

L'automòbil català circula a batzegades

A final de l'any 2005 la companyia alemanya Volkswagen va fer pública la intenció d'eliminar uns 1.400 llocs de treball de les factories catalanes i fins i tot de vendre's les plantes de producció a un grup xinès. Finalment, l'amenaça va acabar en 660 acomiadaments a Seat i un pla social que els sindicats van acabar beneint. La indústria automobilística de Catalunya havia viscut uns mesos amb l'ai al cor –Seat és una de les grans empreses del país per volum de negoci i per nombre d'ocupats–, i no seria el final. El sector fa anys que perd pistonada. Tant les empreses com les administracions fan esforços econòmics per a potenciar el desenvolupament tecnològic a les plantes, però competir amb un mercat exterior cada vegada més potent –com ho és el xinès o el de l'Europa de l'Est– no resulta pas fàcil. La producció conjunta de cotxes procedents de la Unió Europea,

Si el 2005 l'amenaça planava sobre Seat, el 2008 ha començat amb dos expedients de regulació d'ocupació al sector automobilístic, a Nissan i a Berh-Frape. La baixada de les vendes i de les previsions de producció a les plantes catalanes empeny les empreses a retallar plantilla. L'economia catalana se'n pot ressentir.

els Estats Units o el Japó s'ha reduït de prop de 10 punts aquests darrers cinc anys a favor dels països asiàtics emergents. Paral·lelament, augmenten les matriculacions de cotxes d'importació a casa nostra, i des de l'any 2004 la caiguda de la producció de vehicles a plantes catalanes és d'un 8% anual. Les previsions no són gaire esperançadores, i aquests tres anys vinents hi

podria haver un descens de producció del 23%. De fet, l'any passat es van matricular a l'estat espanyol 1.600.000 vehicles nous, una xifra que representa un descens de l'1,6% respecte al 2006. Catalunya, les Illes Balears, Ceuta i Melilla són els territoris on s'han perdut més vendes, a l'entorn d'un 6%. I per a enguany, els fabricants estimen que continuarà el descens de venda de turismes, pel cap baix d'unes 30.000 unitats. Així i tot, l'any passat l'estat espanyol es va mantenir com el tercer proveïdor de cotxes d'Europa.

El darrer senyal d'alarma a Catalunya l'ha encès la companyia japonesa Nissan, que ha anunciat un pla de baixes voluntàries a la planta de Barcelona com a "pas previ" a l'expedient de regulació d'ocupació (ERO) que podria afectar fins a 450 treballadors, el 10% de la plantilla, i uns 1.800 més de la indústria auxiliar de l'automòbil. La companyia justifica aquesta mesura precisament per les previsions de reducció de la producció d'un 7,3% enguany a Catalunya, que significarà la desaparició del tercer torn de treball dels models Pathfinder i Navara a partir de l'abril. Actualment, aquests models ja es fabriquen a Tailàndia, amb un cost de producció molt més baix que no a la planta catalana. La companyia també justifica la reducció per la caiguda de les vendes dels seus tot-terrenys arran de les noves normes fiscals que castiguen els vehicles que contaminen més.

Però "el pla de baixes incentivades no evitarà l'expedient de regulació",

Pau sindical a Almussafes

Els 7.500 treballadors de Ford a Almussafes poden estar molt més tranquils que no pas els seus companys del sector. A final d'agost passat, UGT, el sindicat majoritari, va arribar a un acord amb la companyia de Detroit per a garantir l'estabilitat laboral de tota la plantilla i una producció mínima anual de 350.000 unitats. L'acord, que va necessitar dos anys de gestació, va portar la calma a la factoria valenciana, atès que la possibilitat de traslladar-la a un altre país europeu hi havia planat repetidament aquests darrers anys. La companyia d'automòbils va adquirir no fa gaire una planta de producció de cotxes a Romania amb la intenció d'"enfortir la seua posició a Europa". Aquesta circumstància, unida al fet que el 2006 va registrar pèrdues per valor de 9.800 milions d'euros i que té previst de deixar de produir el seu model estrella, el Fiesta, a partir de mitjan any, van fer créixer la incertesa sobre el futur de la planta de la Ribera. L'acord signat a l'agost, aconseguit en canvi que els treballadors renunciaren a alguns avantatges laborals, ha esvaït els dubtes. Per a Gonzalo Pino, secretari d'UGT a Ford d'Almussafes, la clau de volta del consens entre empresa i treballadors fou que "els vam convèncer que estàvem disposats a parlar de costos laborals si garantien una inversió de 425 milions d'euros". Respecte a la situació a Nissan, Pino lamenta allò que considera una manca de sensibilitat de la companyia vers els treballadors i que els sindicats hagen estat incapaçs de "fer entendre a Nissan que es pot arribar a acords que permeten d'arribar a posicions comunes pel que fa a costos i competitivitat".

