

'Match point' salvat a Nissan

Comença una etapa que requerirà esforços i complicitat de la firma, els sindicats i l'Administració

JOSÉ ANTONIO BUENO*

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 9.12.08

El sector de l'automoció espanyola es troba en un moment extraordinàriament delicat, tant que enviar 3.500 treballadors a l'atur durant un màxim de 75 dies laborables es pot considerar un pas de gegant cap a l'entesa. Malgrat la duresa de la notícia en termes absoluts, la transformació a Nissan de l'expedient de regulació d'ocupació de la modalitat d'extinció a la de suspensió és una excel·lent notícia, almenys en la conjuntura actual.

Ens hi juguem moltíssim en aquesta negociació i en altres que estan tenint lloc a tot Espanya, perquè el possible tancament d'una planta no és mai conjuntural. I hem de distingir clarament entre el que és substancial i el que és accessori, el que és conjuntural i el que és estructural. La caiguda de vendes, extraordinàriament abrupta i que fa que en el sector dels concessionaris se succeeixin els acomiadaments i fins i tot els tancaments, és un fenomen conjuntural, resultat de la crisi global que ens envolta. Quan el clima econòmic es recuperi --i pot ser que sigui d'aquí uns mesos, però també d'aquí a uns anys--, tornaran a créixer les vendes i llavors l'ocupació ressorgirà, ja que sempre ens comprarem cotxes, tant si es produeixen aquí com a Zimbabue. Holanda, Suïssa, Bèlgica i Àustria, per exemple, no tenen una indústria d'automoció potent i, no obstant, actualment són seu de diversos dels

principals grups de distribució d'automòbils d'Europa. Però si en aquesta crisi perdem una fàbrica hem de ser molt conscients que mai més la recuperarem. Per això, la prioritat dels governs és, i ha de seguir sent, l'ocupació industrial.

El sector de l'automoció pateix una sobrecapacitat productiva estructural en el primer món. Sobren fàbriques i fabricants. Com a conseqüència d'aquesta sobrecapacitat s'aniran tancant plantes als països des- envolupats, se n'aniran obrint d'altres en països emergents i fins i tot es fusionaran fabricants (recomano seguir molt de prop el futur de FIAT). I ara la conjuntura afavoreix la presa de decisions pendents. En aquest escenari, Catalunya --i Espanya-- té una posició d'extrema debilitat, ja que no és seu de cap multinacional. Però no per això s'ha de resignar a perdre la riquesa que signifiquen unes fàbriques que no solament donen feina a moltes persones, sinó que a més a més ho fan amb un lloc de treball molt qualificat i que té un alt efecte multiplicador. El tancament d'una planta de cotxes significa la pèrdua d'entre 4 i 10 vegades els seus llocs de treball directes, tant pel que fa a proveïdors com serveis.

EN AQUEST entorn, rebaixar la pressió en el cas Nissan és una notícia excel·lent. Un conflicte obert és un mal escenari per a la negociació. Més d'un deu haver recordat aquests dies, no sense raó, la marxa d'Espanya de Suzuki. Hi va haver raons tècniques i econòmiques, però també es van succeir des- avinences i mals entesos provocats per una no desitjada escalada de tensió que va acabar en el desastre. Perquè això no passés i es pogués reconduir la situació, s'ha treballat molt i bé, gairebé sempre a l'ombra, rescatant una situació que en algun moment semblava anar directa al precipici. Moltes persones a Nissan, sindicats i administracions i

en els seus entorns, són les culpables d'evitar, almenys ara, que Nissan sigui el primer de marxar, cosa que podria haver provocat un efecte fugida en el sector molt difícil de controlar.

No està tot resolt, ni de bon tros, i no es descarta que uns quants llocs de treball es perdin a mitjà termini. La planta de Nissan té molts deures d'ara endavant. La configuració actual és el resultat de solucions a curt termini que li han permès sobreviure, però ara que tot el sector es replanteja el futur, necessita un canvi d'orientació per fer-la viable a llarg termini. Avui fabrica massa models diferents i, d'aquests, la majoria són massa voluminosos, cosa que els ha fet perdre l'atractiu en qüestió de mesos.

EL NOUVINGUT conseller delegat de Nissan Motor Ibérica, Matsumoto, té al davant la difícil tasca d'adaptar aquesta planta a les noves necessitats per aconseguir que sigui més productiva i perquè pugui captar noves inversions en un entorn molt competitiu, i amb la pressió afegida de la planta de Tànger. Els que vam pensar que el seu nomenament era el principi de la fi sembla que ens vam equivocar, i tant de bo sigui així. El seu currículum l'acredita com a metge de fàbriques i no com a enterramorts. Fa 27 anys que Matsumoto és a Nissan predicant el Nissan Production Way, proposant millores i ajustos per poder continuar sent competitiu. No hi ha dubte que mereix almenys una oportunitat per aplicar els seus plans, però, en qualsevol cas, també és cert que hi ha moltes formes d'encarar una reestructuració, i Nissan havia escollit un camí gens recomanable, especialment en un moment en què tot el sector veu el seu futur amb angoixa.

A partir d'ara comença una nova etapa que requerirà esforços, imaginació i complicitat de Nissan, sindicats i administracions. Hi haurà ajustos i seran necessàries ajudes. Però el més important és que tots ens creguem que Nissan té futur a Barcelona.

Un cop salvat el match point, el partit continua. Silenci a la grada, deixem tranquils els que han de jugar aquest difícilíssim i transcendental partit.

*Soci d'Europraxis