

Més de 5.000 treballadors del sector de l'automoció de Catalunya són afectats per expedients de regulació que ara té sobre la taula el Departament de Treball. Hom tem un efecte dòmino que acabi conduint el país a una desindustrialització. Però quin marge de maniobra té el govern català per a negociar amb Nissan i reconduir el sector?



L'efecte dòmino de Nissan

L'any 1993, el sector de l'automòbil a l'estat espanyol vivia una crisi profunda. Les matriculacions de vehicles van caure d'un 26% i els expedients de regulació d'ocupació temporals i totals van trucar a la porta de Seat, Nissan - Motor Ibèrica i Suzuki-Santana. En aquella època, Seat preveia unes pèrdues de 100.000 milions d'euros, i la casa matriu, Volkswagen, va arribar a plantejar a la Generalitat el desig de tancar la planta de la Zona Franca. Pel que fa a Nissan - Motor Ibèrica, la matriu japonesa va proposar d'ampliar al 80% de la plantilla -aleshores de 7.000 treballadors- un ERO temporal, i va aplicar un conjunt de mesures d'austeritat per estalviar uns 8.000 milions d'euros.

Finalment, la sang no va arribar al riu i, tot i que es van reduir les plantilles, cap de les dues fàbriques de Catalunya

no van tancar. Ara, quinze anys més tard, el sector viu el punt culminant d'un nou sotrac que ja va començar el 2006, quan les vendes es van frenar en sec i les plantes van reduir la producció. N'és la causa l'emergència de nous actors al mercat de l'automòbil, especialment de l'Europa de l'Est i de potències emergents asiàtiques que volen fer el salt a Europa.

El primer fabricant mundial de vehicles, l'alemanya Volkswagen, pronostica que les vendes de cotxes creixeran d'un 21% fins el 2016, quan s'arribarà a 67,4 milions d'unitats produïdes, que seran absorbides pel desenvolupament dels mercats rus, brasiler, indi i xinès. Per contra, el creixement als mercats tradicionals, segons VW, serà molt més contret, amb un 9% al Japó, un 5% a l'Amèrica del Nord i un 3% a l'Europa occidental.

Impedir una futura deslocalització. Antoni Vives, actualment regidor de l'Ajuntament de Barcelona per CiU, va viure la crisi del sector de l'automòbil del 1993 des de dins, perquè va ocupar diversos càrrecs de responsabilitat a Nissan entre el 1988 i el 2000, entre els quals el de cap d'estratègia corporativa i director comercial.

A parer seu, avui dia la planta de Nissan a Barcelona ha de resoldre dues qüestions que cal diferenciar clarament: la davallada conjuntural del mercat de l'automòbil, que deixa sense ús un dels tres torns de producció i que, per tant, implica un reajustament de la plantilla, i el vessant estructural d'assegurar el manteniment de la fàbrica situada a Catalunya.

En aquest sentit, Vives considera que "ara la cosa més important és donar suport a la continuïtat de Nissan, que



Els treballadors de Nissan continuen mobilitzant-se per aturar l'ERO que la marca japonesa vol aplicar a la planta de la Zona Franca. Les negociacions de Nissan amb el govern encara no han donat fruits, tot i que s'ha creat una comissió de treball.

és una de les plantes més avançades i competitives de l'entorn empresarial mundial. Hem d'assegurar que Madrid, que té gran part de la força real, no aposti per Nissan-Renault de Valladolid o Palència en detriment de Catalunya. I això només ho aconseguirem si farcim Nissan a Barcelona de nous models a partir del 2012". En aquest sentit, Vives recomana que hom sigui "imaginatiu, discret i seriós a l'hora de tenir els contactes que siguin necessaris". En tot cas, apunta Antoni Vives, aquesta negociació no s'ha de plantejar "posant-los la pistola al pit i amenaçant-los amb les ajudes públiques, sinó pensant a llarg termini".

Interès nul de Madrid. Des del govern català s'ha ofert el suport institucional per garantir el futur de Nissan a Catalunya, amb la condició que la companyia presenti un pla per a produir nous cotxes. La continuïtat de Nissan a Catalunya "és una qüestió de voluntat i no de competitivitat associada a costos", assegura la consellera de Treball, Mar Serna. Per tal de garantir aquesta

El cotxe elèctric pot resoldre tots els mals?

