



Consell Comarcal
del Baix Llobregat

Observatori Permanent del Mercat
de Treball - Baix Llobregat



SITUACIÓ DEL SECTOR DE L'AUTOMÒBIL AL BAIX LLOBREGAT

Unitat de Promoció i Desenvolupament del Baix Llobregat 2004

**Programa del Servei d'Ocupació de Catalunya,
cofinançat per la Generalitat de Catalunya i pel Fons Social Europeu**



Generalitat de Catalunya
Servei d'Ocupació de Catalunya

UNIÓ EUROPEA



Fons Social Europeu

Baix Llobregat, novembre de 2005

AGRAÏMENTS

Agraïm la seva col·laboració en l'elaboració de l'estudi a les següents persones:

- Pilar Agud. Delegada territorial PIMEC Baix Llobregat.
- Antonio Carrasco. Gerent empresa Antonio Carrasco S.A.
- Juan José Casado. Secretari General UGT Baix Llobregat.
- Comitè d'empresa SISMO.
- José Díaz. Responsable Promoció Econòmica. Ajuntament Sant Andreu de la Barca.
- Juan Antonio Garcia Díaz Secretari General secció del Metall. UGT Baix Llobregat.
- Meritxell Garcia. Responsable sectorial automoció. CIDEM
- Joan Galceran. Alcade Ajuntament de Sant Esteve Sesrovires.
- Josep Maria Gomes. Consultor especialista en Automoció i subcontractació. COPCA.
- José Maria Ginés. Secretari Gral. Federació del Metall. CCOO Baix Llobregat.
- Angel Hermosilla. Director del Departament d'estudis econòmics. CEAM.
- Aurora Huerga. Secretària General. CCOO Baix Llobregat.
- Juan Antonio Ladrón de Guevara. Director General empresa COMCINOX.
- Francisco Llorente. Professor Fac. de Ciències Econòmiques i Empresariales UB.
- Joaquín Marín. Secretari Gral. Sindicat del Metall. CGT Baix Llobregat.
- Toni Mantis. Regidor de Promoció econòmica. Ajuntament de Martorell.
- Lluís Muñoz. President PIMEC. Baix Llobregat.
- Alfonso Rodríguez. Responsable constructors d'automòbils a nivell estatal. CC.OO.
- Xavier Sagrera. Gerent empresa SISMO.
- Consol Torreguitart. Professora E.U Empresariales UAB
- Joan Valls. Responsable promoció empreses. Confederació d'empresaris.

ÍNDIX

1. INTRODUCCIÓ	3
2. METODOLOGIA	5
3. PRINCIPALS TRANSFORMACIONS ORGANITZATIVES EN L'ESCENARI PRODUCTIU I EN LES RELACIONS LABORALS	6
3.1 Expansió del concepte de flexibilitat.....	7
4. LA INDÚSTRIA DE L'AUTOMÒBIL EN EL NOU CONTEXT GLOBAL.....	15
4.1 Evolució mundial del sector. Principals indicadors	15
4.2 La creixent importància de la indústria auxiliar	22
4.3 La indústria de l'automòbil com a generadora d'ocupació a Europa	23
5. L'EVOLUCIÓ DEL SECTOR DE L'AUTOMÒBIL A CATALUNYA.....	30
6. EL SECTOR DE L'AUTOMÒBIL AL BAIX LLOBREGAT.....	37
7. DIAGNÒSTIC: ANALISI ENTREVISTES ESTUDI AUTOMÒBIL.....	53
7.1 Situació del sector a la comarca: el processos globals afecten la indústria local de l'automòbil.....	53
7.2 SEAT: el motor de la indústria de l'automòbil a la comarca	54
7.3 La indústria auxiliar al voltant de SEAT	55
7.4 L'actual crisi de SEAT.....	57
7.5 Factors claus per augmentar la competitivitat del sector	58
7.6 Anàlisi DAFO del sector de l'automòbil a la comarca.....	62
7.7 El paper de l'administració pública	67
8. CONCLUSIONS.....	69
9. BIBLIOGRAFIA	71
10. ÍNDIX DE TAULES, GRÀFICS I MAPES	73
11. ANNEXES	76

1. INTRODUCCIÓ

La comarca del Baix Llobregat ha estat tradicionalment una comarca industrial i avui dia constitueix una de les més dinàmiques de Catalunya. Durant la darrera dècada, el Baix Llobregat —especialment la Zona Nord— s'ha especialitzat en el sector de la mecànica i la metal·lúrgia. El trasllat de la factoria de SEAT a Martorell al 1995 va esdevenir un factor clau per l'actual configuració del teixit productiu de la comarca, donat que ha propiciat la ubicació d'empreses subministradores de components a tota l'àrea d'influència.

Tot i que no es pot parlar de crisi a la indústria de l'automoció en general, ja que la producció i venda d'automòbils està augmentat a nivell mundial, el que sí que s'està produint és una acceleració dels processos de globalització que suposen un increment en la internacionalització de la producció, la venda i les inversions dels grups fabricants. En un entorn de competitivitat creixent els països d'economies emergents resulten molt atractius per ubicar la producció més intensiva en mà d'obra, fonamentalment pels baixos costos laborals, que deixen un major marge de benefici i la possibilitat de ser més competitius. Dins d'aquest context el sector de l'automoció al Baix Llobregat està passant per un moment de canvi, igual que el conjunt de països europeus tradicionalment productors. En els darrers anys s'han produït algunes deslocalitzacions a la comarca que van fer saltar la veu d'alarma entre els agents socials i econòmics del territori.

Aquest estudi es va plantejar amb l'objectiu d'analitzar la situació actual i quina ha estat l'evolució del sector de l'automòbil a la comarca, intentant apuntar quins són els condicionants clau que influeixen en la seva evolució. Concretament ens hem centrat en les qüestions de la deslocalització i l'externalització de la producció empresarial, per tal de veure la repercussió directa o indirecta que poden tenir sobre la ocupació a la comarca.

Durant el període d'elaboració de l'estudi, al novembre de 2005, s'ha produït un fet que previsiblement tindrà una gran repercussió en el sector de l'automoció de la comarca. SEAT va presentar un Expedient de Regulació de la Ocupació (ERO) que confirma el fet que el sector de l'automoció al Baix Llobregat està passant per un període de reestructuració i canvis. Fins el moment de l'acabament de l'estudi, aquest

fet ja havia tingut conseqüències directes en dues empreses auxiliars que treballen per SEAT, que també havien presentat dos ERO per tal de reduir mà d'obra.

Per tal de poder fer front a aquest canvis és necessari que tant l'administració pública, com els diferents agents socials i econòmics de la comarca siguin conscients de quines són les tendències globals en el sector de l'automoció i de quina manera l'estructura productiva existent a la comarca pot adaptar-se a aquest nou escenari, aspectes que conformen la base del present estudi.

L'informe resultant es divideix en vuit apartats que s'organitzen com s'explica a continuació. Després d'un apartat metodològic s'ha realitzat una aproximació a les principals transformacions que s'han produït a les empreses tant pel que fa a l'organització de la producció com en les relacions laborals en l'actual escenari de globalització econòmica. El següent apartat contextualitza el sector de l'automòbil a nivell general i analitza les principals pautes de funcionament del mateix a nivell mundial. A continuació s'analitza el sector de l'automoció a Catalunya i tot seguit al Baix Llobregat de manera més específica, incloent-hi dades quantitatives relatives principalment a l'estructura productiva i ocupacional. Per últim s'ha realitzat un diagnòstic de la situació del sector de l'automòbil al Baix Llobregat, que és el resultat del treball basat en entrevistes en profunditat amb els diferents agents socials i econòmics implicats a la indústria de l'automòbil. L'apartat inclou un anàlisi DAFO del sector de l'automoció a la comarca del Baix Llobregat.

2. METODOLOGIA

La metodologia que s'ha seguit per l'elaboració de l'estudi és doble. Per una banda consta d'una part quantitativa que s'ha realitzat a partir de l'explotació estadística de les dades del Règim General de la Seguretat social, obtingudes de l'Institut Nacional de la Seguretat Social (INSS) aquesta explotació estadística reflecteix l'evolució del nombre d'empreses i assalariats del sector i la seva distribució territorial a la comarca del Baix Llobregat. La contextualització del sector a nivell mundial, estatal i català també s'ha complementat amb dades estadístiques extretes de diverses fonts, les quals s'expliciten a cadascuna de les taules.

D'altra banda, la part qualitativa de l'estudi es basa en disset entrevistes en profunditat. Prèviament es van realitzar cinc entrevistes exploratòries amb informadors claus que van servir per acabar de definir l'objecte d'estudi i preparar el guió per la posterior realització de les entrevistes en profunditat. Les entrevistes en profunditat s'han dividit en tres nivells, depenent de a quin tipus d'agent representi l'entrevista: nivell administració pública, nivell treballadors i nivell empresarial. Les entrevistes van ser gravades íntegrament i transcrites posteriorment. L'anàlisi de contingut de les mateixes constitueix la base de l'apartat qualitatiu que s'ha complementat amb diverses fonts bibliogràfiques i un ampli recull de premsa sobre el sector de l'automoció, recull que es va realitzar diàriament durant tot el temps que va durar l'elaboració de l'estudi.

3. PRINCIPALS TRANSFORMACIONS ORGANITZATIVES EN L'ESCENARI PRODUCTIU I EN LES RELACIONS LABORALS

A la segona meitat de la dècada dels setanta, assistíem a una reestructuració del model econòmic i social dels països occidentals que es materialitza, entre d'altres, en transformacions que afecten les estructures productives i tecnològiques, les formes d'organitzar la producció i el treball, i una nova orientació en el model de relacions laborals. Aquest apartat pretén una aproximació a les principals transformacions produïdes en la lògica organitzativa de les empreses i la seva repercussió en el terreny laboral.

No existeix una unanimitat en la gènesi de les transformacions organitzatives, alguns autors com Piore i Sabel afirmen que la crisi econòmica dels anys setanta és producte de l'esgotament del sistema de producció en sèrie que estableix el punt d'inflexió que origina l'anomenada segona "divisòria industrial"¹ en la història del capitalisme. D'altres com Harrison, afirmen que és la crisi de rendibilitat que patia el procés d'acumulació del capital el que motiva la difusió de les noves formes organitzatives. Per Coriat, l'evolució a llarg terme del "fordisme" al "postfordisme" és l'expressió de la transformació històrica de la relació entre producció i productivitat d'una banda, i d'entre consum i competència de l'altra.

Tot i la diversitat de plantejaments, Castells² extreu tres punts de confluència bàsics en aquesta anàlisi:

- 1) A la segona meitat de la dècada dels setanta es produeix l'inici d'una nova fase en l'organització de la producció i en els mercats de l'economia global. L'escenari de l'actual divisòria industrial està construït sobre un supòsit central: la crisi de la producció en massa. Els mercats per a la producció en sèrie estan saturats, a més a més, la demanda està molt més fragmentada. Aquesta situació crea les condicions per l'establiment de xarxes d'empreses dinàmiques que es beneficien de les oportunitats que ofereixen les tecnologies flexibles per

¹ Les *divisòries industrials* es poden definir com aquells moments on es posa en qüestió la direcció que adoptarà el desenvolupament tecnològic. La primera divisòria va tenir lloc al segle XIX amb l'aparició de les tecnologies pròpies de la producció en sèrie (primer en el Regne Unit i després en Estats Units) que van limitar l'expansió d'altres tecnologies menys rígides dels sistemes artesanals de producció que existien en determinades àrees d'Europa Occidental. La segona divisòria és contemporània, comença amb l'estancament del sistema econòmic internacional en els anys setanta i s'allarga fins a l'actualitat.

² Manuel Castells. **La era de la informació. Vol. 1 La sociedad red**. Madrid: Alianza Editorial, 1997

produir bens adaptats als clients, i crear d'aquesta manera nínxols de mercats diferenciats.

- 2) Els canvis organitzatius es relacionen amb la difusió de les tecnologies de la informació però en general són independents.
- 3) El rerafons dels canvis organitzatius és fer front a la incertesa del nou entorn econòmic canviant a través de l'augment de la flexibilitat en la producció i la gestió.

3.1 Expansió del concepte de flexibilitat

En un context de canvis estructurals com la internacionalització de l'economia i de fortes estratègies empresarials de competitivitat associades a aquesta, emergeix la noció de flexibilitat com a solució a la rigidesa del model de producció fordista. El nou model d'organització flexible introdueix unes estratègies i unes pràctiques empresarials que impliquen una tendència de canvi pel que fa a l'organització de la producció i a la gestió de la força de treball.

Segons la lògica del discurs de la flexibilitat, les noves estratègies empresarials tenen com a principi l'adaptació a les contraccions del mercat i a les fluctuacions de la demanda –a partir de la diversificació de la producció o de la producció de sèries més breus- i, també l'aplicació de mecanismes d'ajust pel que fa a l'ocupació. En definitiva, en el nou model d'organització industrial, la millora de l'eficàcia empresarial i, per extensió, de la seva competitivitat en el mercat es fonamenten en l'ús flexible de tots els recursos. Per tant, la primera gran tendència de l'evolució organitzativa que produeix la reestructuració del capitalisme la trobem en la transició de la producció en sèrie a la producció flexible.

El model de producció en sèrie es fonamentava en els increments de productivitat obtinguts gràcies a les economies d'escala en un procés de producció mecanitzat que tenia com a referent la cadena de muntatge. La forma organitzativa associada es caracteritzava per la gran empresa articulada segons els principis de la integració vertical i la divisió social i tècnica del treball. Aquests fonaments constitueixen la base dels mètodes de gestió "taylorista" o "organització científica del treball".

Per a molts autors la crisi del taylorisme i del fordisme com a mètodes d'organització del treball és producte de la dinàmica més inestable i fluctuant dels mercats. En

conseqüència, l'aplicació estricta d'aquests mètodes no resulta adequada en aquest nou escenari que fa que les empreses s'hagin d'ajustar més ràpidament a allò que sol·liciti el mercat. Una altra explicació remet a la pèrdua de poder de l'empresa sobre la força de treball, a causa de l'homogeneïtat de les condicions de treball que reforçava el sentiment d'identitat col·lectiva dels treballadors i la seva capacitat de lluita.

Tot això condueix a una reestructuració del model organitzatiu i productiu sota l'imperatiu de la flexibilitat. En aquest sentit, la idea de flexibilitat es materialitza en una sèrie de processos³: innovació tecnològica i organitzativa; canvis en la divisió del treball entre empreses i la flexibilitat en la gestió de la força de treball.

Innovació tecnològica i organitzativa

El nou context econòmic caracteritzat per la incertesa, la diversificació de la demanda i la curta vida comercial dels productes, posa en evidència la rigidesa de la gran maquinària, l'extrema divisió taylorista del treball (excés de capacitat productiva instal·lada, existència d'elevats costos fixes de manteniment d'infraestructura, excés de plantilla) i, per sobre de tot, una organització del treball "rígida", amb dificultats d'adaptació davant les variacions de la demanda als mercats.

L'aplicació de les noves tecnologies (principalment la informàtica, l'electrònica, les telecomunicacions i la robòtica) a l'àmbit empresarial permet, per una banda, incrementar la productivitat i, per l'altra, satisfer les demandes d'un mercat cada vegada més dinàmic i diversificat. Els nous usos de la tecnologia al servei de la producció flexible s'allunyen de les rigideses tècniques i organitzatives del model fordista de la producció en sèrie orientada a un consum de masses.

En relació a les innovacions organitzatives, les principals tendències són: la *reducció de la divisió del treball* (reducció en el nombre de departaments, és a dir, d'un organigrama amb estructura vertical -jeràrquica- es passa a l'horitzontalització de l'organigrama) i la *reducció en la divisió tècnica del treball* (eliminació de la fragmentació de les tasques i la creixent importància dels "grups de treball" com unitats d'autogestió, en detriment de la concepció individualitzada dels llocs de treball, que

³ Classificació elaborada per Santos Ortega, J. Antonio. **Sociología del Trabajo**. València: Tirant lo Blanch, 1995.

caracteritzava el model de producció fordista). Així, es produeix una modificació en la distribució i estructuració interna del treball a les empreses, principalment, a les grans empreses i a les mitjanes: de la rigidesa i la unidimensionalitat de la cadena de muntatge es passa a una xarxa de minilínies, on el producte segueix trajectòries més complexes i ritmes diversificats.

La nova concepció de l'organització del treball, es fonamenta en les polítiques de racionalització de la producció i en la mobilització de la força de treball com a elements que fan possible la flexibilitat necessària per l'adaptació dels sistemes tècnics a la situació d'incertesa i per l'optimització del rendiment de les tecnologies instal·lades. Alguns dels elements d'aquest model de gestió, que es coneix amb el nom de "toyotisme" o "just-in-time" són els següents: es produeix allò que es ven; el subministrament just a temps dels materials i components a les firmes de muntatge final (0 stocks); i la descentralització de la producció a través d'una configuració d'empreses subsidiàries. En aquest sentit, l'estabilitat i complementaritat de les relacions entre l'empresa nucli i la xarxa de proveïdors és bàsica per l'aplicació d'aquest model.

A més a més, aquest sistema gira al voltant de l'objectiu de "qualitat total" o "0 defectes". Aquest objectiu és molt difícil d'assolir sense la implicació de tots els agents. La cura dels detalls, la detecció de defectes, l'experimentació contínua requereix d'un compromís dels treballadors que va més enllà de la relació salarial. L'objectiu de la millora contínua (*Kaizen*) és el principi que articula el just-in-time. Aquest principi es potencia mitjançant el treball d'equip dels anomenats cercles de qualitat. Això és possible gràcies d'una banda, a la polivalència i qualificació de la força de treball i, de l'altra, a la gerència participativa (formalment les jerarquies estan menys marcades que en l'organització fordista).

Canvis en la divisió de treball entre empreses. Subcontractació i descentralització productiva

L'altra vessant de la racionalització organitzativa de l'empresa i de l'estructura del treball es desenvolupa amb la subcontractació de serveis i la descentralització de part del procés productiu.

Així, en primer lloc, la subcontractació es pot caracteritzar com una pràctica empresarial que consisteix en l'externalització de tasques intensives en mà d'obra (neteja i manteniment, transport, administració i gestió de personal) i que té la finalitat de recuperar l'eficàcia del capital i millorar l'ús dels recursos mitjançant la reducció de la mida de la gran fàbrica. Així doncs, els tres principis bàsics són: reduir la grandària de l'empresa ("dowsizing") fent les fases del procés de producció nuclears (l'actiu principal); externalitzar aquelles activitats del procés productiu que no es consideren nuclears i reorganitzar l'activitat dins de l'empresa.

No obstant això, alguns autors consideren que, amb aquesta pràctica, la gran empresa pretén desfer-se de les seccions menys rendibles per després contractar-les a empreses subsidiàries a un cost inferior.

En segon lloc, la descentralització del propi procés productiu a les grans empreses industrials ha estat lligada a la idea de que les petites empreses aporten més flexibilitat. L'argumentació bàsica que sosté aquesta afirmació és que les petites empreses poden produir en sèries més curtes a causa de la seva tecnologia. Això fa que s'adaptin millor a les fluctuacions del mercat. A més, tenen més facilitats per ajustar el volum de treballadors segons les variacions de la producció. Els costos salarials són més baixos perquè, en molts casos, les relacions laborals no estan regularitzades a causa de la debilitat o inexistència de sindicats. Aquest marc de desregulació possibilita una major flexibilitat en termes de jornada, hores extraordinàries i mobilitat de plantilles.

Això, té com a efecte més visible la precarització de les condicions laborals d'aquestes últimes i la configuració d'un procés de dualització en el teixit empresarial. Els pols que concentren aquesta divisió es poden definir de la manera següent: en primer lloc, un nucli central d'organitzacions econòmiques fortes, controladores i estables, intensives en capital tecnològic. En segon lloc, hi hauria un segment creixent d'empreses perifèriques, dependents, subordinades, intensives en capital humà, que poden aparèixer i desaparèixer amb certa facilitat i que constitueixen la perifèria flexible de les anteriors. Per tant, l'externalització és la divisió del procés productiu i del treball entre empreses que mantenen relacions asimètriques en una creixent espiral de dependència i subordinació, ja sigui per produir o bé distribuir, transportar i/o comercialitzar.

