

Salvar Detroit de l'apocalipsi

La crisi mundial passa factura al sector de l'automòbil. Si a casa nostra els treballadors de Nissan i Ford estan amb l'ai al cor per si perden la feina, als Estats Units polítics, economistes i editorialistes debaten sobre si l'administració ha de salvar o no General Motors, Ford i Chrysler.

Si als Estats Units hi ha un sector estratègic, no tan sols des del punt de vista econòmic, sinó sobretot des del prisma de l'orgull de la pàtria, és el de l'automòbil. I no és pas estrany. Al cap i a la fi, va ser sobre els cotxes que es va fonamentar bona part de la potència industrial nord-americana del segle XX i que es va forjar l'autoestima econòmica de la nació. El cotxe, com la casa enjardinada, els partits de beisbol el dissabte i la festa per a celebrar la majoria d'edat han format part d'allò que popularment s'ha anomenat el *somni americà*. Tanmateix, d'uns mesos ençà, el *somni americà* es clivella pertot arreu i, alhora, també el sector automobilístic. Les vendes de vehicles han caigut estrepitosament, els deutes ofeguen les grans multinacionals amb les quals fins ara els EUA havien colonitzat comercialment el món sencer i el govern vacil·la sobre la conveniència



L'edifici Chrysler fou durant anys símbol de la fortalesa del sector automobilístic.

d'intervenir-hi o no. A Detroit, on hi ha la seu de General Motors, Ford i Chrysler, les tres grans empreses de l'automoció mundial, ja hi ha qui

parla d'un *armageddon* sobre quatre rodes.

La situació delicada que travessa el negoci del motor ha despertat un

animat debat. Les xifres, de fet, serveixen per a avaluar la magnitud de la crisi. La venda total d'automòbils i furgonetes lleugeres enguany són de 13,5 milions, 2,6 milions d'unitats menys que l'any passat. Les reduccions de plantilla s'han estès a gairebé totes les firmes. Tot plegat, ha fet que entre economistes, editorialistes i polítics s'haja activat el debat sobre si el rescat públic del sector de l'automòbil és necessari o innecessari. Poden tenir la mateixa consideració la indústria dels automòbils, els bancs, les grans financeres o les companyies d'assegurances? El pla de rescat del govern nord-americà, recorden des de la indústria de l'automoció, es va aplicar per salvar de la fallida les entitats financeres, però, d'ençà que es presentà, el camp d'actuació s'ha ampliat a més àmbits. "És essencial que arriben fons de l'estat perquè la indústria automobilística nord-americana supere aquest daltabaix", ha dit a tall d'advertiment Fritz Henderson, president de GM. Ho deia justament després d'anunciar que durant el tercer trimestre de l'any la seua companyia havia acumulat unes pèrdues de 2.500 milions de dòlars. "La fallida de qualsevol de les grans companyies, enmig d'aquesta recessió, segurament costaria al govern i a l'economia molt més que no intentar ara de mantenir-les dempeus", assegurava *The New York Times* el 15 de novembre, al seu editorial. Una part significativa de l'opinió pública està convençuda que els problemes de la indústria automobilística són els problemes d'Amèrica.

L'apocalipsi al volant. A aquest estat opinió, hi ha contribuït l'estudi que a principi de mes va presentar el Centre per a l'Estudi de l'Automòbil (CAR, en les sigles en anglès). L'informe avalua l'impacte que tindria sobre l'economia nord-americana la davallada d'activitat o el tancament

SOS dels fabricants europeus

Com als Estats Units Henry Paulson, a la Unió Europea, la comissària de Competència, Neelie Kroes, sembla poc partidària d'obrir l'aixeta dels diners públics a favor de la indústria de l'automòbil. Aquest sector, a parer de Kroes, no pot acollir-se als mateixos avantatges que el financer. El sector automobilístic europeu ha sol·licitat una injecció de 40.000 milions d'euros en ajudes que li permeten de contrarestar la desacceleració econòmica.

de General Motors, Chrysler i Ford. Les conclusions de l'estudi apunten a una desocupació en massa (un 10% de la població activa, en el pitjor dels casos, una xifra escandalosa als EUA), greus dificultats per a les arques públiques nord-americanes i un efecte cascada que anorrearà firmes més petites del sector.

Imaginem-nos, per exemple, que *les tres de Detroit*, com són conegudes popularment, es col·lapsaren. Segons el CAR, es perdrien tres milions de llocs de treball entre directes (239.000) i indirectes (2,7 milions) l'any vinent. Les persones afectades deixarien d'ingressar 150.700 milions de dòlars, i això voldria dir que l'estat deixaria de recaptar, en concepte d'impostos sobre les persones físiques, 60.100 milions de dòlars el primer any i 156.400 els tres següents. I si en lloc de col·lapsar-se, les empreses simplement reduïren l'activitat a la meitat? En aquest cas, afirma el CAR, es perdrien 2,5 milions de llocs de treball als Estats Units (239.000 de directes i 2,2 milions d'indirectes); els ingressos de particulars s'abaixa-

rien de 275.700 milions de dòlars; i deixarien de contribuir 49.900 milions d'euros a les arques públiques. En tres anys, la xifra augmentaria fins a 108.100 milions. Fora quina fora la magnitud de la davallada de l'activitat, la fallida de qualsevol de les empreses radicades a Detroit tindria un efecte devastador sobre el benestar de moltes persones, segons el CAR. Chrysler, Ford i General Motors són directament o indirectament responsables de finançar l'atenció mèdica de dos milions de treballadors i jubilats.

