

EL 7% DEL PIB CATALÀ

# La indústria insubstituïble

Innovació i internacionalització, grans reptes del teixit sectorial automobilístic de Catalunya



Cotxes destinats a l'exportació en espera d'embarcar al port de Barcelona. DAVID RAMOS / BLOOMBERG

**Oscar Muñoz**

**E**l sector de l'automòbil té futur a Catalunya, encara que el camí no serà fàcil. Avui, malgrat la forta caiguda que ha patit per la crisi –superior al 20% en totes les magnituds, concentrada sobretot entre el 2009 i el 2011– mou uns 14.000 milions d'euros l'any, un 7% del PIB, i dona feina de manera directa a 40.000 persones en 350 empreses, la major part de petita i mitjana mida, que dediquen el 80% de la seva producció al mercat exterior. En conjunt, aquesta activitat, que es troba en ple procés de reactivació, suposa el 80% de la indústria catalana. Són xifres majúscules que no sembla que tinguin recanvi. És imprescindible per a l'economia catalana.

A curt termini l'evolució serà positiva –des del 2012 hi ha indicadors evidents de recuperació–, principalment perquè les dues grans marques amb producció a Barcelona i el seu entorn –Seat i Nissan– estan duent a terme fortes inversions que assegurin l'activitat dels pròxims anys, marcats per un augment de la demanda a escala global, especialment als països emergents. “Totes dues encara poden créixer a Catalunya perquè el mercat mundial ho farà”, afirma Vicenç Aguilera,

president del Clúster de la Indústria d'Automoció, que agrupa al teixit empresarial d'aquest sector a Catalunya. I gràcies a l'empena d'aquestes dues firmes, continua, la resta també anirà a més, “des dels proveïdors en tots els seus nivells fins a les enginyeries”.

Per no ser tan dependents d'aquestes dues companyies, un dels reptes de la indústria catalana de l'automòbil és “diversificar clients fora de les nostres fronteres –insisteix Aguilera–. Hem de pensar en global, en països com la Xina, el Brasil o Mè-

xic”. No en va, recorda, Amèrica i Àsia estan a prop de concentrar el 75% de la producció mundial de vehicles i si volem créixer hem de tenir clar que ho haurem de fer a fora.

La mida de les empreses proveïdores de Catalunya i aquesta forta dependència de dues grans firmes que prenen les seves grans decisions en altres països poden dificultar el seu joc en aquesta nova lliga global. El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona acaba de publicar un informe sobre el futur del sector que identifica

aquests dos aspectes i el de la formació professional i la innovació com a claus per al futur. “Hi ha factors que no són a les nostres mans, com que Seat i Nissan siguin de multinacionals estrangeres, però n'hi ha d'altres en els quals podem fer les coses millor i ser més competitiu, especial-

■ **El teixit d'empreses proveïdores és el principal actiu; urgeix millorar la formació professional**

ment en tot el que tingui a veure amb el capital humà i la internacionalització”, destaca Carles Rivera, coordinador gerent d'aquesta entitat, que reuneix administracions locals, Generalitat, sindicats i patronals. “Hi ha actius que hem d'aprofitar –prosegueix–; tenim un sector molt competitiu i altres condicions que juguen a favor nostre, com, per exemple, disposar de dos ports potents, que faciliten la distribució”.

Un dels factors que ajuden la competitivitat, la flexibilitat laboral, ja s'ha obert pas. “A Catalunya s'ha millorat una mica en aquest punt i això és crucial”, explica Pedro Nuño, professor d'Iese i expert en automoció. Però, segons la seva opinió, el que més pesa és la “gran riquesa de proveïdors a tota la cadena de valor d'aquesta indústria” perquè “avui existeix un clar reconeixement que el cost de la mà d'obra no és la variable rellevant per ubicar la fabricació d'automòbils”. Nuño insisteix que aquesta indústria és “la locomotora més important de l'economia a causa del seu impacte en molts sectors” i recorda que “hi ha qui ha establert plantes a Europa de l'est o al nord de l'Àfrica per descobrir que la falta d'aquesta riquesa de la cadena de valor contraresta amb escriure les vendes d'una mà d'obra (molt menys preparada) més barata”.

## Seat i Nissan marquen el ritme

El sector català de l'automoció està marcat per la potència de dos grans actors multinacionals: Seat i Nissan, i per una gran atomització empresarial en l'àmbit dels proveïdors. El que fan els dos gegants marca el ritme de gran part de l'activitat. Així, les últimes decisions que s'han pres per incrementar la producció a les plantes de Martorell, de la primera, i de la Zona Franca, en el cas de la segona, han tingut un impacte directe en la resta. Valgui com a exemple que un lloc de treball en un centre de desenvolupament d'aquestes dues marques a Catalunya un any suposa donar feina a 50 persones més durant cinc anys.

La planta de Seat va produir l'any passat 443.000 vehicles, un 10% més que el 2013, que al seu torn havia crescut un 10% respecte al 2012. L'últim any s'han incorporat més de 800 empleats i s'ha fet una forta aposta per l'R+D, i la previsió és incrementar aquest any els acoblaments en 15.000 unitats. El repte és arribar a les 500.000. Per la seva banda, Nissan està incrementant la seva producció amb la incorporació de nous models a Barcelona amb l'objectiu d'assolir la xifra de 250.000 vehicles l'any.

L'informe, que s'acaba de publicar pel Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona sobre el sector, detalla que més del 90% d'aquestes

companyies són pimes amb un pes molt fort de les microempreses (menys de deu assalariats). Destaquen unes 80 firmes proveïdores de primer nivell, de mitjana o gran dimensió, que pertanyen majoritàriament a multinacionals estrangeres i presenten un elevat nivell de dependència dels dos grans fabricants. Els proveïdors de segon i de tercer nivell, molt competitiu i amb una gran capacitat de resposta, són normalment pimes especialitzades en un determinat procés o tecnologia més que en un producte (transformació metal·lomecànica, plàstic, cautxú, motllos, fixacions, matrius...). Moltes treballen també per a altres sectors.