“La descentralización de la producción no implica el final del poder económico desigual entre empresas –ni tampoco entre las diferentes clases de trabajadores que están empleados en las diferentes fases de estas redes empresariales- (...) el naciente paradigma de la producción en red se haya caracterizado como una concentración sin centralización (...) se puede descentralizar la producción mientras que el poder, las finanzas, la distribución y el control siguen concentrados en manos de grandes empresas”⁴

Bennett Harrison en *La empresa que viene* critica l’afirmació de la crisi de la gran empresa i l’elasticitat de les petites i mitjanes empreses com agents d’innovació i creació de llocs de treball. Segons aquesta anàlisi, les grans empreses continuen concentrant una proporció creixent de capital i mercats en les principals economies. A més, les firmes petites i mitjanes continuen sota el control financer, comercial i tecnològic de les grans empreses. En relació a la tecnologia, les petites i mitjanes empreses tenen menys capacitat d’innovació en el procés productiu i en el producte que les grans firmes, i menys possibilitats d’invertir en tecnologia. D’altres estudis, en canvi, destaquen el dinamisme de les petites i mitjanes empreses en la generació d’ocupació.

En aquest punt cal diferenciar l’argument del trasllat del poder econòmic i la capacitat tecnològica de les grans empreses a les petites i mitjanes del que fa referència a la pèrdua de competitivitat de la integració vertical de les grans empreses com a model organitzatiu.

“Por lo tanto, es cierto que las empresas medianas y pequeñas parecen ser la forma de organización bien adaptada al sistema de producción flexible de la economía informacional, pero, al mismo tiempo, también es cierto que su dinamismo renovado se encuentra bajo el control de las grandes empresas, que continúan en el centro de la estructura de poder económico en la nueva economía global. No estamos siendo testigos de la desaparición de las grandes y poderosas compañías, pero sí de la crisis de su modelo de organización tradicional, basado en la integración vertical y la gestión funcional jerárquica: el sistema que presenta un organigrama de jerarquización intermedia con una estricta división técnica y social del trabajo dentro de la firma”⁵

⁴ Harrison Bennet. **La empresa que viene**. Barcelona: Paidós Empresa 46, 1997. Pàg.20-21

⁵ Manuel Castells. **La era de la información. Vol. 1 La sociedad red**. Madrid: Alianza Editorial, 1997. Pàg. 184

Al mateix temps, alguns autors veuen en la descentralització productiva una possibilitat per reduir la capacitat d'acció dels treballadors i de les seves organitzacions, a causa de la disminució en el volum de les plantilles a les empreses i del procés d'individualització de les relacions laborals. L'externalització representa una nova forma d'hegemonia empresarial a nivell de fàbrica que trenca la capacitat de lluita i els nivells de poder que el moviment organitzat dels treballadors ha expressat en les grans fàbriques i en les àrees industrials fortes. En definitiva, cerca fragmentar la capacitat de representació i organització dels treballadors.

Per últim, hi hauria autors que han estudiat la vinculació entre descentralització productiva i condicions de treball. En aquesta línia, les recerques, l'objecte d'estudi de les quals era *l'economia submergida*, han visibilitzat la importància de les formes de treball a domicili i de les petites empreses -amb més o menys grau d'immersió- per a les grans empreses, ja que esdevenen un recurs molt utilitzat.

Així doncs, els processos de reorganització de l'activitat productiva i la incidència d'aquesta sobre l'estructura empresarial, amb l'aparició de les xarxes d'empreses, estarien dibuixant un mapa de fragmentació de les unitats de treball que facilitaria el desenvolupament d'una política de gestió dels recursos humans cada vegada més individualitzada.

Flexibilitat en la gestió de la força de treball

De totes les estratègies de flexibilitat la més controvertida ha estat, sens dubte, la que fa referència a la gestió de la mà d'obra.

Des de l'òptica empresarial, aquesta té una triple significació:

- 1) la possibilitat de les empreses d'ajustar el volum de treballadors a les fluctuacions del mercat, en el moment en que canvia la xifra de negocis o la demanda dels productes. Així, en aquest tipus de flexibilitat, anomenada **flexibilitat externa o quantitativa**, la utilització de contractes temporals o mercats externs són les eines fonamentals.
- 2) **Flexibilitat salarial** en la seva doble vessant: d'una banda, els salaris són sensibles a la conjuntura econòmica o empresarial i, de l'altra, la tendència a la personalització de les retribucions segons l'eficiència, el grau de productivitat de cada treballador o al balanç econòmic de l'empresa. Les

fórmules més utilitzades en aquest tipus de flexibilitat són les primes i/o incentius de productivitat.

- 3) En darrer lloc, la capacitat de les empreses de realitzar modificacions en les assignacions de les tasques dels treballadors en funció dels requeriments de la producció i de canvis organitzatius. Aquest tipus de flexibilitat, **interna o funcional**, està relacionada amb el concepte de polivalència introduït per les noves formes de gestió laboral.

Per a molts empresaris el tipus de flexibilitat més important és la flexibilitat externa, la facilitat per contractar i acomiadar. No obstant, alguns autors consideren que només mitjançant una bona gestió de la flexibilitat interna es podrà fer front al nou escenari econòmic de competitivitat. L'acomiadament fàcil no resol els requeriments d'innovació i formació que demanda la nova producció de qualitat.

Des de l'òptica dels treballadors, la flexibilitat significa la ruptura de l'estabilitat de les trajectòries laborals i configura l'existència d'un creixent grup social sotmès a unes condicions laborals inestables caracteritzades per la rotació i la mobilitat. Aquesta inestabilitat laboral es tradueix en una inestabilitat en les condicions de vida, en la mesura en que el salari és l'única font d'ingressos per a la major part de la població. D'aquesta manera, les condicions de vida de la població assalariada es subordinen als dictàmens que estableix el procés econòmic. La inseguretat és el tret distintiu que caracteritza la forma de vida de la majoria de la població. La desregulació i la flexibilització de les relacions laborals determinen, segons Beck, el pas de la *societat laboral* a la *societat del risc*:

*"...el debate que no acaba sobre la ascensión y la caída de la producción en masa "fordística", del consumo masivo y del pleno empleo estandarizado, así como la imagen de la sociedad y la receta política del Keynesianismo, pertenecen al paradigma de la primera modernidad. En cambio, en la segunda modernidad domina el régimen del miedo en todos los ámbitos: económico, social y político. La diferenciación apropiada no es, por tanto, entre economía industrial y postindustrial, o entre economía fordística y postfordística, sino entre economía de la seguridad y la certeza, las fronteras delimitadas de la primera modernidad, de una parte y, de la otra, la inseguridad y lo incierto de las barreras de la segunda modernidad "*⁶

⁶ Beck, Ulrich. **Un nuevo mundo feliz : la precariedad del trabajo en la era de la globalización**. Barcelona: Paidós, 2000.

D'un model d'ocupació estable on la modalitat contractual majoritària era la fixa, amb un sistema de promoció i protecció sindical, condicions i jornada de treball previsibles i regularització de la major part de treballadors es passa a un model caracteritzat per la convivència de situacions diferenciades. Per un costat, es troben els treballs estables i, per l'altre, es comencen a normalitzar les formes contractuals anomenades "atípiques" caracteritzades per la precarietat, la inestabilitat i la inseguretat laboral: contractes temporals, a temps parcial, o de pràctiques. Aquestes modalitats contractuals s'han adoptat per garantir l'adaptació de l'empresa a un sistema econòmic competitiu. No obstant, els costos d'aquesta adaptació han generat la incertesa i la inseguretat respecte al futur de gran part dels treballadors, especialment en col·lectius com les dones i els joves, que són els més afectats per aquest tipus de contractes.

Amb tot, els principals efectes econòmics de la globalització (la liberalització del comerç internacional, l'expansió de la inversió estrangera directa i l'aparició de fluxos financers massius i a nivell planetari) incrementen la pressió competitiva de les organitzacions productives.

*"En el entorno actual la competitividad se ha convertido en una exigencia para la supervivencia de las empresas. Las empresas compiten en los cada vez más amplios mercados en los que participan, con el objetivo de incrementar su peso en ellos, y la idea de rivalidad está presente en las reglas del juego de una economía cada vez más global"*⁷

Sota aquest imperatiu de la competitivitat es desenvolupen unes estratègies empresarials que tenen per objectiu garantir la contínua acumulació de capital. Però darrera d'aquesta noció existeixen relacions socials desiguals entre agents implicats.

*"Mitjançant una apologia dels interessos de part de l'empresariat, la competitivitat esdevé un tòtem que tota la comunitat ha de reverenciar i obeir, convertint-se en font de sentit de qualsevol acció i dictant les condicions d'existència de les persones"*⁸

⁷ Miguel Ángel Sastre, Eva María Aguilar Pastor. **Un modelo de competitividad empresarial basado en los recursos humanos**. Economía Industrial nº 332 2000/II (pág. 125-138)

⁸ Llorens, C i Mora, E. **Noves estratègies per a velles misèries. Un estudi de cas: acció sindical i externalització en la indústria auxiliar de l'automòbil al Baix Llobregat**. Revista Catalana de Sociologia, 15 (2001)

4. LA INDÚSTRIA DE L'AUTOMÒBIL EN EL NOU CONTEXT GLOBAL

4.1. Evolució mundial del sector. Principals indicadors

La indústria de l'automòbil representa l'expressió més clara de l'evolució del capitalisme als països desenvolupats. Gran part de les seves propostes i innovacions han estat traslladades a la resta de sectors productius convertint-se en models d'organització del treball, models que s'han analitzat a l'apartat anterior.

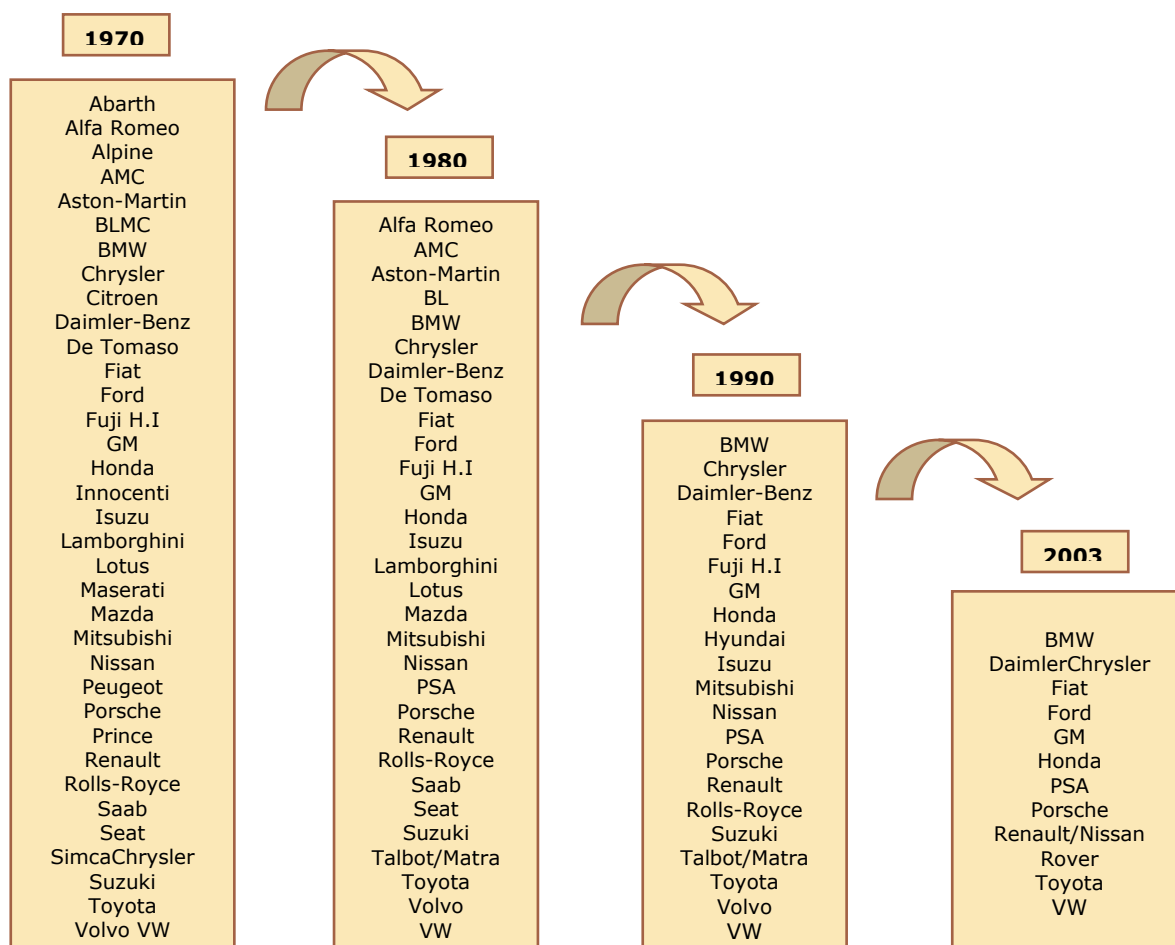
Des de la segona meitat del segle XX la indústria de l'automòbil està passant per un procés de reestructuració i consolidació que l'ha transformat profundament. En els darrers anys el tret bàsic que està caracteritzant l'organització del treball, és la creixent demanda de flexibilitat per part dels fabricants. Precisament ha estat el desig dels fabricants d'obtenir una major flexibilitat el que ha comportat un augment de l'externalització dels processos productius. Els fabricants han anat delegant les seves competències de manera progressiva, reduint-se freqüentment la seva activitat al muntatge final del producte. El resultat ha estat la desintegració vertical de la producció, la qual cosa ha provocat un augment de la subcontractació: els proveïdors de primer nivell o proveïdors directes subcontracten als de segon nivell, aquest per la seva banda també poden externalitzar part de la producció a d'altres empreses i així successivament. La tendència és que els proveïdors directes subministrin els productes als fabricants cada cop més acabats: mòduls sencers acabats i preparats pel seu acoblament.

Una altra tendència important que se'n deriva de la creixent demanda de flexibilització és el progressiu procés de deslocalització cap als països d'economies emergents. Àsia i Europa de l'Est són actualment els principals receptors d'inversions de la indústria de l'automòbil. En una economia global aquest fet es tradueix en la recerca d'ubicacions per part dels grans grups que ofereixin menors costos de producció vinculats a les plantes manufactureres. Així doncs, les activitats que tenen més risc de deslocalització són les més intensives en mà d'obra i que no basen la seva estratègia empresarial en la innovació i el coneixement. La tendència actual és la progressiva deslocalització dels processos productius més intensius en mà d'obra cap a països amb costos més baixos, mentre que als països tradicionalment productors

romandran —previsiblement— les activitats amb més valor afegit i vinculades a la R+D.

L'aplicació d'economies d'escala i la dificultat que troben els fabricants petits per a sostenir el ritme d'inversions necessari per fer front a l'augment de la competència ha fet disminuir progressivament el nombre de fabricants independents al mercat global. La tendència a la concentració es va iniciar a la dècada dels 70 i avui dia encara continua. Tal com mostra el gràfic 1, dels trenta-sis fabricants existents als anys setanta, es va passar l'any 2003 a catorze grups, i algunes fonts assenyalen que a mig termini aquest nombre es reduirà a la meitat. El procés de concentració s'ha portat a terme bàsicament a través de fusions i adquisicions, que han possibilitat que els fabricants hagin passat de ser empreses a ser grups d'empreses i han facilitat el seu accés a regions considerades “mercats potencials”.

G 1 Concentració dels fabricants d'automòbils (Europa, E.E.UU i Japó)

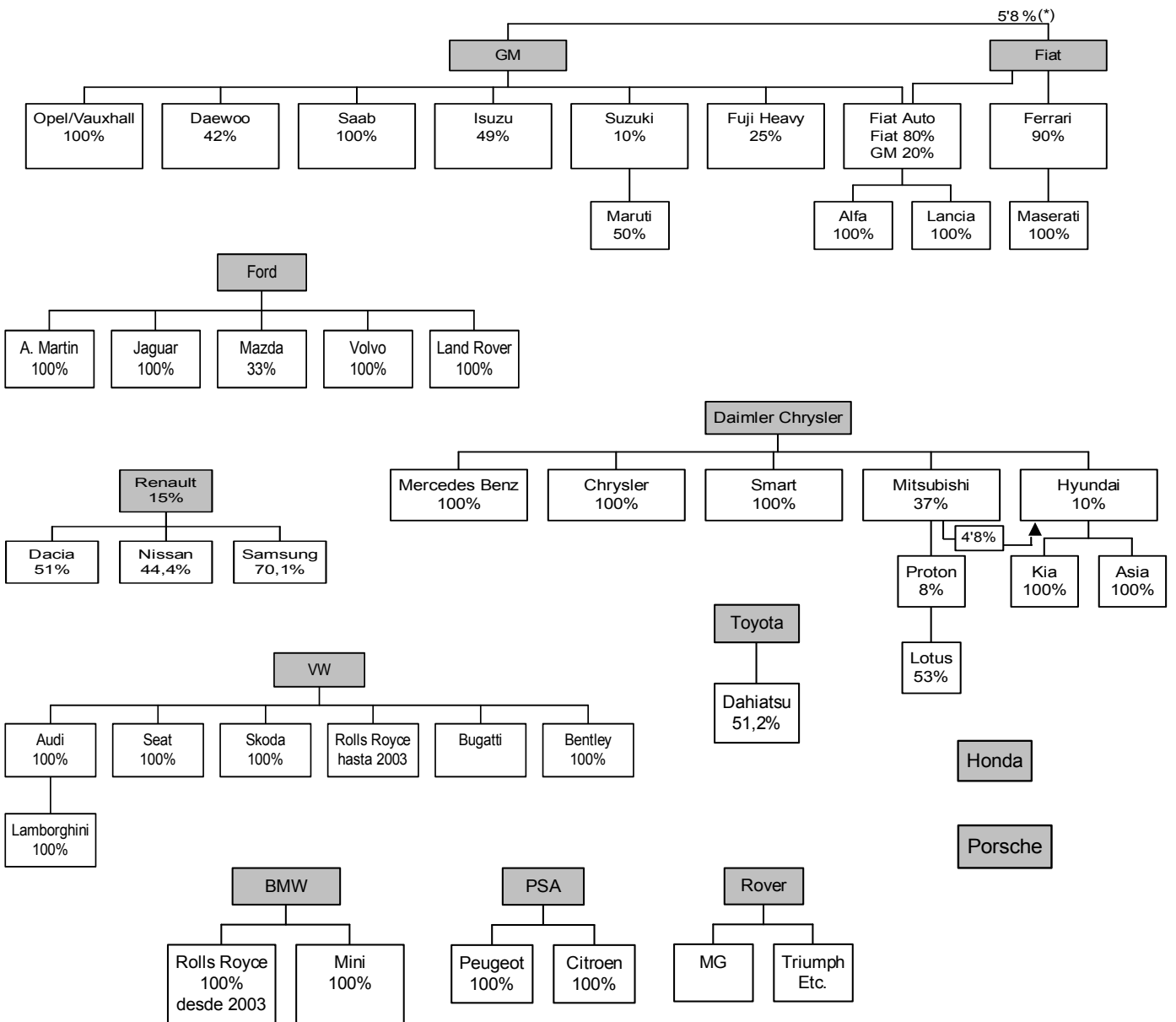


Font: Associated Press (AP) extret del “European Competitiveness report 2004”. Comissió Europea.

La concentració és una estratègia empresarial per fer front a l'augment de la competitivitat, però alhora afavoreix un major augment de la competència, ja que tots els grups tenen una major presència tant als mercats madurs com als emergents.

El gràfic 2 senyala la configuració dels principals grups empresarials del sector mostrant quina és la participació creuada dels principals fabricants i les diferents marques que aglutina cada grup.