Mentre els treballadors de Nissan de la Zona Franca de Barcelona es manifestaven per reclamar a la Generalitat que aturés l'ERO de 1.680 empleats que vol aplicar la direcció, el ministre d'Indústria, Miguel Sebastián, empaitava directius internacionals de Nissan per convèncer-los de la necessitat d'incrementar les inversions a les plantes de Palència i Valladolid, i anunciava la possibilitat de produir un cotxe elèctric. Segons Sebastián, el seu ministeri té un pla per a especialitzar l'estat espanyol en la fabricació de models verds: "A més d'aconseguir que hi hagi un milió de vehicles elèctrics el 2014, hem d'aconseguir que es produeixin a Espanya", va explicar.

Per una altra banda, el conseller d'Innovació, Universitats i Empresa, Josep Huguet, considera que el nou model elèctric de Nissan seria "una bona opció de futur", però reclama que, mentre aquesta producció no arriba, s'assigni a la planta catalana un vehicle de transició i de valor afegit per a garantir-hi l'activitat immediata.

En canvi, els treballadors consideren que aquest vehicle elèctric no és cap solució per a la conjuntura actual, i que l'estat espanyol no està preparat per a posar en circulació aquests vehicles perquè li manquen infraestructures i maduresa del mercat: "Parlar de cotxe elèctric ara és una utopia, una cortina de fum per a desviar l'atenció del problema de l'ERO. Pot ser el vehicle del futur, però d'aquí a vuit anys. Ara hem de plantejar la renovació dels vehicles que produïm i, en tot cas, d'un model híbrid que ens serveixi per a fer la transició a l'elèctric", explica Jordi Carmona, secretari general de la secció sindical de la UGT a Nissan. Els treballadors de la planta ja han suggerit la possibilitat de desviar a Catalunya part de la producció del Nissan Qashqai, que té sobreproducció mundial.

continuïtat i cercar una sortida a la situació de Nissan, els governs espanyol i català i la direcció de la multinacional es van reunir la setmana passada a Barcelona per "coordinar" la resposta a la pitjor crisi del sector des del 1993 i l'oferta d'ajudes als nous cotxes elèctrics com a part de l'estratègia per a retenir les multinacionals de l'automòbil. Val a dir, però, que Renault-Nissan ja ha assignat el centre del projecte a la factoria de Flins (França) i de moment només estudia produir-lo també a Valladolid.

La reunió va servir per a crear un grup de treball entre tots dos executius i Nissan, en què s'abordaran "qüestions laborals", mentre paral·lelament es negocia l'ERO. Però no hi va haver cap compromís en ferm. El conseller d'Innovació, Universitats i Empresa, Josep Huguet, va oferir de destinar ajudes de recerca al nou vehicle elèctric, i va demanar al govern espanyol que faci això mateix amb les seves subvencions.

Cal recordar que el ministre d'Indústria, Miguel Sebastián, es va desplaçar a París per reunir-se amb el president de Renault-Nissan, Carlos Ghosn, a final

del mes passat. De l'ERO de Nissan a Barcelona, que afecta un 37% de la plantilla, amb 1.680 treballadors amenaçats d'anar al carrer, ni se'n va parlar. En canvi, el representant espanyol va escarrassar-se a convèncer el directiu de la multinacional perquè aboqués tots els esforços a les plantes que té el grup a Castella i Lleó. En aquella reunió va quedar clar que per al ministre espanyol el futur industrial de l'estat no passa per Catalunya.

De què va servir la crisi del 93?

Com totes les crisis, la del sector de l'automòbil també és cíclica. Imposible de preveure quan es repetirà un altre cicle, però sabem del cert que hi serà. En opinió d'Antoni Vives, després de la crisi del 1993, que va arrossegar milers de treballadors a tot l'estat espanyol, "ningú no va aplicar cap pla de previsió, ni els governs ni els sindicats ni les patronals ni les empreses del sector, tot i que sabien que tornaria a haver-hi una crisi en un futur." Malgrat que l'ex-directiu de Nissan reconeix que la indústria catalana de l'automòbil continua essent una de les més compe-



La planta de Nissan a Barcelona s'interroga sobre el seu futur. L'estat aposta pel cotxe elèctric, però els treballadors adverteixen que no és viable i demanen de produir el Nissan Qashqai.

tives del món, lamenta que no s'hagi treballat prou en infraestructures: "No tenim l'ample de via europeu que ens permeti de distribuir a Europa en condicions òptimes, i tampoc no s'ha fet res en matèria social: no s'han generat bosses financeres per atendre la contracció sobtada del mercat."

