

Àsia espera el fracàs del cotxe europeu

La indústria de l'automòbil circula a batzegades. La crisi ja ha obligat diverses companyies –General Motors, Ford, Iveco, Santana Motor, Nissan i ara Seat, entre més–, a ajustar la producció i a demanar un expedient de regulació per afrontar la tempesta. Mentrestant, els fabricants indis i xinesos es freguen les mans veient que la venda de vehicles europeus cau i ells guanyen mercat.

“**E**m sap greu, el cap d'àrea us ha denegat la hipoteca. L'entitat considera que hi ha massa risc d'inestabilitat a la vostra empresa.” La conversa és real, i és la resposta d'una caixa d'estalvis espanyola establerta a Catalunya a una parella jove que treballa a la mateixa empresa, Seat. La conversa va tenir lloc fa un mes, abans de saber-se l'expedient de regulació d'ocupació (ERO) temporal que la setmana passada va presentar la direcció de la filial de Volkswagen a la Generalitat per desfer-se temporalment de 4.700 treballadors entre el 3 de novembre i el 31 de desembre d'enguany. El 2006, Seat ja va viure un episodi complex per una caiguda de la producció, que durant un temps va comprometre el futur de les plantes de Martorell i de la Zona Franca de Barcelona. I ja no era el primer tràngol que havia de passar la plantilla. El sector de l'automòbil, que concentra la majoria del pes a Catalunya i al País Valencià, està acostumat a aquests *reajustaments de plantilla*.

La indústria auxiliar també rebrà. La consellera de Treball del govern català, Mar Serna, va assegurar que és “previsible” que hi pugui haver més expedients de regulació d'ocupació en els sectors auxiliars de l'automoció a conseqüència de la baixada de la venda de cotxes.

En canvi, el mateix dia en què Seat feia públic el nou ERO, els dos ob-

servatoris industrials de l'automòbil que hi ha a l'estat espanyol emetien un comunicat conjunt en què asseguraven que el sector està avalat per la competitivitat històrica i que “recuperarà l'activitat habitual quan els mercats europeus superin la conjuntura actual”. Però la indústria de l'automòbil i dels components auxiliars fa anys que té dificultats, al marge de la crisi financera mundial que va esclatar l'agost del 2007 i que sembla que serveix per a justificar qualsevol entrebanc que es troben les empreses.

El futur del sector de l'automòbil europeu sembla estar garantit, o almenys ho asseguruen dirigents empresarials i líders polítics dels països on aquest sector té més pes, com ara Alemanya, França i l'estat espanyol. Però el cas és que cap marca no se salva de travessar dificultats en algun moment. Seat, la planta de Ford a Almussafes, General Motors, Santana Motor, Peugeot i Opel, entre més, han aplicat expedients de regulació, han tancat plantes o han reduït dràsticament la producció. Precisament, la setmana passada Opel va suspendre temporalment la producció en dues plantes alemanyes al·legant un retrocés important de la demanda de vehicles a la UE, i va anunciar que estudia d'aplicar la mateixa mesura a les plantes que té a l'estat espanyol i al Regne Unit.

Els nou primers mesos d'enguany, les vendes de cotxes a Europa s'han reduït d'un 4% i, en el cas espanyol, les matri-

culacions han caigut d'un 22% respecte al mateix període del 2007.

Expedients no sempre legítims.

La caiguda de les vendes i la consegüent reducció de la producció han fet decantar les companyies pels expedients de regulació d'ocupació definitius o amb durada temporal, com l'opció més ràpida i barata per a aturar el cop.

En alguns casos, però –ho admeten les administracions encarregades d'autoritzar un ERO–, algunes de les grans insígnies de l'automoció han aprofitat la justificació de la crisi mundial per a reduir costos laborals, tot i que no hagin registrat pèrdues econòmiques ni davallades en les vendes.

A casa nostra, els sindicats denuncien que les companyies abusen dels contractes temporals i no respecten el còmput d'hores extraordinàries, i que no aposten per millorar la formació dels treballadors. La majoria d'experts coincideixen a afirmar que el sector de l'automòbil només sortirà de l'atzucac en què es troba des de fa uns anys si fa una gran inversió en formació i tecnologia que respongui a les necessitats dels fabricants i dels serveis postvenda.