G 2 Participació creuada entre els fabricants de vehicles lleugers



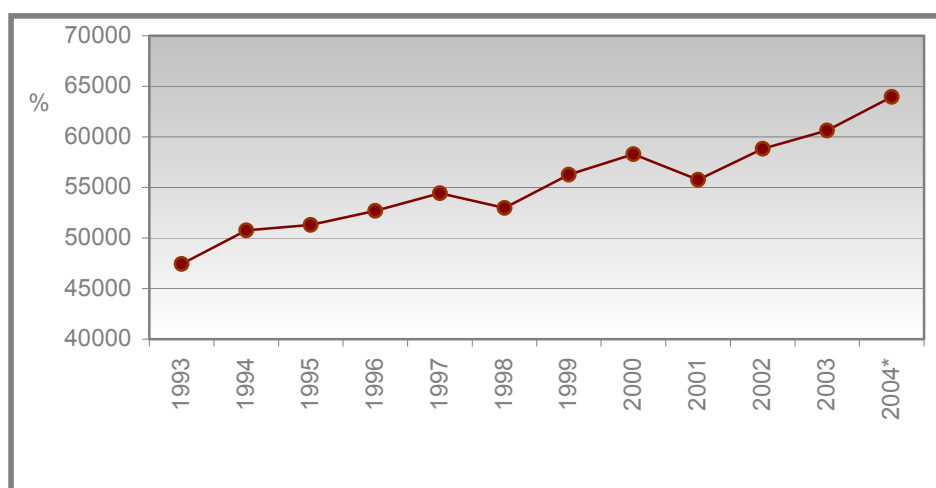
Font: Deutsche Bank a *La Competitividad del sector del Automóvil En España. Bases para un Libro Blanco.* p.28

(*) L'aliança estratègica entre GM i Fiat es va desfer al febrer de 2004

Paral·lelament i a remolc dels grans fabricants s'està donant també un procés de reestructuració de la indústria auxiliar, a la qual se li exigeix cada vegada més responsabilitat en el procés de producció i una major capacitat d'innovació i de presència global.

Analitzarem a continuació alguns dels indicadors que mostren la situació en que es troba actualment la indústria de l'automòbil. Les últimes dades situen la facturació anual del sector en 1,6 bilions d'euros i la inversió es xifra en 74.000 milions d'euros anuals⁹. Pel que fa a la producció, segons dades provisionals de la OICA (Organització Internacional de Constructores d'Automòbils) l'any 2004 es van fabricar 63,9 milions d'unitats una xifra que confirma l'evolució positiva de la producció durant la darrera dècada. Entre 1993 i 2003 la producció d'automòbils va augmentar un 34,7% i només va experimentar dues davallades als anys 1998 i 2001.

G 3 Evolució de la producció mundial d'automòbils (milers de vehicles)



Font: OICA (www.oica.net)

(*) Les dades referides a 2004 són provisionals

Tot i l'evolució positiva de la producció que mostren aquestes xifres, segons les diverses fonts, els marges de rendibilitat s'han retallat en les darreres dècades. Als anys 40 la rendibilitat es situava entorn el 20%, mentre que avui dia es calcula que la rendibilitat està entorn el 2%. Un altre aspecte rellevant és la localització de la producció per àrees geogràfiques. Segons dades de l'OICA, si es té en compte la

⁹ Federación Minerometalúrgica de Comisiones Obreras, **El sector del automóvil. Reflexiones sindicales y propuestas de actuación**, Cuadernos de la Federación, núm. 27, 2004

producció de vehicles de motor en general, la primera posició l'ocupa Àsia-Oceania amb el 36,2% de la producció mundial, seguida d'Europa (33%) i Amèrica (30,1%). En canvi si s'analitza la producció d'automòbils de manera específica (taula 1), Europa continua sent el primer productor mundial amb el 41% de la producció mundial, tot i el descens que ha experimentat en els darrers anys.

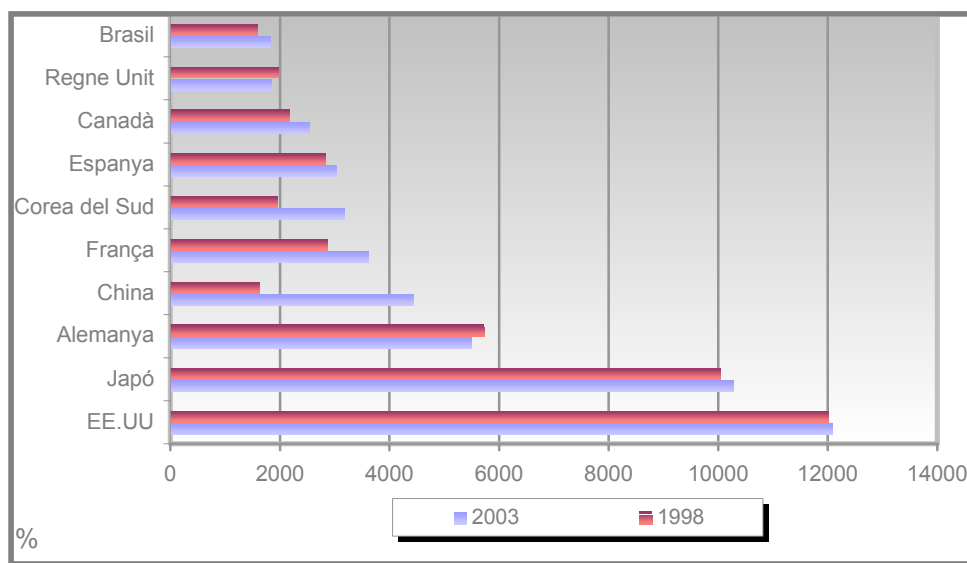
T 1 Producció mundial d'automòbils per àrees geogràfiques. 2003

Àrea geogràfica	Unitats fabricades	%
Europa	17.244.063	41,0
- U.E	14.602.273	34,8
- Europa Central i de l'Est	2.347.674	5,6
- Turquia	294.116	0,7
Amèrica	8.272.618	19,7
- NAFTA	6.629.991	15,8
- Sud Amèrica	1.642.627	3,9
Àsia-Oceania	16.227.926	38,6
Àfrica	267.344	0,6
TOTAL	42.011.952	100

Font: OICA (www.oica.net)

Per països, Estats Units manté la seva preeminència com a productor de vehicles amb 1,2 milions d'unitats l'any tal com mostra el gràfic 2. Espanya ocupava la cinquena posició al 1998 però al 2003 va perdre dues posicions degut al fort creixement de la producció experimentada a la Xina i a Corea del Sud durant aquest mateix període. No obstant, a nivell Europeu, Espanya conserva al 2003 la tercera posició en pel que fa als països productors, només darrera d'Alemanya i França.

G 4 Principals països productors (milers d'unitats)



Font: OICA (www.oica.net)

L' *European Competitiveness Report 2004* és un document elaborat per la Comissió Europea que analitza la competitivitat de l'economia europea dins l'actual context econòmic globalitzat, el capítol quatre està dedicat a la indústria de l'automòbil¹⁰. El citat document analitza la distribució de la quota de mercat als mercats madurs (Europa, EE.UU i Japó) de les principals marques per nacionalitat.

A l' Europa dels 15 (UE-15) dominen les marques europees, i durant els darrers anys només s'han produït canvis menors en el repartiment de la quota de mercat de les diferents marques d'automòbils. Les alemanyes i franceses acumulen la major part de la quota de mercat i estan expandint la seva presència, mentre que les marques italianes i angleses es troben en un període de retrocés. En aquest sentit, cal assenyalar que tot i que Espanya és el tercer productor europeu d'automòbils, amb més de 3 milions de vehicles produïts l'any 2003, no existeix cap grup fabricant independent espanyol des que SEAT va passar a integrar-se al grup Volkswagen.

Pel que fa les marques no europees, les que tenen un major pes a Europa són les japoneses, que gaudeixen d'un ampli avantatge sobre les coreanes. Les principals marques asiàtiques no han variat gaire la seva quota de mercat durant el període analitzat. Pel que fa a les marques americanes distribueixen vehicles al mercat europeu a través de les seves filials europees, que en molts casos són deficitàries.

Al mercat japonès, són les marques pròpies les que controlen quasi per complet el mercat, només algunes marques alemanyes han aconseguit introduir-s'hi però no han estat capaces d'incrementar la seva quota.

Per últim, als Estats Units són les marques americanes les que tenen una quota de mercat més àmplia, però les japoneses és col·loquen amb força en segon lloc fins al punt que estan adoptant mesures d'autoregulació per evitar futures friccions comercials i sentiments proteccionistes dels consumidors¹¹.

En un context globalitzat les diferents marques han de competir per aconseguir introduir-se als mercats internacionals, tant als consolidats com als emergents. Al

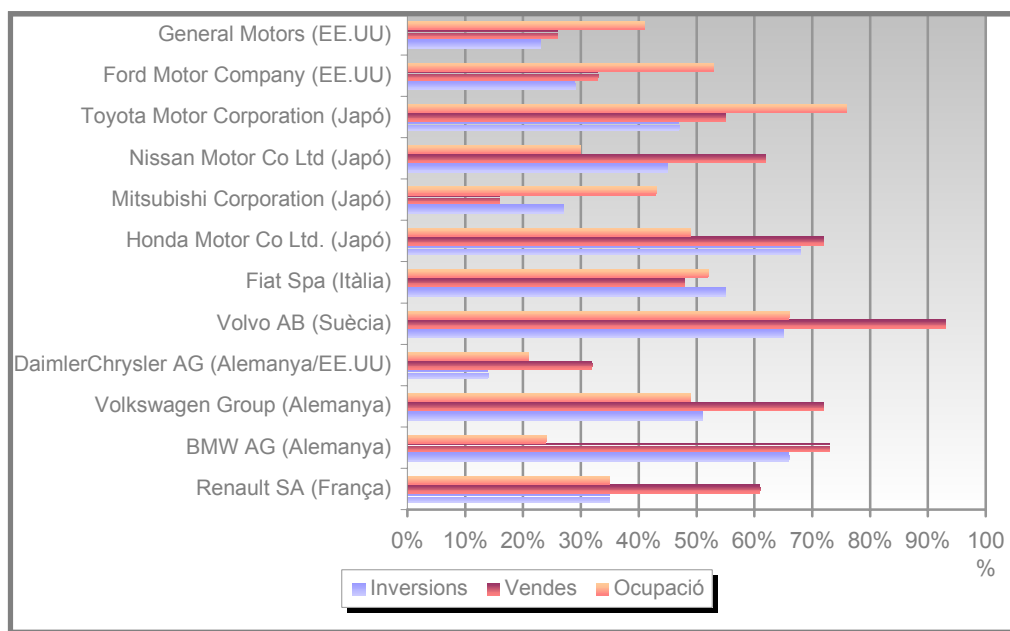
¹⁰ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/comprep_2004_en_automotive.pdf

¹¹ Recentment la japonesa Toyota, que ha apostat amb força per la innovació tecnològica, ha incorporat amb gran èxit alguns models al mercat nord-americà, augmentant les seves vendes espectacularment durant l'any 2004. Aquesta situació contrasta amb la greu crisi que travessa la nord-americana GM. Per evitar que s'expandeixi un sentiment proteccionista entre els consumidors nord-americans i es revifin les friccions comercials dels anys vuitanta i noranta entre EE.UU i Japó, Toyota ha ofert a GM realitzar investigacions conjuntes i fins i tot transferir-li tecnologia. (La Vanguardia, 15/05/2005)

gràfic 3 es pot veure quin és el percentatge de vendes, inversions i ocupació que els principals grups fabricants realitzen fora del seu país d'origen. Aquests tres indicadors serveixen per mesurar el seu grau d'internacionalització. Tal com queda reflectit, tots els grups tenen un alt nivell d'internacionalització, especialment pel que fa a les vendes. De mitjana, el 53,5% de les vendes realitzades, el 44,9% de la ocupació generada i el 43,7% de les inversions dels principals grups de fabricants, es realitza fora dels seus països d'origen.

En aquest sentit, si bé la producció dels grans fabricants està disseminada a diversos països del món, las marques continuen reflectint certa identitat nacional, la qual determina la ubicació de les matrius on es prenen les decisions dels grans grups, que poden estar influenciades per dinàmiques i contextos locals.

G 5 Percentatge d' inversions, vendes i ocupació a l'estranger dels principals grups fabricants d'automòbils segons nacionalitat d'origen. Any 2001



Font: European competitiveness report 2004

4.2. La creixent importància de la indústria auxiliar

La globalització de les vendes, de les inversions i de la producció, i d'altra banda l'organització flexible de la producció, són tendències comunes en tots els grups de fabricants, però alhora han obligat a la indústria auxiliar a adaptar-se a les noves necessitats dels fabricants. Un dels principals canvis que s'han produït als darrers anys és que la indústria auxiliar té cada vegada una major importància en el procés de producció dels automòbils, amb la qual cosa s'ha donat un canvi en la distribució de l'ocupació a favor de la indústria de components.

En aquest context, els subministradors han d'augmentar la seva inversió en R+D per satisfer l'augment de la demanda tant qualitativa com quantitativa. La pressió per obtenir un major volum de producció amb costos més baixos i utilitzant més tecnologia, també ha empès els fabricants de components a concentrar-se, especialment a partir dels anys noranta, tal com va passar abans amb els fabricants. Segons un estudi de la Federació minerometalúrgica de CC.OO¹², es preveu que cap al 2010, s'haurà donat una dràstica reducció dels proveïdors de primer nivell la qual cosa afectaria als de segon nivell, que són els que tenen major presència a Espanya. Així, al 2010 quedarien vint o trenta proveïdors de primer nivell a nivell mundial (ara es contabilitzen al voltant de 1.000) i els de segon nivell es reduirien a uns 800 (actualment hi ha uns 10.000).

El procés de deslocalització productiva dels fabricants ha afectat també a la indústria auxiliar. En aquest sector es donen dues pautes de comportament diferenciades, d'una banda els proveïdors més importants han acompanyat els fabricants al nous indrets on aquests s'han establert, i d'altra banda, els proveïdors més petits han reduït la seva activitat a l'àmbit local. La concentració a la indústria auxiliar s'entén així com una estratègia de supervivència en un context de competència global creixent.

La taula 2 mostra quins eren al 2002 els principals grups de components d'automoció a nivell mundial segons la seva facturació, Delphi, Robert Bosch i Visteon Corporation encapçalen el grup. Les matrius d'aquests grups estan ubicades als principals països productors d'automòbils.

¹² Federación Minerometalúrgica de Comisiones Obreras, **El sector del automóvil. Reflexiones sindicales y propuestas de actuación**, Cuadernos de la Federación, núm. 27, 2004.

T 2 Principals grups de fabricants de components per l'automoció al món. 2002

Grup	País	Facturació 2002(*)
Delphi	EE.UU	25,5
Robert Bosch	Alemanya	19,1
Visteon Corporation	EE.UU	16,9
Denso Corporation	Japó	15,3
Lear Corporation	EE.UU	14,4
Johnson Controls	EE.UU	13,7
Magna International	Canadà	12,1
Aisin Seiki	Japó	10,7
Faurecia	França	9,8
Valeo	França	9,8
TRW	EE.UU	9,9

Font: Automotive News Europe a CC.OO, 2004

(*) milers de milions de dòlars.

El sector de components aglutina més de 1.000 empreses a tota Espanya, (Federació minerometalúrgica de CC.OO, 2004) la majoria de capital nacional tot i que la major part dels grans grups internacionals hi són presents com a subministradores de primer nivell. Un dels principals problemes del sector de components a Espanya, es que gran part de les empreses no tenen la tecnologia apropiada per competir a un entorn internacional i no incorporen processos d'alt valor afegit a les seves activitats. Es tracta majoritàriament de proveïdors de segon i tercer nivell amb una alta dependència dels seus clients que són principalment fàbriques espanyoles. La resta de proveïdors són multinacionals que s'han establert a Espanya adquirint les instal·lacions de proveïdors nacionals però sense garanties d'estabilitat i projecció de futur.

4.3. La indústria de l'automòbil com a generadora d'ocupació a Europa

La conjuntura del sector reflecteix actualment cert grau d'incertesa, produït en part per la desacceleració del creixement econòmic de les principals potències mundials. Alemanya —el principal productor d'automòbils europeu— està passant per un moment difícil, el país enregistra actualment una taxa d'atur rècord i la seva taxa de creixement econòmic va ser negativa durant segon semestre de 2004.

A nivell global, les dades disponibles pel sector de l'automòbil reflecteixen una evolució positiva de la producció mundial, però a Europa el sector està passant per un moment difícil pel que fa a les vendes, degut en part a la fortalesa de l'euro davant el dòlar i a la debilitat de la demanda dels principals mercats mundials. La indústria de l'automòbil continua tenint un pes molt important en l'economia europea, tant pel que fa al percentatge del PIB que representa, com per l'ocupació que genera. Quant a la ocupació, la indústria de l'automòbil continua generant llocs de treball a Europa, però no als països tradicionalment productors, sinó a l'Europa de l'Est, als nous països membres de la UE. Segons les últimes dades, a la Europa dels quinze l'ocupació es manté estable amb una lleugera tendència al descens des de l'any 2000.

Europa és una de les zones amb una major concentració de plantes fabricants d'automòbils¹³. Concretament a Espanya hi ha actualment localitzades vuit empreses fabricants d'automòbils, que sumen un total d'onze fàbriques.

T 3 Grups de fabricants, plantes i models fabricats a España. 2004

Grup	Planta	Models
DaimlerChrysler	Vitòria	Mercedes-Benz V Class, Vito y Viano
Ford	València	Ford ka, Fiesta, Focus, Mazda 2
General Motors	Saragossa	Opel/Vauxhall Corsa, Meriva
Nissan	Barcelona	Nissan Almera Tino, Terrano, Renault Trafic (Vivaro)
PSA Peugeot-Citroen	Madrid-Villaverde	Citroen C3, C3 Pluriel, Xsara
	Vigo	Citroën Xsara Picasso, Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Citroën C-15.
Renault	Palència	Renault Megane
	Valladolid	Renault Clio
Suzuki	Linares	Suzuki Jimny, Vitara
Volkswagen	Martorell	VW Caddy, Seat Arosa, Cordoba, Ibiza, Inca, León, Toledo
	Pamplona	VW Polo

Font: CC.OO (2004)

¹³ Per ampliar aquesta informació es pot visitar la web <http://www.emcc.eurofound.eu.int/automotivemap/> que mostra un plànol amb la distribució de fàbriques d'automòbils als països de la Unió Europea.

El sector té una participació del 5,8%¹⁴ al PIB nacional i ocupa al voltant de 250.000 persones tenint en compte fabricants i proveïdors.

Tot i que el ritme de vendes a Espanya és molt positiu¹⁵, igual que la resta d'indicadors —producció, productivitat, nombre d'hores treballades— s'ha de tenir en compte que el 82% dels vehicles produïts a Espanya s'exporten. Això implica una alta dependència del sector de la conjuntura econòmica externa, de manera que l'actual debilitat dels mercats internacionals on s'exporten els vehicles fabricats a Espanya pot tenir conseqüències directes sobre l'ocupació.

En general, la conjuntura actual del sector mundial de l'automòbil no és gaire favorable per a les grans marques europees i americanes. Als Estats Units, General Motors (GM) està travessant una greu crisi financera. Durant el primer trimestre de 2005 va enregistrar unes pèrdues de 1.100 milions de dòlars, el grup en farà front suprimint 12.000 llocs de treball de les seves filials europees (Opel, Saab y Vauxhall) que són deficitàries. D'altra banda, l'aliança estratègica signada entre GM i Fiat l'any 2000 es va desfer al febrer de 2004, GM va pagar una compensació de 1.550 milions d'euros a Fiat per evitar haver de comprar una filial carregada de deutes¹⁶. Una altra de les grans americanes, Daimler Chrysler, també ha reduït 700 llocs de treball de la seva filial alemanya Smart.

A Europa el grup alemany Volkswagen ha enregistrarat una sensible disminució del seu benefici al llarg dels darrers anys. El grup ha implementat un pla de sanejament per reduir costos que inclou la supressió de llocs de treball i la congelació dels salaris a les plantes alemanyes. Un altre grup europeu, el britànic Rover es troba en perill de desaparèixer si no troba ràpidament un inversor o comprador, amb la conseqüent pèrdua de 5.200 llocs de treball.

Des de diferents sectors s'insisteix a advertir del risc de deslocalització que tenen les plantes situades a l'Europa dels quinze, i s'assenyala la manca de competitivitat com la principal causa d'aquest risc. Un dels principals problemes que l'*European Competitiveness Report 2004* assenyala és el fet que la producció mundial d'automòbils estigui per sota de la capacitat potencial. Es calcula que actualment les

¹⁴ Dades publicades per l'ANFAC Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones.
<http://www.anfac.es>

¹⁵ A l'abril i maig de 2005 s'han batut rècords de vendes d'automòbils a Espanya. Concretament, al maig de 2005 es van vendre 140.741 unitats.

¹⁶ Expansión 14/02/2005

plantes productores utilitzen només el 70% de la seva capacitat. Els daltabaixos en la demanda d'automòbils indueixen a infrautilitzar la capacitat de les plantes mitjançant aturades de la producció o reduccions de la plantilla però no expliquen completament la sobre capacitat existent, es tracta doncs d'un tret estructural que influeix en la disminució de la rendibilitat.