D'una altra banda, el crac automobilístic nord-americà tindria un efecte expansiu a la resta de l'economia mundial i especialment a les economies que geogràficament li resulten més pròximes. Resulta raonable de pensar que una contracció permanent de la indústria americana del cotxe tindria un impacte molt negatiu al Canadà i a Mèxic, en la mesura que els fabricants d'aquests dos països depenen fortament de la indústria auxiliar i de components nord-americana. Cal tenir en compte, finalment, que la majoria d'empreses auxiliars o de complements de l'automòbil estan preparades per a treballar a una determinada escala, per sota de la qual els resulta molt difícil de ser rendibles. Sense General Motors, Chrysler i Ford, a les empreses complementàries, alçades a mida i a escala d'aquests gegants, els és difícil de sobreviure encara que unes altres firmes, com Nissan, Honda o Toyota, continuen fent-los comandes.

L'informe del CAR, no cal dir-ho, és interessat –al cap i a la fi, es tracta d'una entitat finançada per la pròpia indústria–, però, malgrat això, ha encès els llums d'alarma entre una opinió pública ja prou atemorida i una classe política que sembla sobrepasada per la virulència de la crisi. De fet, segons l'agència de qualificació de risc Standard & Poor's (S&P), la suspensió de pagaments és una possibilitat que *les tres de Detroit* han de considerar. La dràstica davallada en la venda de vehicles derivada de l'enduriment de les condicions per a concedir crèdits són a l'arrel del problema. Al setembre, per exemple, les vendes van caure d'un 27%, el retrocés més gran en 17 anys. "Els factors macro-

Segons el Centre per a l'Estudi de l'Automòbil, el col·lapse de Ford, General Motors i Chrysler destruiria tres milions de llocs de treball

econòmics poden desbordar aquestes companyies”, apunta S&P.

La crida desesperada dels gegants de l'automòbil ha obtingut de moment respostes desiguals dels responsables polítics. Els governadors de Michigan, Delaware, Kentucky, Nova York, Ohio i Dakota del Sud, és a dir, els estats amb interessos directes en el sectors, han fet seua la inquietud dels fabricants. Per això van enviar una carta al secretari del Tresor, Hank Paulson, urgint-lo a prendre mesures per dotar de liquiditat la indústria dels cotxes, tot recordant-li que les firmes són els principals consumidors d'acer, alumini, ferro, coure, goma, electrònica i xips d'ordenador. Paulson, però, s'ha girat d'esquena a la indústria, tot negant-los la possibilitat d'adherir-se al pla de rescat de 700.000 dòlars aprovat al setembre per sanejar el sector financer. En aquesta tessitura, *les tres de Detroit*, i el sector en general, esperen amb deler que Barack Obama s'instal·le definitivament a la Casa Blanca. El pròxim president dels Estats Units –que va obtenir un ampli suport electoral a Michigan, estat al qual pertany Detroit– s'ha manifestat a favor d'actuar “inmediatament” en favor de la indústria i de salvar els fabricants en perill de fallida, si bé no ha concretat com s'hauria de materialitzar aquest suport. No seria, de fet, la primera volta que l'estat ha d'ajudar *les tres de Detroit*. Ja el 1979, una injecció de capital públic de 1.500 milions de dòlars va salvar del col·lapse Chrysler. Aleshores, els seus responsables van assegurar que aquella aportació els permetria de donar “més bon servei” i fer cotxes de “més bona qualitat”. 29 anys més tard, l'empresa torna a demanar ajuda. “Fer-se càrrec del rescat seria com recompensar la derrota [...], premiar la sobreproducció [...], i donar suport a les empreses més ineficients”, escriu la setmana passada el columnista Bill Ackman al *Financial Times*. I segurament, tenia raó. Però, què en fem, aleshores, dels milers de desocupats en potència de què adverteixen els partidaris del rescat? Quan la crisi és el pilot, resulta complicat de prendre decisions.

Violeta Tena

Foc creuat sobre Almussafes

La fàbrica Ford d'Almussafes viurà l'aturada més llarga de la seua història a partir del 8 de desembre. Entre el desconcert i la por, els sindicats se senten desemparats per la “inacció” del govern valencià.

“**H**e vist situacions complicades però aquesta té una dimensió diferent.” A 46 anys, 25 dels quals consagrats a treballar en el sector de l'automòbil, Francisco Domínguez mira amb pessimisme el futur mentre aprofita els últims minuts del descans a l'exterior de l'empresa Faurecia, on treballa. Allí, a recer de la planta de

Ford, fabriquen portes per al model Fiesta. Domínguez té poques raons per a no ser pessimista. Aquell dia els diaris valencians obren amb l'enèsima mala notícia d'enguany per al sector de l'automòbil. Si primer va ser l'expedient temporal de treball per a vora un miler de treballadors, després l'eliminació del torn de la nit, ara la mala notícia arriba en forma d'aturada tècnica. En concret, Ford aturarà la producció a partir del 8 de desembre i no la reprendrà fins el 2 de gener. Es deixaran de produir 9.000 unitats del model Focus. L'eliminació de les jornades laborals –que no ha trobat oposició entre el sindicat majoritari, UGT, que ha optat per la resignació– no comportarà retallades de plantilla ni de sous, però dóna una idea del greu problema d'acumulació d'estoc que té la multinacional. Almussafes no havia afrontat mai una aturada tècnica d'aquesta magnitud.

La situació de Ford al País Valencià és especialment delicada. La crisi no podria haver arribat en un moment pitjor. Perquè als problemes que arrossega el sector en l'àmbit internacional, s'hi afegeix el fet que, per primera volta, de



El president de la Generalitat Valenciana, Francesc Camps, amb John Fleming, president de Ford Europa, en una visita que aquest darrer va fer a la factoria d'Almussafes.