De fet, es calcula que per la via de la innovació i l'ajust dels coneixements dels treballadors a la nova realitat del

Un sector acostumat a la convulsió

A la dècada dels 70, les principals firmes d'automòbils dels Estats Units –General Motors, Ford i Chrysler– rebien les primeres conseqüències del conflicte a l'Orient Mitjà, quan l'encariment sobtat del preu del petroli va atreure les marques europees, aleshores força més barates. Fiat, Renault, Volkswagen i Peugeot van controlar en poc temps el 30% del mercat i van descol·locar totalment



La direcció de Seat té sobre la taula un ERO temporal per a 4.700 treballadors, amb l'argument que les vendes han caigut. Els sindicats s'hi oposen i reclamen un tomb en la política comercial.

mercat es podria augmentar la productivitat de les fàbriques. Actualment, el sector de l'automòbil a l'estat espanyol aporta el 5% del PIB i concentra gairebé el 25% de les exportacions. Però allò que preocupa més de les plantes de l'estat és que el 80% dels cotxes que surten de les fàbriques es destinen al mercat europeu, precisament on les vendes han caigut progressivament i on tenen lloc més reestructuracions del sector. La debilitat és evident, i les previsions que fa l'associació europea de productors d'automòbils no és esperançadora: es preveu una caiguda de les vendes del 10% a l'Europa occidental. La majoria de companyies que operen al mercat europeu han presentat una previsió de reducció de la producció d'un 5% respecte a la planificació inicial del 2009, tot esperant una reactivació econòmica que hauria d'arribar a final del 2009.

Però saben que durant aquest any i escaig que falta perquè suposadament l'economia occidental alci el cap, hi ha una amenaça que està disposada a tocar de mort el sector. La Xina i l'Índia, i més economies asiàtiques emergents, no passen cap crisi. Ben al contrari, mentre les economies europees i dels Estats Units afronten el mal tràngol de la crisi financera, els asiàtics acumulen reserves i ho aprofiten per comprar a baix cost actius de les companyies que ara estan amb l'aigua al coll. L'economia asiàtica creix a un ritme del 8% anual i ja no és un simple espai físic

les estratègies del sector autòcton. La reacció dels Estats Units fou seguir el mateix procés que havien seguit els europeus: introduir-se en el seu mercat per seduir amb vehicles més luxosos i voluminosos. Però les lleis proteccionistes dels europeus en matèria d'exportacions van barrar el pas a les firmes nord-americanes, que amb prou feines van aconseguir un 10% de la quota de mercat.

Deu anys després, amb un sector molt fragmentat, els japonesos es van presentar com els autèntics liquidadors dels fabricants europeus i nord-americanos. Havien après la lliçó quan als anys 60 havien provat d'exportar vehicles i

havien fracassat. Ara volien traslladar la producció al vell continent per estar més a prop del consumidor. Però la conjuntura econòmica els va anar en contra. A mitjan anys 90, la paritat del ien respecte al dòlar va fer que els models japonesos ja no fossin competitius en preu. Suzuki, Mazda, Toyota i Mitsubishi van fer un canvi radical d'estratègia i es van passar als cotxes més barats i simples de produir. El camí es va tornar a revelar erroni quan la crisi econòmica de mitjan anys 90 va afectar l'economia asiàtica, que després d'uns anys de creixement espectacular es va desplomar. En aquell context, els cotxes japonesos barats havien perdut atractiu

per als nord-americanos i els europeus, i algunes marques van acabar essent absorbides per firmes occidentals.

Ara, quinze anys després, la truita s'ha girat. Són les marques europees i les nord-americanes que no passen un bon moment. Tancaments de plantes, expedients de regulació, absorcions... Tot plegat crea una gran estabilitat en el sector automobilístic, difícil de resoldre a curt termini. I mentrestant, l'economia asiàtica, especialment la xinesa i l'índia, continuen en un boom de creixement. Preparen l'assalt al mercat mundial amb vehicles força més barats, amb bona tecnologia, dissenys moderns i la carta ecològica sota el braç.