Actualment, Europa es troba en situació de desavantatge en quant a costos laborals respecte als països d'economies emergents, però també pel que fa a innovació tecnològica respecte a les marques japoneses. El sector de l'automòbil a Europa té un alt risc de patir els efectes de la deslocalització tant de fabricants com de proveïdors. Els salaris més baixos, els avantatges fiscals i el fet de ser considerats mercats emergents són factors de pes per tal que els països de l'Est d'Europa i els països asiàtics, especialment la Xina, atreguin capitals i factories al seu territori.

La Unió Europea s'ha fet ressò recentment de la inquietud que es fa palesa en la indústria de l'automòbil. Fins l'any 2004 la Comissió s'havia caracteritzat per un augment de la regulació en matèria de medi ambient i seguretat que afavoria el consumidor però afectava de ple a la indústria automobilística¹⁷. La nova Comissió constituïda a partir de les eleccions europees de 2004 pretén rebaixar els requisits al sector i ha creat un grup d'alt nivell anomenat CARS 21 que revisarà la legislació comunitària sobre els requisits de fabricació i distribució d'automòbils i elaborarà propostes per tal de millorar la competitivitat de l'automòbil europeu en deu anys¹⁸. La flexibilització de la normativa que afecta al sector de l'automòbil respon a la preocupació existent de que es produeixi una deslocalització en massa cap a països no europeus en un sector que ocupava l'any 2002 a 1,9 milions de persones a l'Europa dels quinze i a 2,1 milions a l'Europa ampliada (Comissió Europea, 2004).

Al context espanyol, entre 1998 i 2003 l'ocupació en el sector va créixer entre 6,1% segons dades de l'Enquesta Industrial d'empreses. No obstant això, si s'analitzen les empreses fabricants i les subministradores de components per separat, a les primeres la ocupació va disminuir un 7,7% i a les segones va augmentar en un 10,4% el nombre de treballadors. Pel que fa als tipus de contractes, segons l'EPA l'any 2003 hi havia

¹⁷ La directiva del comissari Frits Bolkestein sobre la liberalització de les peces visibles dels automòbils va provocar l'oposició frontal dels fabricants europeus, augmentant-se així les diferències ja existents entre els fabricants i la Comissió.

¹⁸ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21_hearing/index.htm

185.500 (80,9%) treballadors indefinits i 43.900 (19,1%) temporals, es tracta d'un sector amb baixa temporalitat, si es compara amb la resta d'activitats econòmiques.

A Europa, el debat sobre la competitivitat al sector de l'automòbil s'ha centrat bàsicament, en l'aspecte laboral i en particular en els costos laborals que els fabricants tenen a les diferents plantes. A continuació analitzem una sèrie d'indicadors claus per entendre la relació entre l'àmbit laboral i la competitivitat del sector.

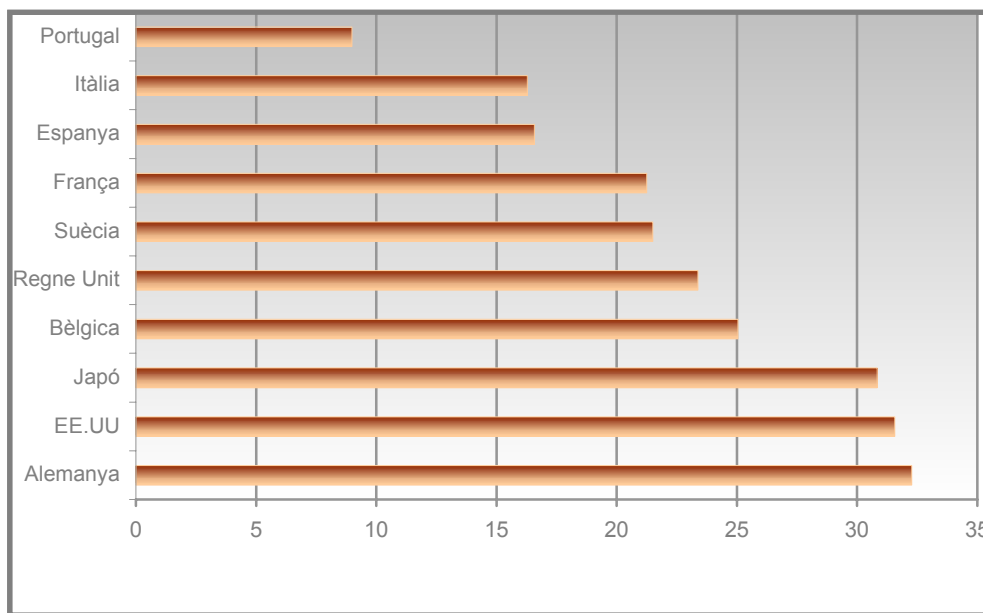
Pel que fa a la productivitat, tradicionalment, els grups de fabricants japonesos han implementat els processos que han donat com a resultat una major productivitat. A la taula 4 s'observa com els tres grups més productius ubicats a Europa són japonesos. No obstant, les marques europees estan retallant distàncies en els darrers anys. El grup SEAT es troba a la novena posició pel que fa a productivitat dels grups ubicats a Europa.

T 4 Productivitat dels grups ubicats a Europa. 2001 i 2002 (vehicles/treballador)

Plantes	2002	2001	%Variació
1. Nissan	99	95	+4,2
2. Toyota	85	87	-2,3
3. Honda	82	67	+23,4
4. Ford	80	79	+1,3
5. Renault	66	63	+4,8
6. Fiat	62	56	+10,7
7. Opel	62	56	+10,7
8. Saab	62	53	+17,0
9. SEAT	58	64	-9,4
10. PSA Peugeot Citroën	54	48	+12,5
11. Skoda	55	48	+12,7
12. Volvo	44	47	-6,4
13. Volkswagen	42	43	-2,3

Font: World markets Research Centre (WMRC) a CC.OO, 2004

Respecte als costos laborals el diferencial entre països és l'aspecte on generalment es centra l'atenció quan es parla de competitivitat i deslocalització. El gràfic 6 compara els costos laborals dels principals països productors d'automòbils a nivell mundial. Els més elevats són els d'Alemanya, EE.UU i Japó, mentre que els d'Espanya es troben lluny dels costos dels països més industrialitzats: una hora de treball a Espanya costa la meitat que a Alemanya.

G 6 Costos laborals sector de l'automòbil a nivell mundial (€/hora) 2001

Font: OIT a "La competitivitat del sector del automòvil en España. Bases para un Libro Blanco"

Segons Eurostat¹⁹ al conjunt d'Europa els costos laborals per hora de 2004 respecte al 2003 a Europa han augmentat en gairebé tots els països excepte a Espanya i Polònia. Les taxes més baixes de creixement anual es van enregistrar a Itàlia (1,4%) Alemanya (1,7%), Holanda (2,0%) Luxemburg (2,5%) França i Suècia (2,6%). Per contra els països que van enregistrar taxes de creixement més elevades van ser països de l'Europa de l'Est Letònia (12,7%), Eslovènia (12,3%), Lituània (6,4%) i Estònia (5,3%). Un altre informe d'Eurostat²⁰ senyala que als països de l'Est membres de la U.E els costos laborals mig a la indústria i els serveis l'any eren 4 euros/hora. Als països candidats els costos laborals encara són més baixos: 1,3 euros/hora a Bulgària i 1,7 euros / hora a Rumania.

Segon el *European Competitiveness report 2004* els costos laborals europeus representen un problema per a la indústria de l'automoció en alguns països membres. Tot i que els costos laborals per treballador del conjunt de la U.E continuen per sota dels Estats Units —excepte en el cas d'Alemanya— estan per sobre dels de Japó i Corea competidors directes de la indústria de l'automòbil europea. En aquest context l'ampliació europea ha suposat que Europa segueixi aportant a les firmes ubicades al continent mà d'obra més econòmica a través de processos de deslocalitzacions i reestructuracions. Segons el citat document, els elevats costos laborals juntament amb

¹⁹ Eurostat. **Euro-indicators news release**. 36/2005. 2005.

²⁰ Eurostat. **Labour costs in Europe 1996-2002. Population and social conditions**. Hans-Joachim Mittag. 2004

la sobrecapacitat productiva estructural fan que tot i que la indústria de l'automòbil europea sigui avui dia competitiva, el seu futur sigui incert. Les mesures el document apunta estan relacionades amb l'increment de la productivitat dels treballadors, l'augment de la inversió en a innovació i R+D —amb una major implicació del sistemes públics nacionals— i l'adaptació de les habilitats dels treballadors a les necessitats productives.

5. EL SECTOR DE L'AUTOMÒBIL A CATALUNYA

Catalunya té una llarga tradició industrial que al S.XIX va experimentar un creixement destacat en un context que significava un avantatge significatiu que es feia palès en uns costos laborals baixos, poca pressió fiscal, facilitat per poder introduir productes al mercat europeu i un sòl públic amb unes condicions especials que afavorien la instal·lació d'empreses. Aquest entorn va propiciar un dinamisme empresarial i un creixement de les empreses i de la indústria.

Ara per ara aquestes avantatges han desaparegut, el nivell de renda és més elevat que anys enrera i els costos també. Aquesta situació fa que moltes empreses busquin aquests avantatges competitiu en altres països.

Així doncs, Catalunya es troba en una situació complexa en la que la incertesa n'és protagonista. Per una banda, no ha desenvolupat prou les eines per dirigir la seva competitivitat en activitats d'alt valor afegit i invertir en formació, en R+D+i, millorar la qualitat del treball per tal de dur a terme una transformació de la producció dirigida a activitats d'alt valor afegit que signifiquin l'avantatge definitiu en un món globalitzat i altament competitiu.

Per altre costat, no es troba en una situació amb reduïts costos laborals i baixos nivells de renda fet que afavoriria la producció en activitats de baix valor afegit. La situació és d'escepticisme ja que Catalunya té una mancança de competitivitat tant amb els països que produeixen en alt valor afegit com amb els que produeixen en activitats productives de baix valor afegit com la Xina, el Marroc i els països de l'est com Eslovàquia, Polònia, Hongria... que es configuren com els països que han agafat el relleu en la producció d'aquests tipus d'activitats.

A partir d'aquest relleu a nivell internacional per part de la Xina i els països de l'Est, s'ha experimentat una pèrdua d'inversions en sectors de baix valor afegit per què els costos laborals no són competitiu. A la vegada s'ha perdut l'oportunitat de captar inversions en alt valor afegit que s'han dirigit cap a països amb costos laborals i nivells de productivitat superiors als de Catalunya.

El teixit productiu de Catalunya està format principalment per petites i mitjanes empreses, en molts casos familiars, amb una manca de tradició dels empresaris per sortir a l'exterior, que no disposen d'un nivell tecnològic suficient ja que tenen uns

recursos limitats, no poden invertir en R+D i els hi és molt difícil d'innovar... tot aquest seguit d'inconvenients fan que l'adaptació de les PIMES catalanes a les necessitats en continu canvi del mercat global i la seva internacionalització sigui difícil. Si ens referim a empreses multinacionals que es troben al territori català, cal tenir en compte i determinar qui té el poder per prendre decisions dins de l'organització. Majoritàriament, les decisions no es prenen des d'aquí sinó que venen donades des d'altres punts de decisió fora de Catalunya, SEAT Martorell depèn de Volkswagen Alemanya. Aquesta situació dificulta un desenvolupament equilibrat que afavoreixi no només els interessos de gerents i propietaris sinó també un desenvolupament del territori d'acord amb les necessitats del mateix com ara en infraestructures o logística.

Per a potenciar sectors amb alt valor afegit que esdevingui un canvi estructural en el teixit productiu és necessari un augment de la dimensió de les empreses, més inversió en R+D i innovació, l'augment de la productivitat, l'obertura cap a altres mercats així com la creació de multinacionals pròpies per a tenir els centres de decisió i crear llocs de treball qualificats i de gestió. Tot això afavoriria la inversió estrangera aprofitant la bona situació geoestratègica de Catalunya que permet arribar als mercats d'Europa, especialment del Sud i del Mediterrani.

En aquest sentit s'ha desenvolupat l' "Acord Estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana" que ha estat signat i elaborat conjuntament pel Govern de la Generalitat de Catalunya, CCOO, UGT, Foment del Treball, PIMEC, FEPIME i varis experts. Dins de l'acord s'ha tractat específicament el sector de l'automòbil.

En el document se senten les bases per a establir un nou model de competitivitat per a Catalunya. La formació, la tecnologia i la qualitat del treball són els eixos principals d'aquest nou model. Així doncs, s'hi recullen un seguit de 86 actuacions per les quals incrementar les activitats d'investigació, desenvolupament i innovació. Pel que fa a la millora de la internacionalització de l'economia catalana es compta amb el recolzament de l'Agència Catalana d'Inversions. El "Pla per a la internacionalització de l'empresa catalana 2005-2008" és un dels primers fruits de l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat . El Pla que ha estat aprovat pel COPCA²¹ vol recolzar i aconseguir una presència estable i permanent de les empreses catalanes a l'estranger. Per això s'han comprat terrenys a Romania per a

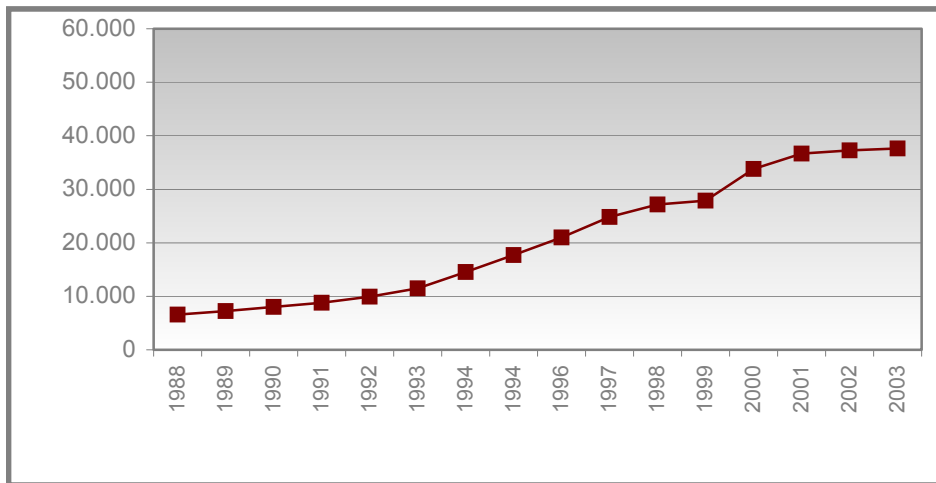
²¹ Consorci de Promoció Comercial de Catalunya

urbanitzar i convertir-los en sòl industrial on s'hi podran instal·lar empreses catalanes que compartiran un espai físic, unes infraestructures, la logística i totes les eines de gestió i de recolzament que s'hi duguin a terme.

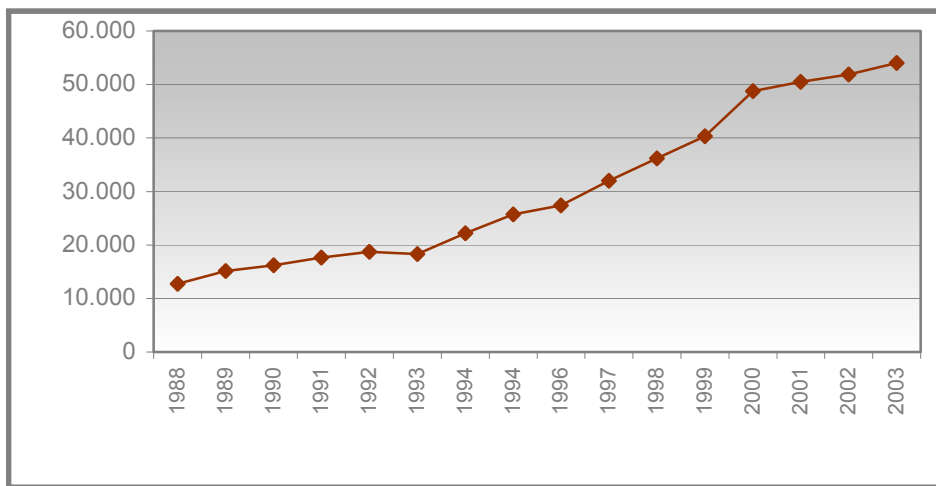
La incògnita gira al voltant de fins a quin punt aquestes empreses traslladaran la producció a països de l'Est i deixaran els centres de decisió, disseny i investigació a Catalunya o al contrari, es tractarà d'una deslocalització amb la única finalitat de reduir costos salarials que a Romania són de fins a 9 vegades inferiors als espanyols. Un dels altres objectius del Pla és el de facilitar contactes, fusions, aliances per aconseguir que les empreses tinguin la dimensió suficient per treballar dins d'un entorn internacional en continu canvi i transformar el teixit empresarial català.

La internacionalització de l'economia catalana comença a partir de l'ingrés a la Comunitat Europea l'any 1986 que és quan es multipliquen els intercanvis comercials amb l'estranger. El nombre d'empreses catalanes amb inversions a l'estranger ha anat augmentant de manera que Catalunya s'ha convertit no només en un país receptor d'inversions sinó també en emissor. L'Índex d'obertura²² de Catalunya, actualment és un dels més elevats a nivell europeu, amb un 65%. Les gràfiques 5 i 6 mostren l'evolució positiva des de l'any 1988 al 2003 pel que fa tant a les exportacions com importacions catalanes. Aquest fet fa palès el procés d'internacionalització de l'economia catalana i d'obertura cap a un mercat a nivell mundial.

²² L'índex d'obertura es calcula a partir del quocient de la suma d'importacions i exportacions entre el PIB. (IMP+EXP/PIB)

G 7 Exportacions a Catalunya. 1988-2003 (milers d'euros)

Font: Institut d'Estadística de Catalunya a partir de dades de dades de l'Agència Estatal de l'Administració Tributària.

G 8 Importacions a Catalunya. 1988-2003 (milers d'euros)

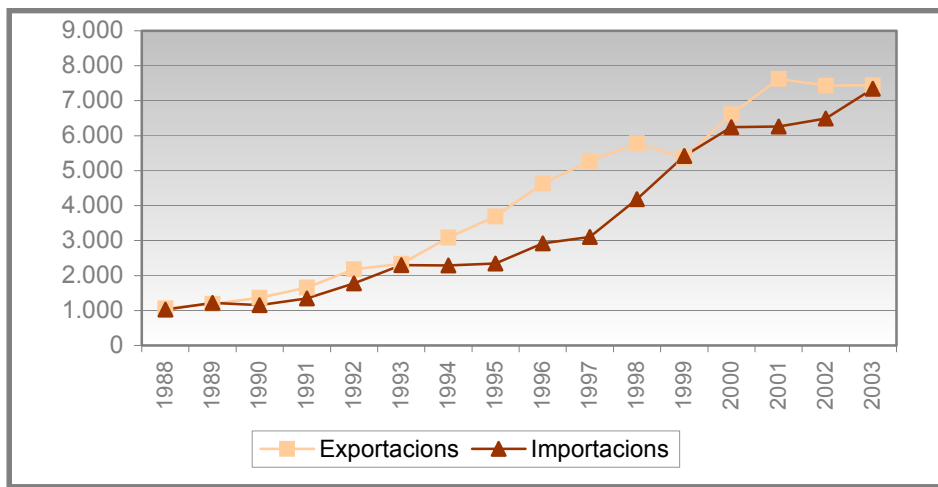
Font: Institut d'Estadística de Catalunya a partir de dades de dades de l'Agència Estatal de l'Administració Tributària.

La irrupció de multinacionals estrangeres a Catalunya va permetre que sectors com l'automòbil no desapareguessin com a conseqüència de la crisi dels anys 80 i 90. Amb el procés de globalització si es vol sobreviure s'ha de tenir presència a nivell mundial. En aquest aspecte la indústria catalana ha incrementat en els darrers anys les seves inversions a l'exterior, segons la teoria de Dunning i Narula *"a mesura que una economia es va desenvolupant, les activitats empresarials es van modificant i s'enfoquen cap a l'exterior. Aquest fet fa que es passi de ser un receptor d'inversió a ser-ne un remitent, en aquest procés el desenvolupament econòmic va relacionat amb la pèrdua d'importància de la mà d'obra barata i recursos naturals i una major*

importància en tecnologia, qualificació de la mà d'obra, capacitats internes els quals es converteixen en la base de l'expansió internacional del país. Es passa a produir en alt valor afegit”.

Tant les exportacions com les importacions al sector de vehicles de motor han experimentat un augment progressiu des del 1988 al 2003 tal i com mostra el gràfic.

