

'Domo arigato', senyor Matsumoto

El pròxim examen arribarà el 2012, quan s'hagi d'assignar un nou model, i no serà fàcil

- És molt positiu que la planta de Barcelona hagi merescut la confiança de Nissan

JOSÉ ANTONIO BUENO*

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 6.03.09

A l'octubre vaig escriure en aquest mateix diari un article titulat *Sayonara, baby*. Aleshores estava convençut que Nissan tancaria la planta de Barcelona i que l'expedient de regulació d'ocupació era només el primer pas d'una jivarització que tindria com a final el tancament del centre. Avui no em sap gens de greu reconèixer el meu error d'apreciació. Nissan vol seguir produint cotxes i furgonetes a Barcelona i, per a això, empresa i sindicats han firmat un acord que implica que tots remaran en un mateix vaixell cap a la sostenibilitat a llarg termini de la planta. Tot plegat sota la tutela, i el suport, de les administracions central i autonòmica. La confirmació l'acabem de rebre en el millor dels moments, ja que el Saló Internacional de l'Automòbil de Ginebra ha servit d'altaveu perquè Europa sàpiga que Nissan aposta per Catalunya.

EN UN ENTORN com l'actual és bo, i necessari, subratllar les notícies positives. Perquè és molt positiu que la planta de Barcelona hagi merescut la confiança de Nissan. Per arribar a aquesta decisió han treballat molt, i bé, moltes persones. Des del setembre, l'opinió publicada es va fixar acarnissadament en el recentment aterrat Fumiaki Matsumoto i per això és just reconèixer el seu compromís. La seva involucració

personal en el pla industrial ha estat total i infinitament més alta que la, lamentablement, habitual en la majoria de directius de les multinacionals, molt més preocupats pel seu futur personal que pel de les seves empreses. El sector de l'automoció espanyola no necessita, forçosament, tenir directius espanyols al capdavant de les empreses internacionals, sinó professionals que assumeixin que la seva obligació és defensar la planta que els ha estat assignada amb totes les armes que tenen a l'abast.

L'èxit té molts pares i el fracàs, cap. Però és just subratllar que, a part dels primers protagonistes, Matsumoto i sindicats, l'acord l'han fet possible totes les conselleries econòmiques (Treball, Innovació i Economia) amb el president del Govern català implicat directíssimament, així com un conjunt de professionals liderats per Jordi Dagà, expert negociador en situacions de crisi. I, a l'ombra, el treball callat però imprescindible d'una japonesa de naixement però catalana de vocació sense la intervenció de la qual probablement no hauria estat possible un final feliç.

Ve molt bé aquesta notícia quan el vicepresident de la Comissió Europea, Günter Verheugen, ha declarat que no correspon als estats decidir quina fàbrica ha de tancar o reduir producció. És cert. Però no ho és menys que és obligació de les administracions vetllar pel manteniment de la prosperitat dels seus administrats amb tots els mitjans que tenen a les mans. Nissan ha posat en un plat de la balança els salaris més baixos d'altres possibles ubicacions i en l'altre el cost total, les inversions netes i la capacitat de millora d'una planta que ja avui es troba a la part alta de la classificació de productivitat de l'exigent grup japonès. Probablement el cost marginal de fabricar un cotxe a Barcelona és més gran que a

Tànger. Però el balanç total és clarament positiu per a Barcelona, si no la decisió hauria estat una altra. La competitivitat no s'aconsegueix només mitjançant mà d'obra barata.

AIXÒ NO vol dir que no hi hagi riscos en el futur. En absolut. El pròxim examen arribarà el 2012, quan s'hagi d'assignar un nou model, i no serà fàcil. Fins llavors s'haurà de seguir treballant en tots els fronts. Però existeix una possibilitat certa d'aprovar el nou examen, cosa que fa uns mesos semblava impossible.

La solució, no definitiva, de Nissan és solament una gota en el turbulent mar de l'automoció, però és molt important. És veritat, i torno a citar Verheugen, que el sector serà diferent després de la crisi i que hi haurà canvis estructurals. Per això, continuar optant amb garanties a nous models és bàsic. S'ha de salvar el curt termini per poder optar al futur, en el qual l'única garantia és millorar la competitivitat. Que el Pla Integral d'Automoció, insuficient i millorable, hagi estat àmpliament sobrepassat, amb 427 peticions d'ajuda a la inversió que té un import agregat del voltant de 4.500 milions d'euros per a uns fons previstos inicialment de 800 milions, és una excel.lent notícia perquè significa que les empreses volen seguir invertint a Espanya.

EN AQUESTA revàlida del sector de l'automoció catalana i espanyola Nissan ha aprovat amb nota. És el torn de la resta de fabricants. D'aquesta crisi, qui en surti, sortirà reforçat, i no és una figura literària: és la veritat, perquè a Europa, i als països de la seva perifèria, en el futur hi haurà menys fàbriques, i fins i tot pot ser que menys fabricants.

A Catalunya, el centre de l'atenció passa ara a Seat. Caldrà veure si és tan pragmàtica com Nissan. D'oportunitats no n'hi falten ja que aviat tindrà la possibilitat d'aconseguir l'assignació d'un nou model per fabricar, sembla que d'Audi. L'Administració i els sindicats ja s'hi han posat (si més no, algun sindicat). Confiem que l'empresa sàpiga estar també a l'altura. Tant de bo puguem aviat dir allò de *danke, Herr Schmitt*, igual que ara hem de dir *Matsumotosan, domo arigato*; és a dir, moltes gràcies senyor Matsumoto.

*Soci d'Europraxis