La planta de Ford a Almussafes (Ribera Baixa) tampoc no esquivia la crisi. Ha afrontat diversos expedients de regulació i conflictes laborals per les tensions econòmiques que viu la casa matriu.

on europeus i nord-americans instal·len plantes per obtenir mà d'obra barata. Ara alguns països asiàtics emergeixen amb indústria pròpia que disposa de les tecnologies més avançades per a competir en mercats globals.

Un mercat en expansió. Les vendes de cotxes a la Xina s'han multiplicat per deu des de l'any 2000. La demanda creix, però només 2 xinesos de cada 100 disposen de vehicle. Això vol dir que el potencial d'aquest mercat és enorme. Chery, Geely, Brilliance, BYD, Great Wall o Huatai són marques

locals que han desenvolupat dissenys propis i que han començat una campanya per irrompre en el mercat internacional. Això mateix els passa a fabricants indis, molt occidentalitzats i amb més capacitat tecnològica de producció per a assimilar els gustos d'europeus i nord-americans.

El productor asiàtic vol conquerir el mercat occidental, i ara és un moment excel·lent per a fer-ho, aprofitant la debilitat del contrincant per introduir vehicles més barats. Ja hi ha un cotxe indi que es posarà a la venda l'any vinent a Europa a un preu de 1.700

euros, gairebé cinc vegades menys que un cotxe de gamma baixa de qualsevol fabricant europeu.

Traves per a accedir a Àsia. Però si a Europa es redueixen les vendes, per què les empreses occidentals no fan el salt definitiu al mercat asiàtic i aprofiten el potencial de mercat? Alguns ja ho han fet amb un cert èxit, com ara Citroën, que va arribar al mercat xinès el 1995. Però no és pas una operació senzilla. Perquè un grup automobilístic pugui vendre cotxes al mercat xinès, està obligat a signar una aliança (*joint-venture*) amb un grup xinès i, en realitzar el repartiment de capital, almenys el 50% ha de ser per al grup local. Les dificultats legals i les clàusules abusives blinden aquest mercat. Els xinesos saben que hi ha un nínxol descomunal per explotar, que podria perillar si els europeus es llancessin a vendre els seus vehicles sense control.

El gegant asiàtic ha de superar una prova de foc abans d'arribar a conquerir els mercats europeus: millorar la qualitat i la seguretat dels vehicles. En vista d'això, a la indústria europea li toca fer el mateix: més qualitat i preus més ajustats. I per arribar-hi calen grans inversions en innovació. Veurem com se'n surt, el sector, d'aquesta nova frenada en sec.

Gemma Aguilera

Breus

Dipòsits bancaris més protegits a l'estat espanyol

L'executiu de Zapatero ha pactat amb els principals bancs i caixes de protegir els estalvis més enllà dels 20.000 euros per titular i compte. Forçat per una UE que adopta mesures per protegir el ciutadà de la crisi financera, l'estat espanyol ha trencat aquesta resistència que exhibia fins fa pocs dies. El canvi és força radical, perquè el ministre Solbes es va comprometre a augmentar aquest fons de garantia fins a 100.000 euros. La raó és que l'estat espanyol corria el risc de tenir una fuga de dipòsits a entitats estrangeres de països on l'estat protegeix fins el 100% dels estalvis.



Seu de "la Caixa", una de les entitats que ha pactat d'ampliar el límit de garantia bancària.

Sense anar més lluny, Anglaterra va tenir una sagnia d'estalvis cap a Irlanda quan aquest país garantí als clients que recuperarien tot els dipòsits si un banc irlandès desapareixia.

Siemens aposta per Catalunya com a centre d'excel·lència

La multinacional alemanya Siemens preveu de fer unes inversions de 210 milions d'euros a Catalunya en el període 2008-2010. El grup potenciarà totes les línies de negoci, és a dir, indústria, energia, salut i serveis i tecnologies de la informació. La referència continuarà essent la planta de Cornellà de Llobregat, que s'ha configurat com un centre d'excel·lència per a tot el grup en el sector ferroviari, gràcies a l'especialització en la fabricació de motors de tracció per a trens de gran velocitat, metros i tramvies. De Cornellà en surt producció cap a la Xina i l'Índia, entre més.