G 9 Exportacions i importacions per activitat (vehicles de motor i altres materials de transport) a Catalunya. 1988-2003 (milers d'euros)



Font: Institut d'Estadística de Catalunya a partir de dades de l'Agència Estatal de l'Administració Tributària.

Els fluxos d'inversió estrangera estan mostrant un canvi. Els sectors de menys valor afegit com el tèxtil, l'alimentació o el comerç van perdent capacitat d'atracció d'inversions estrangeres a la vegada que van perdent pes dins de l'economia catalana que es va centrant en activitats d'alt valor afegit com les telecomunicacions, el sector químic o les activitats informàtiques. La fabricació de vehicles ha perdut posicions en la captació d'inversions estrangeres donat que les multinacionals existents en l'actualitat tenen el mercat ocupat. Aquesta tendència és general a nivell mundial.

El sector de l'automòbil és una activitat estratègica a nivell espanyol i català ja que després d'haver passat per un mal moment, actualment, representa el 20% de les exportacions espanyoles²³.

²³ segons ANFAC l'any 2001 el % d'exportació del sector sobre el total d'exportacions espanyoles va ser del 22,3%, per l'any 2002 del 23,1% i al 2003 el 23,6%. www.anfac.es

Tot i així el fantasma de la deslocalització²⁴ hi és present tenint en compte l'alt nivell de competitivitat i la intenció de reduir els costos de la producció disminuint els costos salarials. Aquest fet comporta que davant dels països de l'Est de nova integració i països com la Xina, Catalunya es trobi en una situació desavantatjosa. Pel que fa al sector de l'automòbil és clar que existeix aquest perill de deslocalitzar les activitats a països on és més barat realitzar-les, ara bé, també hi ha altres elements que poden arribar a ser punts forts en la decisió per part de les empreses de traslladar la producció. En el cas de la SEAT, i més concretament del trasllat d'un 10% de la producció del Seat Ibiza a Bratislava, van haver-hi dos elements claus a l'hora de decidir tornar la producció a Martorell. La decisió es va prendre davant de l'oportunitat de reduir els costos salarials dels treballadors produint a Bratislava. Tot i així a Martorell i rodalies existeix una consolidada xarxa de proveïdors fabricants de components, la proximitat amb Barcelona fa que no hi hagi falta de mà d'obra ni de treballadors qualificats i a més a més, hi ha una xarxa d'infraestructures suficient i per d'altra banda, la negociació del nou conveni de SEAT on els treballadors van a acceptar mesures de flexibilitat. Per fer front a la demanda intermitent de producció, es va consolidar la idea d'una "bossa d'hores" a partir de la qual quan hi ha poca feina, se'n treballen menys i aquestes hores no treballades s'acumulen per treballar-les en èpoques on la demanda és més elevada. Aquests elements són els que van determinar que el 10% de la producció que s'havia traslladat a Bratislava tornés a Martorell.

Darrerament, SEAT, seguint amb la tendència generalitzada de produir en alt valor afegit ha centrat els seus nous productes, més concretament el Seat León en una oferta d'un automòbil amb unes característiques que el fan de més qualitat i amb un alt valor afegit. Les vendes van disminuir al 2004 amb 18.000 cotxes menys venuts que a l'exercici anterior tot i així, els ingressos van augmentar en un 6,1% i els beneficis nets en un 7,8% gràcies a aquest gir enfocat a deixar de lluitar en vendes i incrementar el valor afegit de cada vehicle per a que sigui més rentable.

²⁴ J. Trigo, R. Tremosa i S. Guillermo, a *L'empresa catalana en l'economia global*, realitzen una diferenciació de les multinacionals presents a Catalunya segons la possibilitat que en els propers anys aquestes empreses es puguin deslocalitzar, així doncs es distingeixen tres grups: empreses instal·lades a Catalunya a principis del segle passat que tenen plantes de producció molt importants i que darrerament han invertit en actius físics. Pertanyen a sectors industrials madurs i tenen un gran pes de l'actiu immobilitzat molt elevat que dificulta la seva mobilitat geogràfica, per tant, seria difícil que aquestes empreses es deslocalitzessin; el segon grup consta d'empreses que es van instal·lar a Catalunya a partir de 1986 i pertanyen a sectors com les comunicacions i noves tecnologies, la majoria han impulsat la creació de centres de recerca i desenvolupament fet que les dibuixa com empreses a mig termini estables; per últim, i dins del grup en el que es trobaria la Seat trobem empreses multinacionals instal·lades a Catalunya a partir del 1986 principalment per una qüestió de costos laborals, aquest és, el grup més vulnerable davant de possibles deslocalitzacions.

Per fabricar el nou model del León, Seat ha invertit 500 milions d'euros a més de la creació del Centre de Disseny de Seat Volkswagen²⁵ a Martorell on es concentrarà tota l'activitat de disseny i R+D.

Catalunya es troba immersa en la dinàmica global en la que l'alta competitivitat marca el ritme del mercat mundial. El sector de l'automòbil és un clar punt de recolzament de l'economia catalana tot i així, la manca de multinacionals catalanes en el sector, els reduïts costos salarials de països de l'Est o de nova integració així com la Xina, fa que volegi una situació d'incertesa pel que fa al futur de la indústria automobilística a Catalunya. Està clar, doncs que no es disposa de grans multinacionals amb capital català però sí que hi ha un teixit molt important de PIME que han de lluitar i fer esforços continus per ésser dins de l'economia global i respondre a les demandes de les empreses fabricants.

²⁵ El Centre de disseny Seat-Volkswagen estarà situat al costat del centre de producció de Seat a Martorell. Aquesta decisió respon en bona part a l'esforç polític realitzat pel Govern espanyol i la Generalitat de Catalunya per evitar la desinversió i el trasllat de la producció a l'Est d'Alemanya. Al 1994 se signa un acord pel qual a canvi d'unes inversions de 206.793 milions de pessetes, Volkswagen portaria a terme projectes de R+D a Martorell.

6. EL SECTOR DE L'AUTOMÒBIL AL BAIX LLOBREGAT

La comarca del Baix Llobregat ha estat una de les més dinàmiques de Catalunya i ha tingut una importància estratègica tant en l'àmbit català com espanyol. Tot i que en els darrers anys les activitats immobiliàries es troben al capdamunt pel que fa a dinamisme econòmic, tant pel que fa a empreses com per assalariats, les activitats immobiliàries han experimentat un augment del 200,6% i 216,3% respectivament en el període 1996-2004. Per altra banda, les empreses d'activitats associatives amb una disminució del -34,7% i la indústria tèxtil (-22,5%) són les activitats menys dinàmiques de la comarca durant els anys 1996-2004.

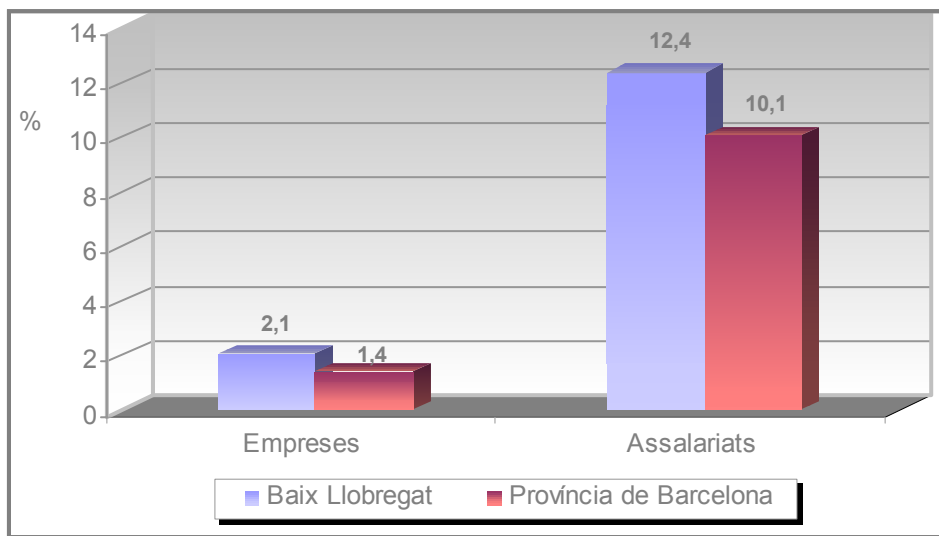
T 5 Distribució de les empreses i els assalariats segons les activitats econòmiques més o menys dinàmiques del període. Baix Llobregat (1996-2004)

	Més dinàmiques		Menys dinàmiques	
Empreses	Activitats immobiliàries	200,6	Activitats associatives	-34,7
	Transport terrestre; transport per canonades	95,2	Indústries de productes alimentaris i begudes	-25,5
	Construcció	72,2	Fabricació de productes metàl.lics, excepte maquinària i equip	-21,0
	Activitats diverses de serveis personals	50,7	Educació	-13,1
	Altres activitats empresarials	46,4	Fabricació de mobles; altres indústries manufactureres	-9,0
Assalariats	Activitats immobiliàries	216,3	Indústria tèxtil	-22,5
	Activitats annexes als transports; activitats d'agències de viatges	164,4	Fabricació de productes metàl.lics, excepte maquinària i equip	-17,3
	Activitats sanitàries i veterinàries; assistència social	144	Indústria química	-2,9
	Activitats diverses de serveis personals	129,9	Fabricació de productes de cautxú i matèries plàstiques	-1,2
	Comerç a l'engròs i intermediaris del comerç, excepte de vehicles de m	83,5	Indústries d'altres productes minerals no metàl.lics	8,1

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

Tot i que el sector de l'automòbil no consta com una de les activitats més dinàmiques de la comarca en els darrers anys, és important tenir en compte el pes que té sobre el total del sector industrial. Si s'observa el gràfic 10 queda palesa la importància del sector a la comarca tant pel que fa a empreses com assalariats. El 12,4% dels assalariats a la comarca treballen al sector de l'automòbil i el 2,1% de les empreses del Baix Llobregat desenvolupen la seva activitat en el sector de l'automòbil.

G 10 Proporció d'empreses i assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) sobre el total del sector industrial per àrees geogràfiques. 2n trimestre 2004



Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

Històricament, a la comarca del Baix Llobregat s'hi podien diferenciar dues zones tenint en compte la distribució de la seva indústria. Per una banda la Zona Nord especialitzada en tèxtil, confecció i químiques i per d'altra, la Zona Sud especialitzada en mecànica i metal·lúrgia. Aquest últim sector és el més important de la comarca ja que ha ocupat en els últims 40 anys més d'un terç dels assalariats.

Des de l'any 1991 al 2000 l'evolució del nombre d'empreses del sector de l'automòbil és d'augment passant de 44 empreses a 95. És especialment destacat l'augment del 30,0% experimentat l'any 1996 que signifiquen la creació de 18 empreses respecte l'any 1995. L'any 1996 també és l'any en el qual hi ha un creixement més destacat pel que fa al nombre d'assalariats, concretament l'augment és del 64,7% és a dir, un augment de 2.537 treballadors respecte l'any 1995. Aquest augment, tant pel que fa al nombre d'empreses com d'assalariats, pot tenir una possible explicació en el fet que la SEAT es va instal·lar a Martorell l'any 1995. La instal·lació de la SEAT pot significar un augment de les activitats relacionades amb el sector de l'automòbil.

T 6 Evolució del nombre d'empreses del sector de l'automòbil (CCAE 34). Baix Llobregat (1991-2004)

	n	% sector industrial	% total empreses	Variació anual (%)
1991	44	1,1	0,3	-
1992	48	1,4	0,3	9,1
1993	48	1,5	0,3	0,0
1994	57	1,7	0,4	18,8
1995	60	1,7	0,3	5,3
1996	78	1,9	0,4	30,0
1997	89	2,1	0,5	14,1
1998	92	2,2	0,5	3,4
1999	92	2,2	0,5	0,0
2000	95	2,3	0,5	3,3
2001	94	2,3	0,5	-1,1
2002	92	2,3	0,4	-2,1
2003	81	2,1	0,4	-12,0
2004	76	2,1	0,3	-6,2

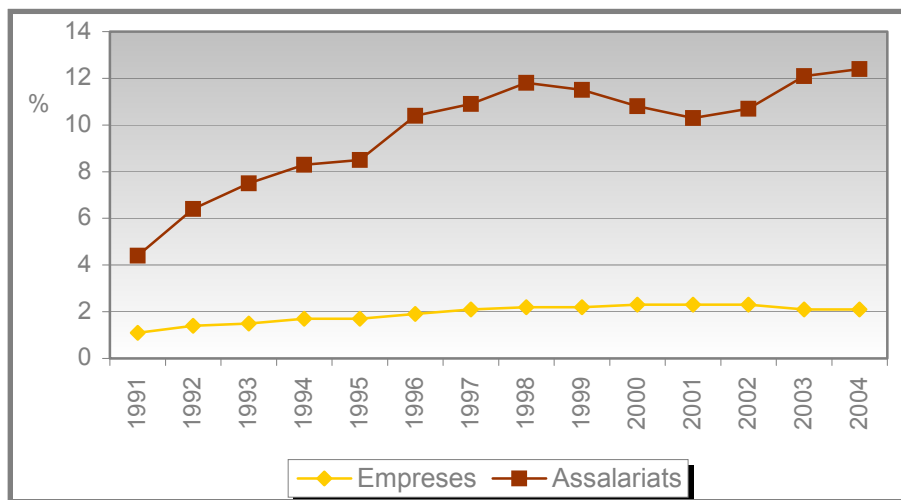
Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

T 7 Evolució del nombre d'assalariats del sector de l'automòbil (CCAE 34). Baix Llobregat (1991-2004)

	n	% sector industrial	% total assalariats	Variació anual (%)
1991	2.889	4,4	2,1	-
1992	3.226	6,4	2,3	11,7
1993	3.517	7,5	2,6	9,0
1994	3.648	8,3	2,7	3,7
1995	3.924	8,5	2,7	7,6
1996	6.461	10,4	4,3	64,7
1997	7.008	10,9	4,5	8,5
1998	8.052	11,8	4,7	14,9
1999	8.052	11,5	4,4	0,0
2000	7.935	10,8	4,1	-1,5
2001	7.879	10,3	3,8	-0,7
2002	7.971	10,7	3,8	1,2
2003	8.749	12,1	4,1	9,8
2004	8.304	12,4	3,8	-5,1

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

G 11 Evolució de la proporció d'empreses i assalariats del sector de l'automòbil (CAAE 34) sobre el total del sector industrial. Baix Llobregat (1991-2004)



Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

L'activitat centrada en el metall s'ha anat traslladant de manera progressiva cap a la Zona Nord i això ha provocat la creació de noves empreses. El trasllat de SEAT de Zona Franca a Martorell va esdevenir un element essencial per a aquesta nova localització i distribució de les activitats econòmiques i industrials de la comarca del Baix Llobregat propiciant la creació d'empreses subministradores de components automobilístics al seu voltant. La taula 8 mostra el creixement de les empreses de la Zona Nord en el decenni 1994-2004, amb una variació del 342,9%. Pel que fa a assalariats (veure taula 9) l'augment també és important (498,0%), tot i que és interessant observar el percentatge d'assalariats del sector de l'automòbil a la Zona Nord (22,9%) respecte el total del sector industrial. Cal destacar també, la Zona Delta amb una variació de 1.085,6%.

T 8 Empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per zones. Baix Llobregat (1994 i 2004)

		n	% sector industrial	Variació (%) 1994-2004
Zona Centre	1994	15	1,0	6,7
	2004	16	1,2	
Zona Delta	1994	13	1,6	0,0
	2004	13	1,7	
Zona Nord	1994	7	1,4	342,9
	2004	31	5,5	
Zona Vall Baixa	1994	22	3,7	-27,3
	2004	16	1,9	
Baix Llobregat	1994	57	1,7	33,3
	2004	76	2,2	

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

T 9 Assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per zones. Baix Llobregat (1994 i 2004)

		n	% sector industrial	Variació (%) 1994-2004
Zona Centre	1994	715	3,1	51,5
	2004	1.083	4,7	
Zona Delta	1994	188	1,3	1.085,6
	2004	2.229	17,2	
Zona Nord	1994	615	7,1	498,0
	2004	3.678	22,9	
Zona Vall Baixa	1994	241	2,2	445,2
	2004	1.314	9,8	
Baix Llobregat	1994	1.759	3,1	372,1
	2004	8.304	12,7	

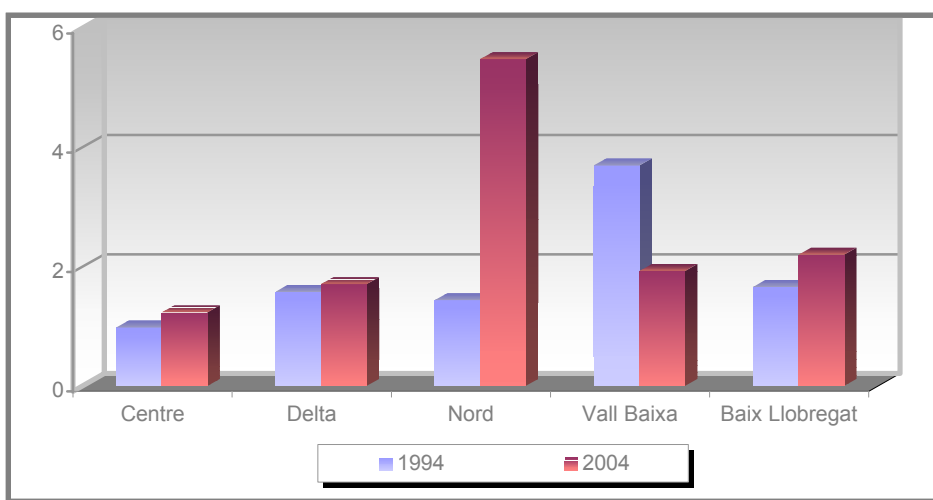
Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

Segons l'estudi *European competitiveness report 2004*, s'estableix un ranking de proveïdors²⁶ de la indústria de l'automòbil segons els ingressos de l'any 2001, d'aquestes 20 empreses que hi consten, 4 d'elles estan instal·lades al Baix Llobregat, en concret a Sant Boi de Llobregat i Sant Vicenç dels Horts (Delphi Packard España, S.A), Abrera (Johnson Controls&Eurosit, S.L), Sant Just Desvern (Magna Novolan S.A), i a Sant Esteve Sesrovires (Faurecia Sistemas de Escape España, S.A).

²⁶ Veure taula 4, pàg 27.

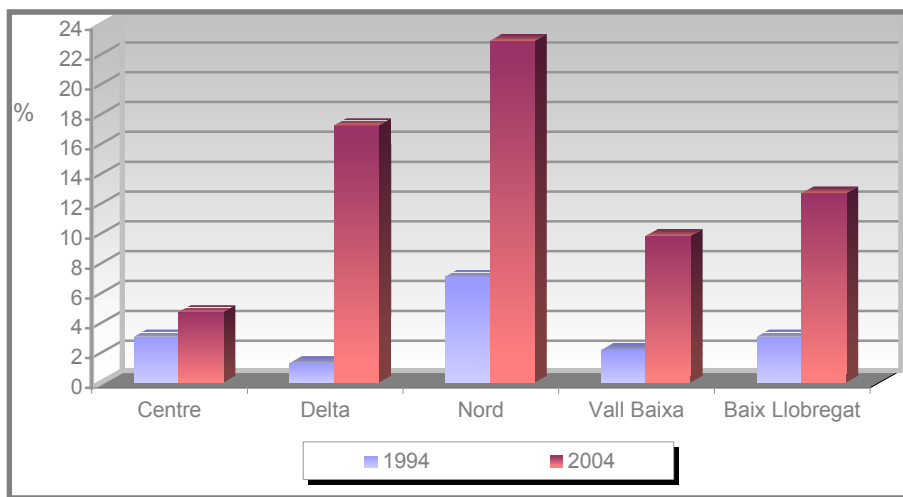
D'aquesta manera la Zona Nord del Baix Llobregat s'ha convertit en el motor de la indústria automobilística de Catalunya que ha vist créixer al voltant de la SEAT una xarxa d'empreses subministradores de components que han incidit en el desenvolupament de la comarca. Als gràfics 12 i 13, s'observa el creixement de totes les zones de la comarca exceptuant la Zona Vall Baixa pel que fa a empreses que ha perdut pes en el sector en el decenni 1994-2004. Cal destacar que l'augment més important tant per empreses com per assalariats és el de la Zona Nord.

