

¿Per què se'n vol anar Nissan?

- La producció i el muntatge sols es mantenen en un lloc si l'augment de la productivitat compensa el del cost

JOAN MAJÓ*

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 25.11.08

Aprofitant la situació de dificultats creada per la crisi financera internacional, l'empresa Nissan ha presentat un ERO. El que significa és que vol anar reduint la producció a Catalunya, segurament amb caràcter definitiu. És evident que aquesta crisi ha afectat d'una manera molt forta moltes empreses espanyoles i ha provocat situacions sobretot de manca de liquiditat i de reducció de la demanda.

Encara que coincideixi en el temps, que ningú es pensi que Nissan vol marxar per cap d'aquestes dues raons. Nissan no se'n va per falta de liquiditat. Les solucions a les dificultats de tresoreria passen per un altre camí. És del tot cert que té problemes de disminució de la demanda. Però aquestes situacions s'arreglen disminuint la producció temporalment amb una suspensió temporal de contractes, i no pas amb una rescissió.

¿Per què vol marxar? Només els seus dirigents ho poden explicar. Però jo estic convençut que se'n va per altres raons. Per ser més clar, crec que vol marxar per les mateixes raons per les quals va venir. I, com que em va tocar viure molt intensament el temps en què varen venir moltes empreses automobilístiques, voldria explicar el que penso.

EL PROCÉS de globalització ha anat configurant uns mecanismes de funcionament econòmic que porten a allò que podríem anomenar "els cicles de producció industrial". Un nou producte acostuma a néixer al si d'una societat desenvolupada, on hi ha capacitat de recerca i de creació de coneixement. Inicialment es fabrica allà mateix, entre altres raons perquè és allà on hi ha la demanda. A mesura que la demanda apareix en altres zones, el producte s'exporta des del país d'origen. A poc a poc, la producció es va traslladant, buscant costos millors i acostant-se allà on apareix la nova demanda. Durant la segona meitat del segle XX, Espanya era un lloc ideal, i això ens ha convertit en el país que produeix més cotxes del món sense tenir una marca autòctona pròpia...

Espanya, als anys 70 i 80, era un país amb una demanda creixent, amb uns costos acceptables, amb un gran mercat (tota la Unió Europea) i amb uns nivells de tecnologia molt adequats per a aquestes plantes de producció. La presència aquí d'aquestes factories ha donat lloc a una gran quantitat de llocs de treball directes, i, potser encara més important, ha permès el desenvolupament d'una indústria auxiliar que ha rebut i ha desenvolupat una gran quantitat de coneixements relacionats amb el sector.

Quaranta anys després, les coses han anat canviant. El mercat espanyol és important, però no creixent; els costos s'han anat incrementant per efecte del nostre gran augment del nivell de vida; els augments de productivitat no han compensat els de cost; l'accés al mercat de la Unió Europea ara també està a l'abast de molts altres països que hi han entrat posteriorment, i el conjunt del comerç mundial de béns industrials s'ha liberalitzat.

Això significa que el paper d'Espanya en la cadena d'activitats relacionades amb un producte --concepció, recerca, disseny, enginyeria, fabricació, muntatge, venda, distribució, manteniment...-- ha d'anar canviant, perquè les tasques que ara podem fer són tasques de més valor afegit que les que hem fet fins ara. Pensem un moment en la reconversió del tèxtil. Ara hi ha molts productes que es van deixar de fabricar a Catalunya, però que ara es dissenyen aquí, es fabriquen al nord d'Àfrica o a la Xina, i es distribueixen des de Catalunya. O pensem en una empresa que fa 30 anys fabricava impressores al costat de la B-30, i que ara no en fabrica ni una, però que en dissenya i comercialitza, mantenint així una part important de l'ocupació.

De tota aquesta reflexió, en voldria treure algunes conclusions per ajudar a diagnosticar la situació del sector automobilístic a Catalunya i a Espanya. La primera és que les tasques de producció o muntatge només poden allargar-se en el temps si els augments de productivitat segueixen als augments del cost, i això val tant per a la productivitat del treball com per a la del capital (tecnologia de la producció). La segona és que a les empreses multinacionals instal·lades aquí els hauríem d'exigir la continuïtat de la presència activa, però no la continuïtat del mateix tipus d'activitat, si això no és econòmicament raonable.

CAL dir que aquest criteri de raonabilitat queda marginat quan es tracta d'analitzar les activitats en el país d'origen de la multinacional. Aleshores hi intervé el factor país i s'actua amb uns criteris diferents. Jo entenc que aquelles empreses que han rebut ajuts importants per instal·lar-se en un país tenen l'obligació de considerar que aquest país també ha fet una inversió en l'empresa, i té dret a exigir una consideració especial.

Pensant en el futur, voldria cridar l'atenció respecte del fet que en aquests propers anys hi haurà una reconversió tecnològica important en el sector de l'auto- mòbil, fruit de la necessitat d'anar marginant el motor d'explosió i desenvolupar nous sistemes de propulsió, tant per l'encariment i l'escassetat del petroli com per consideracions mediambientals. Aquests nous desenvolupaments faran que el cotxe torni a ser un producte nou. Amb la quantitat de coneixements que ha acumulat la nostra indústria, i especialment la nostra indústria auxiliar, hauríem d'elaborar un pla per aprofitar aquesta segona oportunitat. Crec que tenim eines per fer-ho. ¿Mancarà la voluntat?

*Enginyer. Exministre d'Indústria