poden ser més grans que els beneficis finalment obtinguts si no es comparteixen costos. Aquesta situació pot provocar que algunes petites i mitjanes empreses catalanes, sobretot la indústria auxiliar dels components, corrin el risc de desaparèixer. Ser membre d'un clúster permet a una empresa disposar d'un suport institucional més visible i participar en projectes de cooperació en innovació tecnològica, reduint la inversió individual en aquesta qüestió, però obtenint-ne majors beneficis. El fenomen del clúster en aquest sector és relativament nou a Europa, però experiències que ja funcionen, com la plataforma d'automoció de Stuttgart, han demostrat que la competitivitat nacional i internacional de les empreses que l'integren millora notablement.

Al nostre territori, si bé és cert que hi ha moltes empreses que traslladen les seves activitats productives a nous entorns

més competitius en costos de producció, moltes altres es mantenen al territori i fan una aposta clara per potenciar els seus centres de decisió, de disseny o de R+D. I és en aquest terreny on, a parer de l'administració catalana, més feina es pot fer. El 2006, la secretaria d'Indústria i Empresa va destinar 36 milions d'euros a línies d'ajuts a sectors estratègics i projectes conjunts de recerca i desenvolupament impulsats per agrupacions empresarials, dels quals, el 15% van ser per al sector de l'automoció.

### El sector de l'automòbil als Països Catalans (2005)



Font: Idescat i IVEX, 2005.

**Debilitats i fortaleces.** El sector de l'automoció a Catalunya i el País Valencià gaudeix d'alguns avantatges per fer front al context global, com infraestructures de primera classe, teixit industrial dinàmic i productes amb una bona relació qualitat-preu. Per contra, ha de superar esculls com la reducció del nombre de proveïdors, la desaparició d'algunes petites empreses de components auxiliars i la necessitat de respondre a les noves exigències del mercat internacional.

*Gemma Aguilera*