G 12 Proporció d'empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34) sobre el total del sector industrial per zones. Baix Llobregat (1994 i 2004)



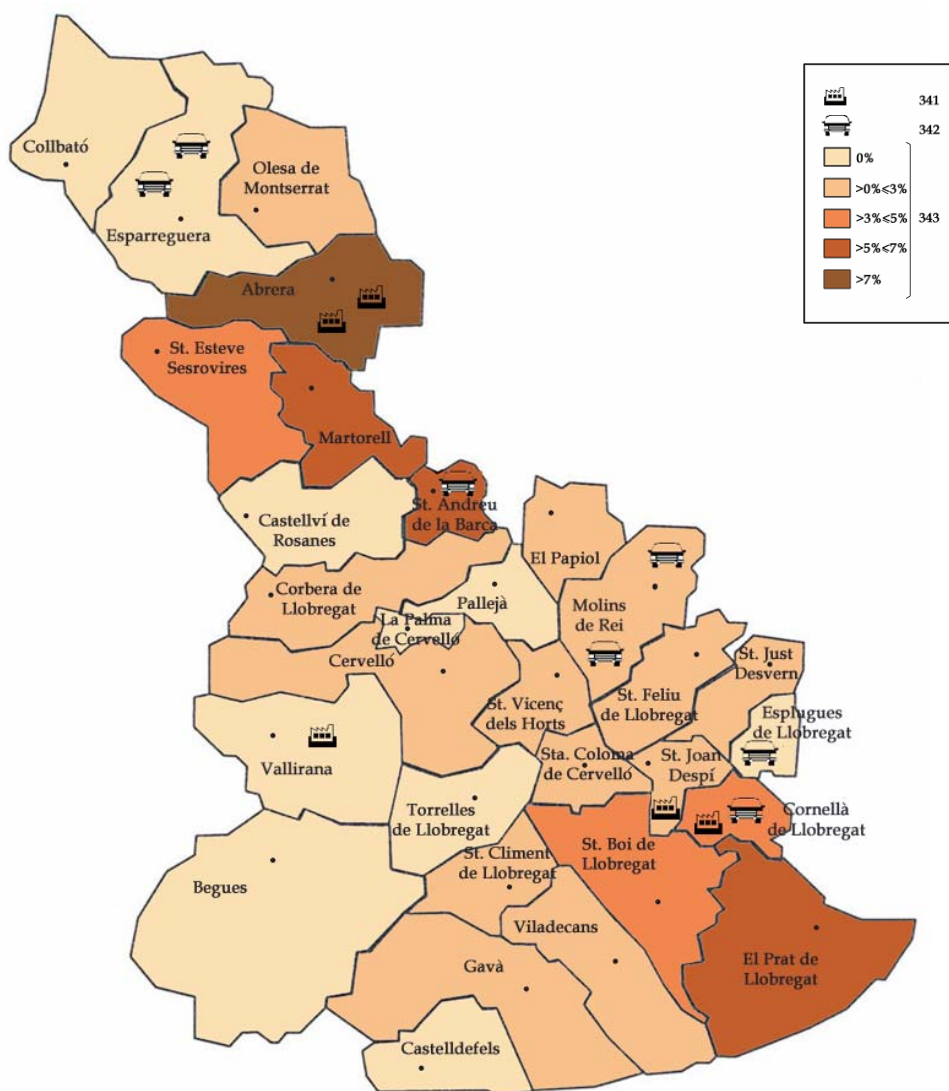
Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

G 13 Proporció d'assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) sobre el total del sector industrial per zones. Baix Llobregat (1994 i 2004)



Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

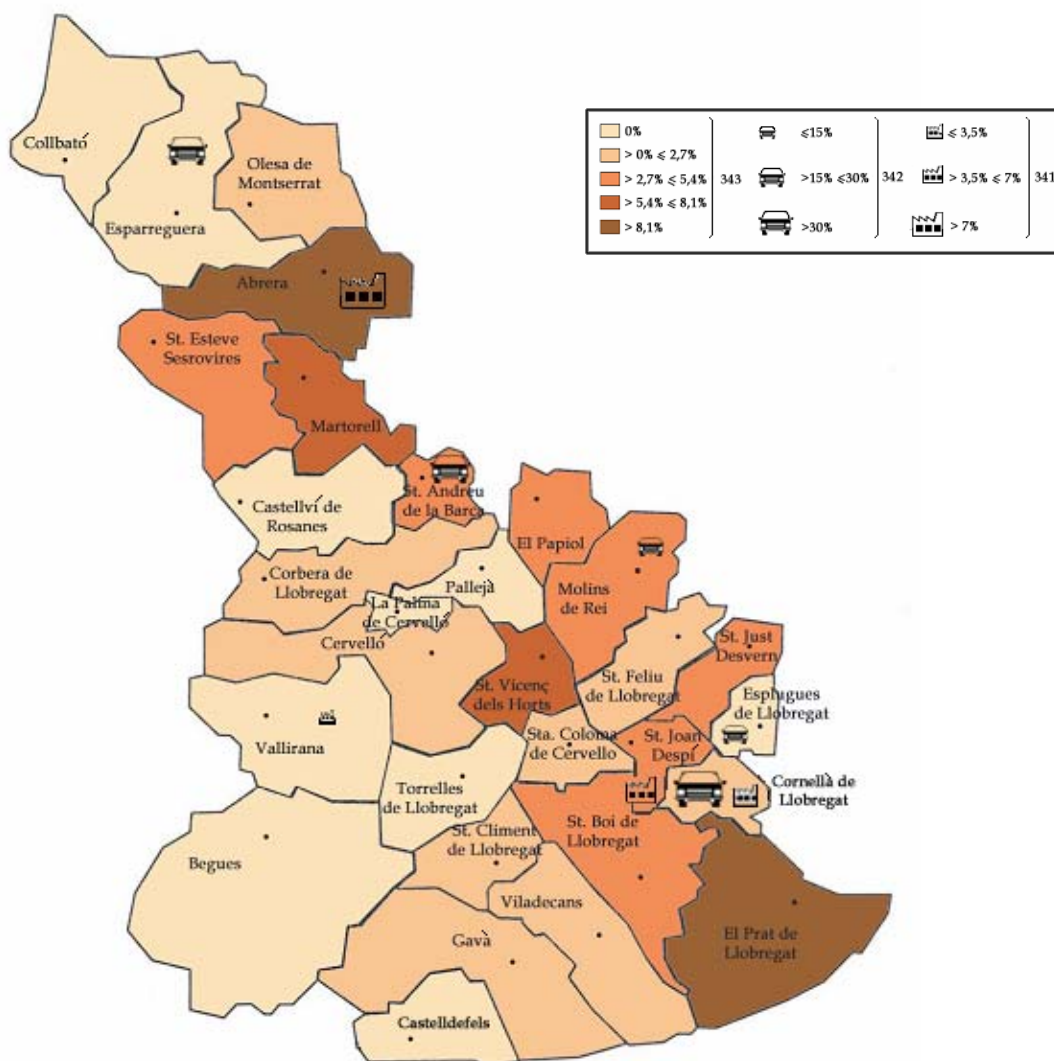
M1 Localització geogràfica de les empreses del sector del automòbil. Baix Llobregat 2004.



Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

Nota: 341 Fabricació de vehicles de motor; 342 Fabricació de carrosseries per a vehicles de motor, remolcs i semiremolcs; 343 Fabricació de parts, peces i accessoris no elèctrics per vehicles.

M2 Localització geogràfica dels assalariats del sector de l'automòbil. Baix Llobregat 2004



Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

Nota: 341 Fabricació de vehicles de motor; 342 Fabricació de carrosseries per a vehicles de motor, remolcs i semiremolcs; 343 Fabricació de parts, peces i accessoris no elèctrics per vehicles.

T 10 Evolució del nombre d'empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits. Baix Llobregat (1999-2004)

	341	342	343	34
1999	6	6	80	92
2000	5	8	82	95
2001	7	8	79	94
2002	4	6	82	92
2003	5	6	70	81
2004	5	7	64	76
Variació (%) 1999-2004	-16,7	16,7	-20,0	-17,4

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

L'estructura del teixit productiu del sector de l'automòbil al Baix Llobregat es caracteritza pel predomini de les empreses que es dediquen a la fabricació de parts, peces i accessoris no elèctrics (epígraf 343 a CCAIE-93). L'any 2004, aplegaven el 84,2% del total de les empreses del sector de l'automòbil presents a la comarca.

T 11 Evolució del nombre d'assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits. Baix Llobregat (1999-2004)

	341	342	343	34
1999	104	559	7.389	8.052
2000	108	708	7.119	7.935
2001	267	782	6.830	7.879
2002	228	690	7.053	7.971
2003	712	392	7.645	8.749
2004	678	109	7.517	8.304
Variació (%) 1999-2004	551,9	-80,5	1,7	3,1

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

Aquesta distribució es reproduïx en la població assalariada. Així, doncs, l'any 2004 9 de cada 10 llocs de treball del sector de l'automòbil es situen en empreses proveïdores (epígraf 343).

Val a dir, però, que la variació relativa més significativa del període 1999-2004 es produeix en la població ocupada en empreses de fabricació de vehicles de motor.

T 12 Empreses i assalariats del sector de l'automòbil (CCAE 34) a 3 dígits per zones. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)

	EMPRESSES			ASSALARIATS		
	341	342	343	341	342	343
Zona Centre	2	2	12	65	60	958
Zona Delta	0	0	13	0	0	2.229
Zona Nord	2	3	26	604	43	3.031
Zona Vall Baixa	1	2	13	9	6	1.299
Baix Llobregat	5	7	64	678	109	7.517

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

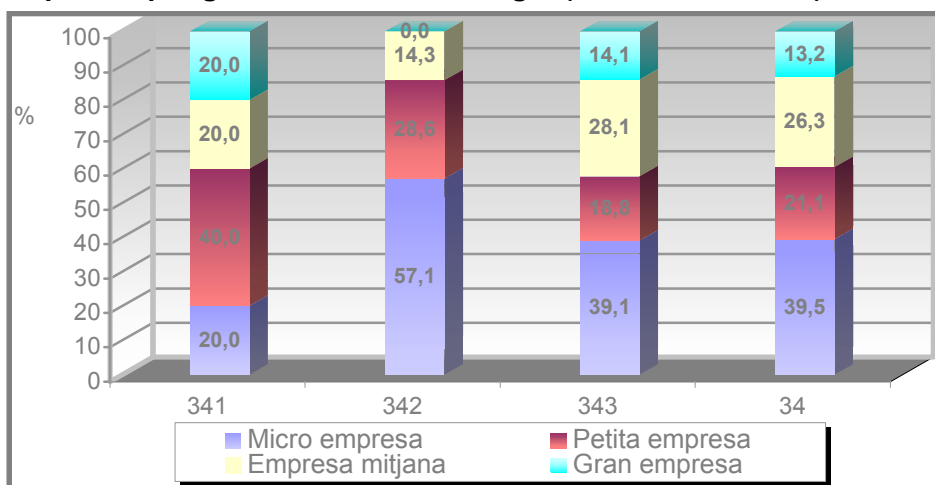
L'anàlisi per zones geogràfiques revela que és a la Zona Nord del Baix Llobregat on la localització del sector de l'automòbil és més importat: concentra el 40% d'aquestes empreses i el 44% dels assalariats. Aquest elevat pes proporcional és pot considerar un indicador de risc, molt important a la Zona Nord en termes de deslocalització respecte l'activitat i l'ocupació del municipi

T 13 Empreses i assalariats del sector de l'automòbil (CCAE 34) a 3 dígits per grandària. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)

		341	342	343	34
Microempresa (fins a 10 assal.)	Empreses	1	4	25	30
	Assalariats	9	14	112	135
Petita empresa (d'11 a 50 assal.)	Empreses	2	2	12	16
	Assalariats	65	41	293	399
Mitjana empresa (de 51 a 250 assal.)	Empreses	1	1	18	20
	Assalariats	175	54	2.552	2.781
Gran empresa (més de 250 assal.)	Empreses	1	0	9	10
	Assalariats	429	0	4.560	4.989

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

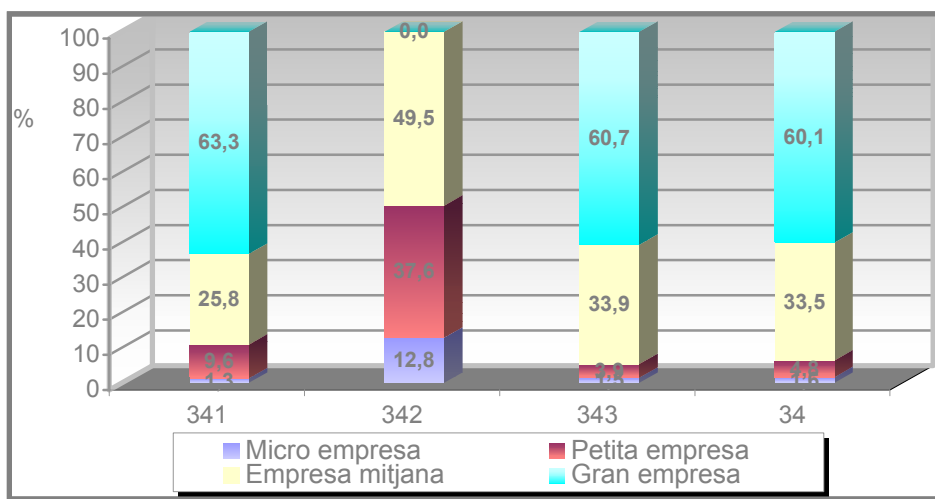
G 14 Empreses per grandària. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)



Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

Per grandària de l'empresa és visible que a les empreses del sector de l'automòbil predominen les micro i petites empreses. No obstant això, cal assenyalar el fet que en el cas de l'epígraf 342 (fabricació de carrosseres per a vehicles de motor, remolcs i semiremolcs) gairebé 6 de cada 10 tenen fins a 10 assalariats. Si ens fixem en la distribució de la població assalariada, el tret principal a destacar és una concentració més important que en la distribució del teixit productiu. Per tant, amb l'excepció de l'epígraf 342, més del 60% de la població que treballa en el sector de l'automòbil ho fa en empreses de més de 250 assalariats.

G 15 Assalariats per grandària de l'empresa. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)



Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

Índex d'especialització

L'índex d'especialització és una mesura que detecta les concentracions d'activitats més acusades que a la mitjana de l'àmbit determinat, en aquest cas, la província de Barcelona. En l'anàlisi d'aquest indicador per municipis l'àmbit de referència ha estat el conjunt de la comarca del Baix Llobregat.

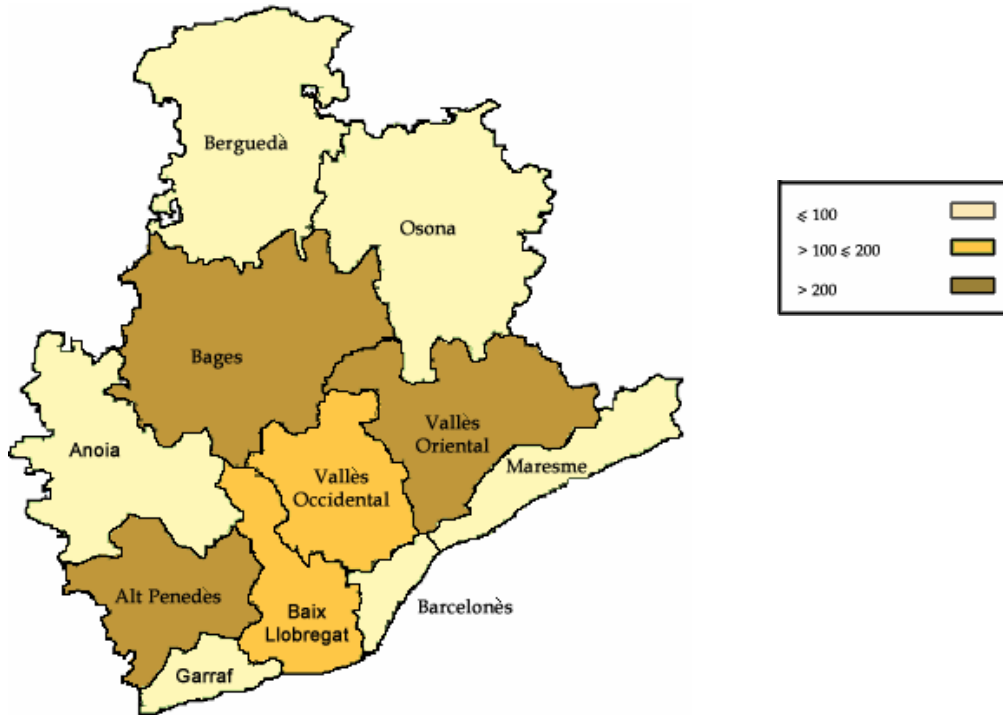
T 14 Índex d'especialització de les empreses i els assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per comarques. Província de Barcelona (2n trimestre 2004)

	Empreses	Assalariats
Alt Penedès	264,2	154,5
Anoia	80,5	27,0
Bages	222,4	142,5
Baix Llobregat	164,8	158,6
Barcelonès	38,6	100,7
Berguedà	65,7	87,1
Garraf	47,2	137,5
Maresme	51,5	7,5
Osona	95,5	15,6
Vallès Occidental	143,1	59,9
Vallès Oriental	289,9	161,2
Barcelona	100	100

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

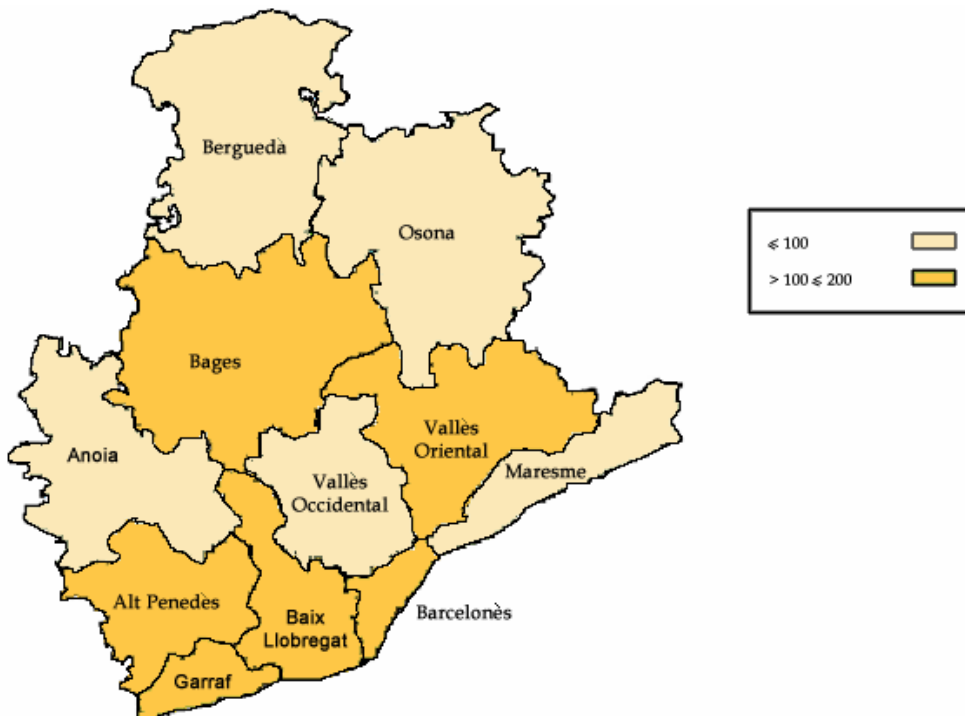
Així, els valors de la comarca del Baix Llobregat la situen en el quart lloc de les comarques de la província de Barcelona en relació a l'especialització del teixit productiu, i la segona més important, després de la comarca del Vallès Oriental, en quant als assalariats que genera el sector de l'automòbil (veure taula 14).

M 3 Índex d'especialització de les empreses del sector del automòbil per comarques. Província de Barcelona 2004



Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

M 4 Índex d'especialització dels assalariats del sector del automòbil per comarques. Província de Barcelona 2004



Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

L'anàlisi d'aquest indicador per zones i municipis del Baix Llobregat (veure taula 15) mostra la importància del sector de l'automòbil a la Zona Nord. L'any 2004, índex d'especialització, tant d'empreses com d'assalariats, doblava el valor de la mitjana de la comarca.