V. Tena

segons el secretari sindical de CCOO a Nissan, Javier Pacheco, que considera que "l'expedient és el pitjor que pot passar". Aquesta setmana, representants sindicals i empresa es tornaran a reunir per mirar d'evitar l'ERO, tenint present, però, que "l'excedent de treballadors és inamovible", segons que ha confirmat Nissan. Aquest sindicat és partidari d'un conjunt de mesures que inclogui no únicament el pla de baixes voluntàries, sinó també prejubilacions, recol·locacions i més accions, que "cobririen la totalitat dels excedents sense haver de recórrer a l'ERO", assegura Pacheco.

Per una altra banda, el secretari general de la UGT a Catalunya, Josep Maria Alvarez, reclama la intervenció de la Conselleria d'Innovació, Universitats i Empreses en el conflicte de Nissan, perquè va concedir ajudes a la innovació a l'empresa automobilística. El dirigent sindical considera que l'empresa ha fet l'anunci amb arguments "clarament polítics, no pas tècnics ni productius", i que aquesta decisió s'ha pres "sense els mínims contactes previs amb els representants dels treballadors". La UGT també denuncia que l'anunci de l'ERO en plena negociació del conveni col·lectiu de Nissan Iberia és una mesura de pressió i de "xantatge" inacceptable. En qualsevol cas, els treballadors no descarten de convocar una vaga si no hi ha un acord mínimament satisfactori, i ja han anunciat que no treballaran el dissabte tal com s'havia acordat inicialment amb la companyia per augmentar la producció de la planta de Barcelona.

La indústria auxiliar, al límit. Les empreses proveïdores de components per als automòbils reben directament les conseqüències de qualsevol convulsió que afecti els seus clients, és a dir, els fabricants de vehicles. Una retallada de la producció en una planta de Seat o de Nissan es fa sentir a qualsevol indústria auxiliar, on les amenaces d'expedients de regulació d'ocupació també són constants. El darrer cas, Berh, una multinacional alemanya que va comprar l'antiga empresa catalana Frape. Dedicada a la fabricació de components per als mecanismes d'aire condicionat dels automòbils, la companyia assegura que té pèrdues, motiu



Els treballadors de Nissan a Barcelona temen acomiadaments en massa. La companyia vol executar un expedient de regulació per a 450 empleats, al·legant que el ritme de producció disminuirà.

pel qual volia acomiadar 295 dels seus 500 treballadors catalans. Finalment, la Generalitat ha resolt un expedient de regulació d'ocupació que afecta 92 treballadors, en un intent de conciliar sindicats i empresa, molt enfrontats des del setembre passat.

Un sector que ha d'accelerar.

Configurat bàsicament per pimes de menys de 50 treballadors, la indústria auxiliar de l'automòbil ocupa cada any unes 80.000 persones i genera una xifra similar de llocs de treball indirectes. La Societat de Tècnics de l'Automòbil (STA), integrada per empresaris, professionals i tècnics del sector del motor, crearà una plataforma de pimes del sector per millorar la competitivitat d'aquestes empreses.

El sector auxiliar de l'automoció s'enfronta a diversos perills, contra els quals haurà de lluitar aquesta nova plataforma. Els més imminents són, com hem apuntat, els plans de reducció imposats pels clients i l'augment del cost de les matèries primeres. Això sotmet aquestes empreses a una pressió financera considerable, que es tradueix en una disminució dels seus marges. D'una altra banda, la falta de flexibilitat laboral, juntament amb una xarxa d'infraestructures poc modernitzada, també apareixen entre les principals

preocupacions del sector amb vista al futur, que s'afegeixen als reclams de millora de l'eficiència operativa i la disponibilitat d'una bona relació qualitat-preu pel que fa a la mà d'obra qualificada.

Sigui com sigui, el sector viu una situació general d'incertesa que demana la intervenció tant de les empreses com de l'administració. L'objectiu és mantenir els nivells de competitivitat que permeten d'aguantar l'escomesa dels mercats asiàtics, que com en el cas dels fabricants de vehicles, també comença a penetrar en la indústria auxiliar. En aquest sentit, l'R+D+i i la internacionalització són les pedres angulars d'aquesta supervivència. De fet, algunes empreses –el 87% de les situades a Catalunya en aquesta indústria són pimes– ja han començat a diversificar el tipus de client, i ofereixen components per al sector de l'aeronàutica, amb uns marges de benefici més grans.

Els casos de Nissan i de Berh-Frape han fet tornat a l'actualitat un sector sempre convuls, ja massa sotmès a la pressió del gegant asiàtic, però que té una impotència vital per a l'economia catalana. Sense el sector de l'automòbil, la indústria del país fa temps que tindria una salut més precària.

Gemma Aguilera