

“Catalunya ha de liderar un pla estructural per al sector de l'automoció”

La profunda crisi que viu el sector de l'automòbil ha agafat desprevingut el govern?

—En absolut. Treballem al sector de l'automoció des de molt abans que Nissan, Seat i la indústria auxiliar tinguessin problemes importants. Des del 2005 fem treballs d'estudi de coneixement del sector que han detectat les debilitats, les oportunitats i les amenaces del sector. L'automoció té marge de creixement, sobretot mirant els països emergents, però a Europa ja fa temps que es troba en dificultats i, per tant, l'alarma ja havia sonat.

—En aquest context de crisi global, grans empreses com Nissan i Seat, a més de desenes d'empreses que treballen en el sector auxiliar dels components, han de recórrer a expedients de regulació definitius o temporals. Són la solució, les reduccions de plantilla?

—Ni Nissan ni Seat no s'esperaven trobar en una situació tan complexa. La crisi ha estat molt ràpida i profunda, i ha tocat de ple l'economia real. L'efecte és immediat i es redueix dràsticament la demanda de vehicles. Als Estats Units, els tres grans monstres de l'automoció demanen ajuda urgent perquè no se'n poden sortir. I a casa nostra, Seat ha resolt l'excedent de torns amb un ERO temporal, i Nissan va també en aquesta línia. Es troba que fa poc va passar de dos torns a tres i ara li'n sobra un. El primer impuls va ser voler acomiadar 1.700 persones de cop, i ara la negociació s'encamina a un expedient temporal. La demanda ha caigut d'un 50% a tot el sector; alguna cosa s'ha de fer i, de fet, els sindicats s'han avingut a negociar expedients temporals perquè són conscients que s'ha de moure alguna fitxa perquè no moure'n cap és insostenible.

Antoni Soy i Casals (Ripoll, 1950) és secretari d'Indústria del govern català. Catedràtic d'economia aplicada de la UB, en aquesta entrevista parla del sector de l'automoció i del present i futur del model industrial català.

—Nissan i Seat opten ara per un ERO temporal, però moltes altres empreses del sector, de dimensions menors, tiren pel dret.

—Un ERO total segurament no és la millor manera. S'ha de mirar de trobar unes altres fórmules que, reconeixent tothom que hi ha una crisi de vendes i que alguna cosa s'ha de fer, tinguin el menor impacte possible.

—Creieu que potser algunes empreses, amb l'excusa de la crisi, aprofiten l'avinentsa per presentar un ERO de dubtosa justificació?

—Això només es pot saber quan s'analitza cada cas. El Departament de Treball analitza els ERO i dictamina si són justificats. En qualsevol cas, vull creure que, en general, la gent es comporta amb responsabilitat, i que quan planteja un ERO és perquè es fa necessari. Ara bé, sempre hi pot haver interpretacions; per això és bo que hi hagi negociació entre l'empresa i els sindicats. I si no se'n surten, hi ha l'au-

toritat laboral per a interpretar quan no hi ha acord.

—Més enllà de mesures conjunturals per a superar la crisi, el sector de l'automoció necessita un pla estructural que en defineixi el futur. Què hi pot aportar, Catalunya, en aquest sentit?

—Hauríem d'aspirar a liderar un pla estructural per al sector de l'automoció espanyol. Representem el 30% del sector i, aprofitant el grup de treball que s'ha creat per elaborar un pla integral, en què hi ha representades nou comunitats autònomes, hem de fer propostes que puguin ser vàlides per a Catalunya i per al conjunt de l'estat.

—Sigui com sigui, en política industrial la darrera paraula la té Madrid.

—Però si des de Catalunya, el govern i les empreses implicades, amb el suport dels sindicats si és possible, som capaços de fer una proposta catalana, i no tan sols del govern, i la fem arribar al ministre d'Indústria, Miguel Sebastián, la cosa més lògica és que a Madrid es tingui molt en compte. Potser no faran exactament allò que digui la proposta, però segur que tindrà influència.

—Ja es treballa en aquesta proposta catalana?

—Sí, i l'hem de tenir enllestida aviat.

—Catalunya ha perdut la condició de motor industrial de l'estat espanyol?

—Rotundament, no. Catalunya continua tenint un pes industrial molt important i és la primera comunitat autònoma en sector industrial, juntament amb el País Basc. Però cal tenir en compte que la indústria avui ja no és allò que era fa uns quants anys: a més de la manufactura, també són serveis a les empreses industrials com el transport, les enginyeries, les consultories, etc. Tot allò que anomenem *nova indústria*.

—No som pas el millor exemple de serveis a les empreses pel que fa a transport, logística o energia...