T 15 Índex d'especialització de les empreses i els assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per municipis. Baix Llobregat (1994 i 2004)

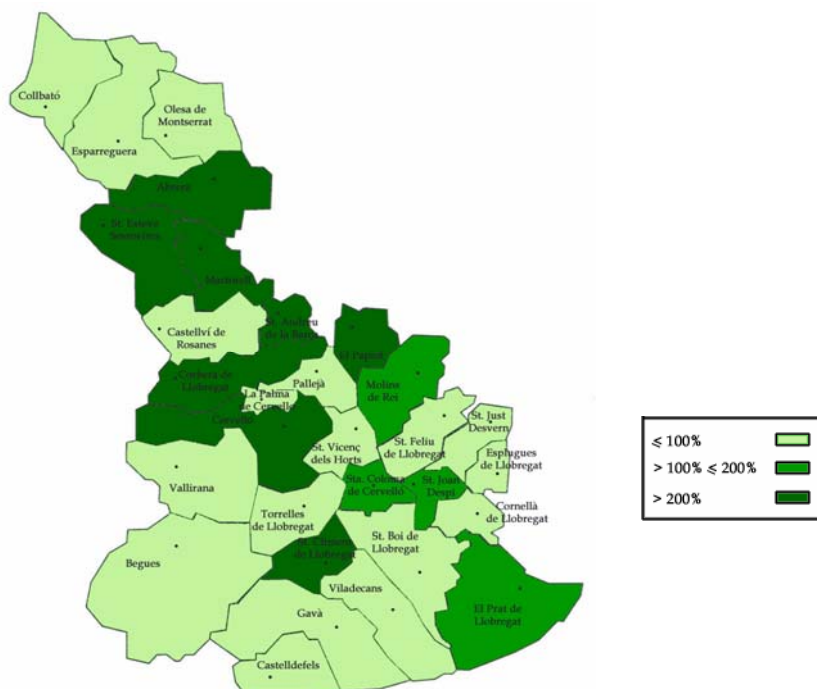
	1994		2004	
	<i>Empreses</i>	<i>Assalariats</i>	<i>Empreses</i>	<i>Assalariats</i>
Cornellà de Llobregat	87,1	80,9	68,1	16,0
Esplugues de Llobregat	44,7	1,0	20,0	1,0
Sant Boi de Llobregat	73,8	37,3	55,5	37,2
Sant Joan Despí	0,0	0,0	102,3	53,1
Sant Just Desvern	161,3	136,4	85,6	72,4
ZONA CENTRE	72,0	49,9	60,9	31,6
Begues	0,0	0,0	0,0	0,0
Castelldefels	0,0	0,0	0,0	0,0
El Prat del Llobregat	204,1	390,0	120,7	199,9
Gavà	64,0	2,0	20,7	27,9
Sant Climent de Llobregat	269,8	7,2	497,1	6,2
Viladecans	26,9	30,5	56,5	9,4
ZONA DELTA	82,7	190,1	58,1	111,9
Abrera	534,7	550,9	951,7	1.002,7
Castellví de Rosanes	0,0	0,0	0,0	0,0
Collbató	0,0	0,0	0,0	0,0
Esparreguera	0,0	0,0	88,7	9,8
Martorell	103,7	3,1	257,0	130,6
Olesa de Montserrat	74,4	342,8	53,3	4,2
Sant Andreu de la Barca	58,0	4,8	219,4	81,0
Sant Esteve Sesrovires	0,0	0,0	501,4	216,9
ZONA NORD	92,7	127,4	255,9	241,4
Cervelló	173,9	39,8	315,4	25,1
Corbera de Llobregat	217,1	10,2	239,4	15,9
El Papiol	339,7	741,0	235,6	360,6
La Palma de Cervelló	-	-	-	0,0
Molins de Rei	175,2	86,3	165,0	80,1
Pallejà	0,0	0,0	0,0	0,0
Sant Feliu de Llobregat	0,0	0,0	49,7	8,1
Sant Vicenç dels Horts	183,9	7,0	39,1	197,6
Santa Coloma de Cervelló	1.662,8	341,0	152,8	129,7
Torrelles de Llobregat	0,0	0,0	0,0	0,0
Vallirana	0,0	0,0	94,0	11,8
ZONA VALL BAIXA	202,0	45,0	105,2	96,8
BAIX LLOBREGAT	100	100	100	100

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

En el cas dels municipis, cal remarcar especialment el cas de Sant Andreu de la Barca: l'índex d'especialització de la població assalariada del sector de l'automòbil és 10 vegades més gran que la mitjana provincial, i 9 vegades l'índex d'especialització del teixit productiu.

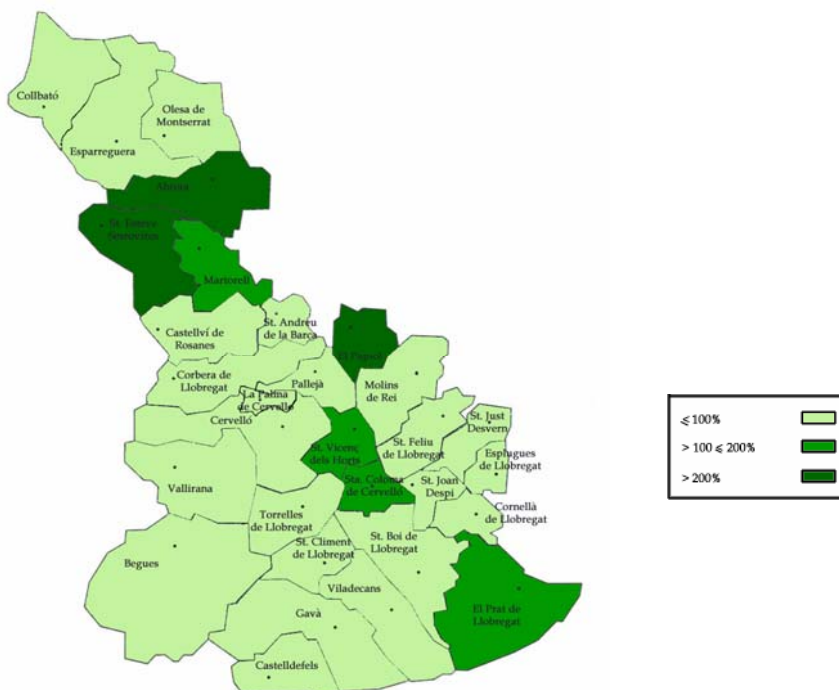
Aquesta importància en l'especialització productiva i ocupacional del sector de l'automòbil a la Zona Nord remet a la localització de l'empresa SEAT a Martorell i el seu gran impacte en el teixit productiu i en l'ocupació d'aquest territori

M 5 Índex d'especialització de les empreses del sector de l'automòbil per municipis. Baix Llobregat 2004



Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

M 6 Índex d'especialització dels assalariats del sector del automòbil per municipis. Baix Llobregat 2004



Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

7. DIAGNÒSTIC: ANALISI ENTREVISTES ESTUDI AUTOMÒBIL

7.1. Situació del sector a la comarca: el processos globals afecten la indústria local de l'automòbil

No hi ha dubte de que la indústria de l'automòbil al Baix Llobregat es troba immersa en un moment de canvi i reestructuració. L'actual conjuntura s'explica tant per processos globals lligats a la pròpia indústria de l'automòbil, com en l'actual entorn polític i econòmic. Aquests processos globals tenen repercussions a nivell local i poden ser determinants en les decisions que es prenen i que afecten a les indústries del sector ubicades al Baix Llobregat.

Com ja hem vist, la producció i venda d'automòbils està creixent a nivell mundial, no existeix doncs, una crisi de vendes a la indústria, el que està canviant, però, és la ubicació de la producció, a més a més, aquesta s'ha diversificat i ha augmentat la competència. En un entorn de competitivitat creixent, els països d'economies emergents —i en la nostra àrea d'influència més propera els països de l'Est— resulten molt atractius per ubicar les produccions d'aquelles peces més senzilles i amb menys valor afegit donat que els costos laboral són molt més baixos.

La pròpia SEAT va deslocalitzar l'any 2002 el 10% de la producció del model Ibiza cap a la seva planta de Bratislava (Eslovàquia) tot i que després va tornar la producció a la planta de Martorell perquè malgrat l'estalvi que suposava la mà d'obra més barata les despeses de logística eren molt superiors.

Les deslocalitzacions no es produeixen només cap a països d'economies emergents sinó que també poden produir-se cap a d'altres zones d'Espanya amb costos laborals més baixos. Aquest va ser el cas de la multinacional francesa *Valeo Iluminación* que l'any 2003 va tancar la planta situada a Sant Esteve de Sesrovires —amb més de 200 treballadors— i va traslladar tota la producció de peces d'il·luminació a la seva planta de Martos (Jaén). No obstant al 2004 l'empresa va trasllada part de la producció de Martos a Polònia amb la pèrdua de més de 202 llocs de treball.

A les entrevistes realitzades els diferents agents mostraven la seva preocupació pel futur de la fàbrica SEAT. No es posava en dubta la continuïtat de la factoria a

Martorell, però hi havia incertesa pel que fa a la evolució del volum de producció i de la plantilla.

7.2. SEAT: el motor de la indústria de l'automòbil a la comarca

Al 1995 SEAT es va instal·lar a l'actual planta de Martorell, generant un gran impacte en els municipis de la seva zona d'influència, tant a nivell demogràfic i urbanístic com al teixit empresarial i a l'ocupació. En aquests municipis s'ha produït un considerable augment de població que en part pot ser atribuït a l'atracció que generen els llocs de treball localitzats. Alguns del entrevistats senyalen que aquest ràpid augment demogràfic no va anar acompanyat d'un augment proporcional dels serveis públics detectant-se encara avui dia alguns dèficits en aquest sentit.

Pel que fa a l'ocupació, la instal·lació de SEAT va suposar la creació de llocs de treball directes a la factoria, però també la creació de un gran nombre de llocs de treball en la indústria auxiliar. Fonts sindicals calculen que entre 32.000 i 35.000 treballadors de la comarca treballen directa o indirectament per SEAT. La plantilla de SEAT a 31 de desembre 2004 era de 12.875 treballadors, el 80,5% dels quals treballava a Martorell i la resta a la Zona Franca de Barcelona.

La factoria de SEAT a Martorell té una importància cabdal per la indústria de l'automòbil al Baix Llobregat, però alhora aquest sector també genera un important volum de negoci en el sector dels serveis a les empreses. Alguns dels entrevistats expressaven la importància de SEAT per a l'economia de la comarca:

- *Parlar del sector de l'automòbil a la comarca és parlar de SEAT*
- *SEAT és el motor econòmic de la comarca.*
- *El dia que SEAT s'encostipi agafarem una pulmonia quasi tots.*

El teixit empresarial de la indústria de l'automòbil al Baix Llobregat s'articula bàsicament entorn a SEAT, tot i que també hi ha empreses que treballen per a d'altres fabricants, com ara NISSAN. Des de la instal·lació de la factoria a Martorell la indústria de l'automoció es concentra principalment a la Zona Nord de la comarca, a prop de la factoria i del seu Parc de Proveïdors.

7.3. La indústria auxiliar al voltant de SEAT

No existeixen dades precises sobre el mapa productiu del sector de l'automòbil a la comarca ja que la indústria auxiliar engloba diversos sectors: metall, química, tèxtil, electrònica, etc. A grans trets es pot parlar d'una banda d'un reduït grup de proveïdors de primer nivell, que representaria entorn al 5-10% de les empreses del sector a la comarca, però que són importants pel que fa a nombre de treballadors i al volum de producció. Acostumen a pertànyer a grups multinacionals que s'han ubicat a la comarca per donar servei a SEAT i són proveïdors directes de la factoria, la qual cosa significa que els hi subministren mòduls o parts del vehicle acabades i preparades per al seu acoblament. D'altra banda, el gran gruix de les empreses del sector a la comarca són petites i mitjanes empreses proveïdores de segon i tercer nivell que representen entorn el 90-95% de les empreses del sector ubicades a la comarca del Baix Llobregat.

La proximitat física a SEAT de les empreses proveïdors de primer nivell és fonamental pel sistema de producció *Just in Time* (JIT), un sistema que es caracteritza per la immediatesa de la comanda, de la producció i del lliurament al client. En el cas de SEAT els seus proveïdors s'instal·len al Parc de Proveïdors o bé a l'àrea d'influència més propera.

Un tret que es posa de manifest a les entrevistes realitzades és **l'alta dependència de les empreses proveïdores cap a SEAT**. Bona part de les empreses la tenen com a únic client ja sigui de manera directa o bé depenen indirectament si no són proveïdors de primer nivell.

Entre els proveïdors directes es poden diferenciar diferents tipus, no tots poden accedir als mateixos encàrrecs. Per poder ser proveïdor de SEAT s'ha de complir amb una sèrie de requisits que fan referència a normes de qualitat i a un sistema de gestió integral que engloba aspectes com l'aprovisionament, el finançament i la formació. El tipus de relació més usual que s'estableix entre el fabricant i el proveïdor, és que SEAT disegni a una empresa per produir un producte, generalment per un període de quatre anys, si la demanda és superior en un 10% al que s'havia acordat en un principi l'empresa pot negociar al seu favor. Els proveïdors que poden accedir a un major nombre de muntatges són els de tipus "A" qualificació que s'obté després de passar una auditoria integral. Quan s'arriba a un acord, la comanda dura el mateix que el cicle

de vida d'aquell model en concret —uns 4 o 5 anys— durant aquest període difícilment es produeixen canvis de proveïdors però sí que existeix el risc de no renovació.

A nivell més general, els proveïdors han d'oferir, **qualitat, servei i cost**. Però en el context actual la competència és tan gran que a la pràctica, la qualitat no resulta un factor diferenciador perquè es dona per suposada. En quant al preu segons les empreses entrevistades és un factor que pot ser decisiu en la no renovació d'un muntatge. D'una banda les empreses de la comarca no poden competir amb els preus que ofereixen els productors dels països d'economies emergents, una de les empreses entrevistades havia perdut recentment una important comanda anual d'un client europeu perquè no havia pogut competir amb els preus d'una empresa xinesa.

Però a més a més, també a nivell local existeix competència pel que fa al factor cost. Tant sindicats com empresaris senyalen que la competència més forta en aquests casos ve d'aquelles empreses que porten poc temps funcionant i que encara es basen en convenis genèrics com el del metall, això comporta una retribució menor per als treballadors, en aquests casos l'empresa té la possibilitat d'oferir el mateix producte a menor cost. A les empreses proveïdores directes de SEAT amb major temps de funcionament els treballadors s'han organitzat per actuar col·lectivament i s'han aconseguit millores laborals que van igualant progressivament les condicions que tenen els treballadors de SEAT, amb la qual cosa no poden tenir uns preus tan competitius.

Així doncs, tot i que l'augment de la competitivitat és una tendència lligada a factors globals —l'aparició en l'esfera productiva de països d'economies emergents, l'ampliació de la U.E— també existeix una forta competència a nivell local.

Pel que fa al **servei** les empreses entrevistades estan d'acord en senyalar que sí que resulta un factor diferenciador, de fet les empreses proveïdores de primer nivell s'estan convertint en empreses de serveis i actualment moltes d'elles assumeixen tasques com l'aprovisionament, la relació amb la resta de proveïdors, el finançament de les peces, el transport o l'emmagatzematge. El fabricant paga un preu global per tota la gestió i no només pel muntatge de les peces. Aquest sistema d'externalització de la gestió és cada cop més freqüent al sector de l'automoció.

El responsable d'una empresa proveïdora ho explica d'aquesta manera:

Hem de trobar fórmules per donar un valor afegit més gran al nostre client, ser els millors... el muntatge no té un gran valor afegit, el “know how” és la gestió que es fa d'això. Som una empresa de serveis tot i que ens diguin que som una indústria.

7.4. L'actual crisi de SEAT

El 4 de novembre de 2005, coincidint amb la realització del present estudi l'empresa SEAT va presentar un Expedient de Regulació d'Ocupació (ERO) que afecta 1.346 treballadors, xifra que representa el 10% de la seva plantilla. L'ERO s'ha aplicat a la planta de Martorell i els tallers de la Zona Franca i han quedar excloses de l'expedient de regulació la filial Gearbox —que al maig de 2005 ja va passar per un ERO amb l'acomiadament de 230 treballadors—, el centre d'investigació i enginyeria i les societats comercials. Segons representants de l'empresa, amb aquesta mesura es pretén fer front a un excedent de plantilla existent des de fa temps, un problema que s'ha vist aguditzat a causa del descens de la producció en el darrer any.

La sobrecapacitat productiva és un dels principals problemes que té la indústria de l'automòbil a nivell europeu. Concretament en el cas de SEAT les causes d'aquesta crisi són varies i de diversos nivells. A nivell europeu diferents grups del sector estan realitzant reestructuracions. Volkswagen està aplicant un pla de reducció de plantilla a Alemanya que a la pràctica també ha repercutit en algunes de les seves filials, com ha passat a SEAT.

La “Nueva SEAT”

El concepte “Nueva SEAT” és l'eslògan que engloba l'actual estratègia comercial de la firma es basa en dues línies bàsiques: la fabricació d'automòbils amb més valor afegit i la flexibilitat laboral per adaptar-se a les necessitats productives, els responsables de SEAT consideren que són les dues condicions necessàries per fer front als riscos de deslocalització.

Per contra, els representants sindicals entrevistats consideren que l'actual crisi de SEAT es deu en part a que aquesta estratègia empresarial ha estat equivocada. La decisió de convertir la marca SEAT en una segona marca d'Audi, més esportiva, no ha

beneficiat les vendes. S'ha passat a produir cotxes de més valor afegit —com l'Altea i el León— però també més cars, la qual cosa s'ha traduït en un descens de les unitats venudes i lògicament en un descens de la producció. Segons els responsables sindicals l'estratègia de la matriu alemanya, voldria evitar que el models de SEAT més assequibles facin la competència als Skoda i a marques pròpies de Volkswagen com ara el Polo. Els sindicats també són partidaris de descentralitzar la presa de decisions dels temes clau que afecten SEAT i que es pugués decidir des de la pròpia SEAT. Però tot i que la tendència és la a deslocalitzar la producció la presa de decisions continua centralitzada.

7.5. Factors claus per augmentar la competitivitat del sector

Entre els diferents entrevistats existeix consens sobre quins són els factors claus per augmentar la competitivitat del sector, per una banda la Formació i per l'altra Recerca Desenvolupament i Innovació (R+D+i). Tots els agents econòmics i socials estan d'acord en que aquests dos aspectes són essencials per encarar els reptes de futur que hauran de fer front les empreses del sector de la comarca.

Formació

Els representants sindicals senyalen que pel que fa a la formació no s'ha portat a terme una planificació basada en el territori. A més a més, falta connexió entre els tres subsectors de la formació: FP inicial, formació continua i formació ocupacional la primera depèn del Departament d'Educació i les altres dues del Departament de Treball i Indústria amb la manca de coordinació que això implica. Actualment no hi ha cap òrgan que defineixi les necessitats de formació futura per poder programar les accions formatives.

Un dels aspectes que s'ha repetit de manera reiterada a les entrevistes realitzades és la conveniència d'adequar la formació professional a les necessitats reals existents a les empreses. Actualment encara hi ha un dèficit de persones amb formació professional que donin sortida a les necessitats del mercat de treball. Segons les organitzacions empresarials hi ha alguns perfils professionals més tècnics i especialitzats —que es centren sobretot en les àrees de mecànica i manteniment— pels quals no hi ha prou mà d'obra qualificada per cobrir els llocs de treball existents. Segons representants empresarials i sindicals una de les causes d'aquest dèficit és el poc prestigi que tradicionalment han tingut aquestes professions fa que de vegades no

hi hagi prou demanda per cobrir els cursos existents. Les mancances en aquests perfils sovint es cobreixen amb treballadors que provenen de l'Europa de l'Est que tenen qualificació i l'experiència.

D'altra banda, la formació professional hauria d'estar més orientada a l'adquisició d'habilitats pràctiques. Sovint la maquinària existent per fer pràctiques està obsoleta i no s'adquireixen els coneixements pràctics necessaris, una de les solucions que s'apunten a les entrevistes és potenciar les pràctiques dins les pròpies empreses i orientar la formació cap a una vessant més pràctica, similar al model alemany.

Cal destacar el fet que des del departament de Treball i Indústria existeix la voluntat de crear un Centre de Formació integral per l'automoció que estarà ubicat gairebé amb total seguretat a la comarca, concretament a l'actual seu del CIFO (Centre de Innovació i Formació Ocupacional) de Sant Feliu de Llobregat i previsiblement estarà en funcionament al gener de 2006.