Els sindicats veuen clar que, si bé la situació actual de Nissan és molt marcada per la conjuntura econòmica, la solució no és una reducció dràstica i definitiva de la plantilla. "Hi ha eines conjunturals per a fer front a una caiguda temporal de la producció que ja

s'apliquen en unes altres empreses del sector automobilístic i que minimitzen l'impacte de la crisi econòmica, com és el cas de Seat. Un ERO temporal podria ser una solució de transició fins que s'encari el futur de la planta", defensa Jordi Carmona, secretari general de la secció sindical de la UGT a Nissan.

Els treballadors consideren que una sortida per a la planta catalana podria ser assumir part de la sobreproducció que hi ha del model Qashqai, i fins i tot d'un model híbrid, però rebutgen que el cotxe elèctric sigui la via d'estabilitat per a la fàbrica.

Esperances amb la Generalitat.

Si bé el sentir general dels treballadors que es mobilitzen al carrer per impedir l'expedient de regulació de Nissan és que acabarà reeixint, els sindicats no en tenen cap confirmació oficial. De fet, els representants dels treballadors, que tenen contacte directe amb la companyia i amb l'executiu, confien que l'ERO no serà autoritzat.

"La Generalitat és conscient que si aprova aquest ERO injustificat, obriria la porta a una desindustrialització total del país. No només per Nissan, sinó perquè arrossegaria uns 10.000 treballadors més de les subcontractacions i els autònoms. A més a més, aplanaria el camí a totes les empreses que volen aprimar injustificadament la plantilla, ja que veurien que, sense tenir-ne motius, l'administració els donaria via lliure", raona Jordi Carmona.

Sigui com sigui, la resolució del govern català sobre Nissan no arribarà fins ben entrat el mes de desembre. L'executiu català espera que la companyia nipona els presenti un pla industrial i social. Aleshores, valorarà quina sortida convé més a totes les parts implicades. Però mentre aquesta resolució no arriba, els treballadors han de viure amb l'angoixa de no saber si seran a la llista negra de Nissan.

Gemma Aguilera

Breus

Hisenda obre la porta a incomplir el pacte d'estabilitat

La crisi econòmica podria fer miques el pacte d'estabilitat i creixement de la Unió Europea l'any vinent. Ho va admetre la setmana passada el secretari d'estat d'Hisenda i Pressupostos espanyol, Carlos Ocaña, en assegurar que el dèficit dels comptes públics d'alguns estats europeus, entre els quals va incloure l'espanyol, podrien superar el 3% del producte interior brut. D'aquesta manera, es passaria per alt una de les regles del pacte d'estabilitat i creixement, aprovat pels països membre de la UE el 1997 per tal de mantenir la disciplina fiscal i



Carlos Ocaña, secretari general d'Hisenda i Pressupostos espanyol.

l'equilibri pressupostari. L'incompliment podria comportar sancions. Per a Ocaña, l'incompliment del màxim del 3% és "adequat i raonable" d'acord amb les circumstàncies.

Moció al Senat perquè l'Euromed s'aturi a Tortosa

El Senat espanyol ha aprovat una moció presentada per l'Entesa Catalana de Progrés que insta el Ministeri de Foment i Renfe que, pel cap baix, un Euromed diari s'aturi a l'estació de Tortosa-l'Aldea-Amposta. Els trens Euromed recorren la ruta Barcelona-Alacant, i només tenen parada a Tarragona, Castelló, i València. Geogràficament, l'estació de Tortosa és situada en un punt central i gairebé a mig camí de Tarragona i Castelló. El 1997, el Parlament ja va aprovar una moció per instar l'executiu espanyol a planificar aquesta parada, però no hi hagué cap moviment.