—Doncs si considerem aquesta nova indústria, representa el 40% de les empreses de Catalunya, el 57% dels ocupats i el 60% del valor afegit que es produeix a Catalunya. Per tant, aquesta nova indústria de serveis de valor afegit és el pal de paller de l'economia catalana. I és més important que no a Madrid i al País Basc.

—Quin pes manté la manufactura tradicional?

—Un 20%. Això vol dir que dels països de l'OCDE és al sisè lloc, al mateix nivell que Alemanya o Suècia.

—**Determinats serveis que poden atreure una empresa multinacional, com unes bones comunicacions i una política fiscal atractiva, Catalunya no els pot oferir. Això pot frenar el creixement industrial potencial?**

—Òbviament, podríem créixer més si es corregissin dèficits estructurals. Si les infraestructures de telecomunicacions, energètiques i de mobilitat fossin millors, la nostra activitat i la capacitat de crear riquesa encara seria més alta. Però, tot i el dèficit fiscal crònic que patim i les dificultats que tenim per a invertir en més infraestructures i serveis, Catalunya continua tenint una indústria al nivell dels països més avançats.

—**Irlanda té un impost de societats al 12,5% i, en pocs anys, ha atret grans multinacionals. Alguns altres països modulen els impostos, si els convé per a engrèixar el teixit industrial. Si Catalunya tingués sobirania fiscal, quina política d'atracció d'empreses creieu que hauria de desenvolupar?**

—S'hauria d'estudiar quan tinguéssim la sobirania fiscal. Tenir la capacitat normativa sobre impostos com el de societats ens permetria una política pròpia d'atracció d'empreses i d'inversions, però plantejar-nos ara aquesta qüestió no té gaire sentit.

—**El sistema educatiu està prou ben lligat amb les necessitats del món empresarial i industrial?**

—En aquest aspecte, encara hem de millorar molt, tant pel que fa a la formació professional com a la universitat i els centres de recerca. Una FP ben enfocada permet de disposar de la mà d'obra de qualitat que necessita l'empresa, i malauradament moltes vegades no hi ha aquesta connexió. Qualsevol avenç en matèria educativa serà també un avenç per a la competitivitat de les empreses.

—**La universitat també fa un paper important en la generació de mà d'obra altament qualificada. Es va pel bon camí, en aquest sentit?**

—Els darrers anys han tingut més predicament els estudis poc relacionats amb l'empresa, mentre que carreres com les enginyeries tenen un dèficit crònic d'alumnes. Ara necessitem que



“Catalunya hauria de recuperar els valors de l'esforç, el risc i l'austeritat”

més gent estudiï enginyeries per augmentar la connexió entre la generació de coneixement i les empreses.

—**Catalunya té una de les xarxes de centres de recerca més potents d'Europa. Funciona correctament, la transferència de coneixements amb les empreses?**

—Quan intentem atreure talents ens en sortim molt bé, i acollim els millors experts del món, però allò que no acaba de funcionar –i s'ha de treballar molt per millorar-ho– és com transferim aquesta recerca a l'empresa per tal que els resultats es transformin en productes que puguin ser elaborats i comercialitzats a casa nostra. És en aquest camp que hem d'abocar-hi més esforços, perquè és la garantia de millora de la competitivitat de les nostres empreses al món.

—**Al marge dels efectes de la crisi, que per naturalesa frenen els emprenedors per la por de què passarà, Catalunya ha anat perdent aquesta característica?**

—L'esperit emprenedor no s'ha perdut, i ho ratifiquen les xifres. Catalunya continua tenint l'índex d'emprenedors més alt que qualsevol altra comunitat autònoma, i al mateix nivell que alguns

altres països europeus. Evidentment, la crisi ha fet estralls en aquest sentit, però abans Catalunya era el territori on es creaven més empreses i se'n destruïen menys.

—**Els empresaris del país entomen bé la crisi?**

—Em veig amb molts empresaris. Pateixen molt i estan angoixats, però no han perdut l'esperit emprenedor i continuen apostant pel valor afegit i la creació de riquesa.

Ara bé, crec que, en general, Catalunya hauria de deixar de pensar en els valors que han estat moda aquests darrers anys, la vida fàcil i el diner fàcil, i hauria de recuperar els valors que van fer que el país arribés a ser la fàbrica d'Espanya, l'esforç, el risc i l'austeritat. La recuperació d'aquests valors és molt important en un moment de crisi com l'actual. I això no ho pot fer l'empresari tot sol. Cal la col·laboració del sistema educatiu i de les famílies. Si fem aquest canvi d'enfocament, Catalunya pot arribar a ser la fàbrica de la nova indústria del sud d'Europa i de la Mediterrània occidental.

Gemma Aguilera