Un altra aspecte que s'ha posat de manifest a les entrevistes és que els empresaris de la comarca tenen un bon coneixement dels processos productius, però en canvi una part important d'aquests empresaris no té formació específica sobre gestió empresarial. La poca professionalització en la gestió de l'empresa té repercussions en aspectes com ara la manca d'inversió en innovació ja que sovint no s'aposta per innovar degut al desconeixement i la falta d'informació.

D'altra banda, la manca d'una cultura de col·laboració entre empreses per temes estratègics, també podria solucionar-se si existís una major professionalització dels empresaris del sector, aspecte que previsiblement canviarà a la propera generació. En aquest sentit des de CIDEM es començarà a oferir un Màster en Enginyeria i Gestió Industrial d'Automoció

Recerca, Desenvolupament i Innovació: R+D+i

El nivell de R+D+i està directament relacionat amb la capacitat competitiva d'un territori. Aquest és l'altra aspecte que tots els agents consideren essencial per tal d'augmentar la competitivitat de les empreses del sector de l'automòbil, aspecte que també recull l'Acord Estratègic per augmentar la competitivitat de les empreses catalanes signat al febrer de 2005.

L'activitat de Recerca fa referència a la investigació fonamental i bàsica, a la investigació aplicada i al desenvolupament experimental, mentre que el Desenvolupament es refereix a l'aplicació dels resultats de la investigació en nous productes o processos. Els agents socials entrevistats preveuen que el futur del sector passarà per mantenir la producció d'alt valor afegit i la R+D al nostre territori, mentre que la producció més senzilla i amb menys valor afegit es deslocalitzarà ja que no es pot competir en costos respecte als països d'economies emergents. Però per tal que aquest escenari de futur sigui possible és fa necessari que prèviament, s'augmenti el grau de R+D de les empreses del sector.

SEAT té un centre d'investigació a la comarca però no dissenya prototips sinó que es desenvolupen alguns aspectes de la recerca que es realitza a Alemanya. Els sindicats aposten per un centre de R+D que aporti nous dissenys i prototips per a SEAT España.

Pel que fa a la "innovació" aquesta activitat s'entén com un procés empresarial integral que depèn tant de les condicions de l'entorn com de les capacitats internes de gestió. La innovació de processos ja existents a les organitzacions té com a objectiu la millora de la qualitat i de la productivitat. Actualment les innovacions dels processos productius a la indústria de l'automoció les realitzen principalment els proveïdors ja que són ells els que dominen els processos i tenen cada vegada una major responsabilitat en la innovació tecnològica. En cas que no tinguin producte propi poden senyalar possibles millores als clients per facilitar l'acoblament, la mecanització, etc.

Les anomenades indústries de l'automoció s'estan convertint cada vegada més en empreses de serveis. Els empresaris tenen clar que el futur passa per donar cada vegada més servei: d'enginyeria, d'assistència, més servei tècnic, poder col·laborar amb el client, o bé directament amb el fabricant o amb els primers equips (proveïdors de primer nivell) amb el desenvolupament de conjunts o peces que interessin al client que d'aquesta manera s'estalvia costos. L'aposta per la innovació s'assenyala com una manera en que les empreses locals poden arribar a ser competitives. El valor afegit que són capaces d'aportar les empreses amb experiència en el seu àmbit és la clau per poder competir amb els països d'economies emergents.

En aquest sentit la Generalitat de Catalunya té previst crear un Centre Tecnològic de l'Automòbil, la ubicació del qual encara no està decidida, però està previst que comenci a funcionar dins de l'actual legislatura.

Problemes que es troben les empreses per augmentar la seva activitat de R+D+i

Segons es desprèn de les entrevistes realitzades existeixen alguns factors que impedeixen que les empreses del sector de l'automòbil de la comarca realitzin un major nivell de R+D+i. El nivell de R+D a la comarca és molt baix, pràcticament tota la part de producció de coneixement en el sector de l'automòbil es realitza fora de la comarca, generalment en els països on les grans empreses tenen la seva seu.

El **finançament** és el principal obstacle que senyalen les empreses a l'hora de fer recerca i desenvolupament, un problema que els empresaris expressen com a "falta d'ajuts", referint-se a l'insuficient nivell de recursos públics adreçades finançar activitats dins d'aquest àmbit. Segons els empresaris el cost que suposa l'activitat R+D és molt elevat i l'ha d'assumir l'empresa. No obstant això, algunes empreses matisen que més que falta d'ajuts públics el que hi ha és desinformació pel que fa als recursos existents.

Cal augmentar la inversió que es realitza en R+D+i i si bé és cert que per arribar als nivells europeus l'administració pública ha d'incrementar la seva despesa en aquesta partida, les empreses també haurien d'invertir-hi més i de manera més decidida. En aquest sentit els representats de les pimes assenyalen que per aquest tipus d'empreses és pràcticament inviable assumir aquest cost, **no tenen prou personal ni recursos** i a la pràctica només les grans empreses poden dedicar-se a fer recerca i desenvolupament. Un altra aspecte que segons les empreses dificulta fer-ne ús dels recursos públics existents és l'excés de burocràcia per realitzar les sol·licituds que els hi ocupa molt de temps i és difícil per a les pimes tenir una persona perquè s'encarregui de gestionar els ajuts.

Pel que fa a la **innovació** de processos, segons es desprèn de les entrevistes realitzades és un factor que depèn més de la cultura empresarial de cada empresa que dels recursos financers disponibles, fins i tot per a les empreses petites es possible innovar.

7.6. Anàlisi DAFO del sector de l'automòbil a la comarca

L'anàlisi DAFO (Debilitats, Amenaces, Fortaleses, Oportunitats) ajuda a plantejar les accions que s'haurien de posar en marxa al territori per tal d'aprofitar les oportunitats detectades i eliminar-ne les amenaces, o bé preparar els diferents agents implicats en la indústria de l'automòbil de la comarca per afrontar-les tenint consciència de les pròpies debilitats i fortaleses.

Fortaleses (internes)

Ubicació de la factoria de SEAT

El fet que SEAT estigui ubicada al Baix Llobregat és una gran fortalesa i un tret diferenciador. La seva localització assegura, a més dels llocs de treball directes, un important teixit empresarial i una potent indústria auxiliar i de serveis que genera un important volum de llocs de treball a la comarca (al voltant de 35.000).

Bona situació de la comarca

La principal avantatge que els entrevistats assenyalaven pel que fa a la comarca és la seva ubicació i les bones comunicacions de que disposa. El fet d'estar al costat de Barcelona i el formar part de l'eix València- Barcelona- La Jonquera, la converteix en una regió que té potencialitat per convertir-se en una important plataforma logística mediterrània.

Bona comunicació

Les infraestructures de comunicacions, especialment les viàries, també són valorades positivament, la connexió per autopista i autovia ha permès una més ràpida comunicació amb Barcelona i cap a l'exterior de la comarca. D'altra banda tenir l'aeroport del Prat de Llobregat i el port de Barcelona tant a prop és una important fortalesa amb que compta la comarca del Baix Llobregat.

Existència d'un important teixit empresarial

A banda d'això el fet que hi hagi un important teixit empresarial que ofereixi tot tipus de serveis empresarials també és considerat un aspecte positiu que permet la creació de sinergies entre les empreses

Llarga tradició industrial

El fet que la comarca tingui una llarga tradició industrial fa que estigui preparada per ser flexible i versàtil per allò que el mercat li exigeixi.

Capital humà disponible

La tradició industrial de la comarca fa que compti amb prou capital humà qualificat i disponible. El fet que la comarca estigui ben comunicada amb l'exterior també facilita la mobilitat dels treballadors cap a la comarca per cobrir els llocs de treball localitzats.

Cultura de concertació en les relacions laborals

La concertació social és un altre punt fort de la comarca del Baix Llobregat. Amb la crisi econòmica dels 80 amb elevades taxes d'atur, els agents socials van encetar una etapa de consens per fer front a la situació, i aquest esperit s'ha mantingut. Al sector de l'automòbil i concretament a les relacions laborals, existeix un clima de concertació que afavoreix tant el sector empresarial com als treballadors i els treballadors tenen un alt nivell d'organització sindical, tot i que es puguin donar moments de crisi està passat recentment a SEAT.

Experiència i "know how" de les empreses de la comarca

La tradició industrial de la comarca i l'experiència de les empreses del sector de l'automoció és un factor diferenciador davant de la competència global i una oportunitat per ser més competitives. Les empreses haurien d'oferir major qualitat i valor afegit, la qual cosa passa necessàriament per una major inversió en R+D+i.

Consens de tots els agents en els temes clau

Un aspecte molt important i que suposa una gran avantatge per afrontar el futur és que els diferents agents socials estan d'acord en senyalar quins són els aspectes que cal potenciar per tal d'aconseguir que les empreses del sector siguin competitives. Els dos elements claus que s'assenyalen són el foment de la R+D+i i l'adequació de la formació a les necessitats del sector.

Debilitats (internes)

Dependència cap a un sector "monocultiu industrial" a la Zona Nord de la comarca.

La ubicació de SEAT a la zona nord de la comarca del Baix Llobregat resulta una gran fortalesa, però alhora aquest factor és també una debilitat interna perquè existeix una alta dependència d'aquest sector per part de la indústria auxiliar. Aquesta alta

dependència porta a parlar fins i tot de “monocultiu industrial” en alguns municipis com ara Abrera, Martorell o Sant Andreu de la Barca.

Deficient comunicació interna de la comarca

Una de les principals debilitats de la comarca segons els agents entrevistats és la deficient comunicació interna. La xarxa de carreteres i transport públic connecta la comarca amb Barcelona, però els municipis del Baix Llobregat tenen greus dèficits de comunicació entre ells mateixos. D'altra banda, també hi ha carències pel que fa a transport públic que arribi als polígons industrials, sovint aquests transports són escassos i tenen una freqüència de pas poc ajustada a les necessitats reals.

Cal millorar algunes infraestructures

Tot i que el transport per carretera està força ben considerat, a algunes entrevistes s'ha senyalat que falta acabar infraestructures bàsiques com el quart cinturó que connectaria les comarques de la segona corona metropolitana i millorar el sistema ferroviari de transport de mercaderies que evitaria en part els col·lapses a les carreteres i que les comandes arribessin tard.

Dèficits formatius

Tant els empresaris com els sindicats coincideixen a senyalar que hi ha un dèficit de persones amb determinats perfils professionals. En el sector de l'automoció, la formació professional hauria de ser més pràctica per tal que les persones estiguessin realment preparades per accedir als llocs de treball.

Insuficient nivell de R+D+i

Un altra carència detectada, que no és exclusiva de la comarca sinó que es pot fer extensiva a Catalunya i a la resta d'Espanya, és la insuficient activitat de R+D+i. La falta de recursos financers és el principal problema que senyalen els empresaris i les patronals entrevistades, a més a més, la cultura empresarial existent de la comarca no afavoreix que les empreses s'arrisquin i apostin per invertir en aquests aspectes.

Terreny industrial car

Els empresaris entrevistats assenyalen com un inconvenient la insuficient oferta de sòl industrial, i d'altra banda els elevats preus que s'han de pagar, especialment a les zones més properes a la factoria de SEAT, on el preu del terreny industrial es dispara.

Problemes amb l'aprovisionament energètic

També es detecten problemes en l'aprovisionament d'energia elèctrica en alguns polígons industrials, la qual cosa es tradueix en petits talls energètics que afecten la producció. Aquest problema no és exclusiu de la comarca sinó que és part d'un problema més ampli d'insuficient d'aprovisionament energètic que incumbeix les empreses elèctriques.

Oportunitats (externes)**Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana.**

Aquest acord, signat pels agents socials i econòmics més representatius i el Govern de la Generalitat de Catalunya al febrer de 2005 suposa una gran oportunitat per a les empreses catalanes i destinarà recursos a millorar les infraestructures, augmentar el nivell de R+D+i de les empreses i adequar i millorar la formació dels treballadors. La Generalitat destinarà 1.200 milions d'euros al 2006 per assolir els objectius de l'acord.

Centre de formació integral de l'automòbil a la comarca.

La creació d'un Centre de Formació integral per l'automoció a la comarca al CIFO de Sant Feliu de Llobregat resulta una gran oportunitat per adequar la formació dels treballadors a les necessitats del sector de l'automòbil, un tema en que tots els agents coincideixen que cal millorar. La centralització de la formació relacionada amb l'automoció facilitarà una millor coordinació entre oferta i demanda.

Centre Tecnològic de l'Automòbil

El projecte de creació d'un Centre Tecnològic de l'automòbil a Catalunya és una mesura que les empreses del sector de l'automoció venien demanant des de feia temps. Es preveu la seva creació durant l'actual legislatura però la localització encara no està decidida. El Baix Llobregat podria ser una excel·lent ubicació per aquest centre i els diferents agents socials de la comarca haurien de fer els possibles per aconseguir que aquest centre s'instal·lés al territori.

Diversificació, buscar nous mercats

Si anteriorment hem apuntat com una debilitat l'alta dependència de la SEAT que té una part de la indústria de la comarca del Baix Llobregat, l'oportunitat en aquest sentit vindria donada per la capacitat de les empreses per diversificar-se, per buscar nous mercats no necessàriament dins del sector de l'automòbil. La diversificació dels clients i dels sectors, les faria menys vulnerables a les crisis periòdiques que pateix el sector.

Internacionalització de les empreses

Una altra opció que tenen les empreses del sector de l'automoció per tal de ser competitives és internacionalitzar-se. Quan una gran empresa es deslocalitza els seus proveïdors tenen un futur incert, la internacionalització permetria que les empreses de la comarca ubiquessin a un altra país part de la seva producció, la de menys valor afegit, i conservin a la comarca la matriu i les fases amb més valor afegit.

Necessitat d'externalització de la gestió per part dels fabricants

Les empreses fabricants d'automòbils, cada cop més, traslladen als seus proveïdors la responsabilitat de gestionar aspectes que anteriorment assumien elles mateixes. La capacitat de gestionar aquests aspectes de manera eficaç és un element diferenciador i una oportunitat per a les empreses locals.

Amenaces (externes)

Entorn internacional de debilitat dels mercats

L'actual conjuntura econòmica internacional no és gaire favorable, concretament al sector de l'automòbil, el principal productor d'automòbils europeu –Alemanya– es troba immers en una crisi econòmica que afecta la resta de països europeus.

Crisi del sector de l'automòbil a nivell europeu: reestructuracions.

A nivell europeu diferents grups del sector estan realitzant reestructuracions. Concretament Volkswagen, el principal productor d'automòbils alemany, està aplicant un pla de reestructuració i reducció de despeses a Alemanya que a la pràctica també ha repercutit en algunes de les seves filials, com està passant a SEAT.

Deslocalització d'empreses

Les amenaces externes que tenen les empreses del sector de l'automoció a la comarca se'n deriven de l'actual context de globalització econòmica i internacionalització creixent de les empreses. La deslocalització d'empreses de l'automoció cap a zones amb una mà d'obra més econòmica ja ha afectat a algunes empreses de la comarca.

Competitivitat creixent: competència països d'economies emergents

Dins d'un context de competitivitat creixent una de les principals amenaces que han d'afrontar les empreses de l'automoció ubicades a la comarca és la pèrdua de clients i

comandes degut a que els països d'economies emergents són capaços d'oferir els productes a un preu molt més baix.

Presa de decisions centralitzada a les seus de les matrius

La presa de decisions de les empreses multinacionals —ja siguin fabricants o empreses de components— està centralitzada a les seus de les empreses generalment ubicades a d'altres països. En aquest sentit les decisions clau pel funcionament de les filials es prenen en aquestes seus i no s'ajusten al context local sinó que formen part de l'estratègia global del grup.

QUADRE RESUM ANÀLISI DAFO

DEBILITATS (internes)

- Dependència "monocultiu industrial"
- Mala comunicació interna
- Cal millorar i acabar infraestructures
- Dèficits formatius
- Insuficient nivell de R+D+i
- Sòl industrial escàs i car
- Problemes en l'aprovisionament energètic

AMENACES (externes)

- Debilitat dels mercats internacionals
- Crisi del sector a nivell europeu
- Deslocalització d'empreses
- Competitivitat creixent països d'economies emergents
- Presa de decisions centralitzada a les seus de les matrius

FORTALESES (internes)

- Ubicació factoria de SEAT
- Comarca ben ubicada i comunicada
- Important teixit empresarial
- Tradició industrial
- Capital humà disponible
- Cultura de concertació
- Experiència i *know how* empreses sector
- Consens de tots els agents en temes clau

OPORTUNITATS (externes)

- Acord estratègic per la competitivitat de les empreses catalanes
- Ubicació Centre de Formació integral de l'automòbil a la comarca
- Centre Tecnològic de l'automòbil
- Diversificació, nous mercats
- Internacionalització empreses catalanes
- Externalització gestió per part fabricants

7.7. El paper de l'administració pública

En aquest context vam preguntar als entrevistats quin paper hauria de jugar l'administració pública per tal de recolzar les empreses del sector de l'automoció ubicades a la comarca. En general la percepció és que l'administració pública no té mitjans per impedir ni frenar la dinàmica internacional de les empreses, i en conseqüència no pot evitar que es produeixin deslocalitzacions al seu territori. Tampoc es veu com una solució viable a llarg termini que l'administració autonòmica o estatal subvencioni les empreses per tal de retenir-les al territori.

Les actuacions que haurien de portar a terme les administracions públiques serien aquelles adreçades a fomentar una major activitat de R+D+i aportant més ajuts i recursos i informant millor dels ja existents. A més a més, com a responsables de regular la formació també haurien de dissenyar un tipus de formació més adient a la realitat, que cobris les necessitats de les empreses del sector de l'automoció. D'altra banda, la millora i ampliació de les infraestructures bàsiques —carreteres, transport ferroviari i aeroport— és competència de les diferents administracions i ajuda al territori a ser més competitiu.

Un altra tipus d'actuació, que en aquest cas també inclouria les administracions locals, són aquelles destinades a millorar la xarxa de transport intracomarcal i l'accessibilitat en transport públic als polígons industrials.

8. CONCLUSIONS

La indústria de l'automòbil exemplifica de manera molt clara l'evolució del capitalisme als països desenvolupats, les seves propostes i innovacions han estat traslladades a la resta de sectors productius convertint-se en paradigmes de l'organització del treball. Actualment el tret bàsic que caracteritzant l'organització del treball, és la creixent demanda de flexibilitat per part de les empreses com una via de continuar essent competitius. Una de les formes d'aconseguir més flexibilitat és a través de la externalització dels processos productius. Els fabricants han anat delegant les seves competències cap els seus proveïdors, reduint-se freqüentment la seva activitat al muntatge final del producte.

Una altra tendència global que respon a l'increment de la competitivitat és el progressiu procés de deslocalització de la producció cap als països d'economies emergents, principalment els països asiàtics i en la nostra àrea d'influència els països de l'Europa de l'Est, que són actualment els principals receptors d'inversions per part de la indústria de l'automòbil. La progressiva deslocalització dels processos productius més intensius en mà d'obra cap a països amb costos més baixos dona lloc a que la indústria europea en general, i concretament, la indústria del sector de l'automoció sigui cada vegada menys indústria en el sentit tradicional que se li assignava pel que fa a la fabricació de béns. Al nostre context la competitivitat de les empreses del sector de l'automoció passa per oferir més valor afegit. Aquest valor afegit depèn de la capacitats de les empreses per oferir una gestió integral de tot el procés (transport, emmagatzematge, gestió de pagaments, etc.) i també de la capacitat per oferir millores i innovacions en els processos productius, el desenvolupament de sistemes i la recerca.

Es preveu que a mig i llarg termini, tal i com ja està passant, la producció més intensiva en mà d'obra es traslladi progressivament als països amb costos laborals més baixos, i que als països tradicionalment productors es continuïn localitzades les activitats amb més valor afegit i vinculades a la Recerca i el Desenvolupament.

La comarca del Baix Llobregat és un important centre productiu del sector de l'automoció a Europa. Per tal de poder adaptar-se i continuar essent competitius cal que els diferents agents econòmics i socials siguin conscients de les pròpies debilitats i fortaleces per neutralitzar les possibles amenaces i aprofitar les oportunitats existents.

La crisi que travessa SEAT fa palès que actualment el sector de l'automoció al Baix Llobregat està passant per un moment de canvi i reestructuració.

Les fortaleses de la comarca tenen que veure amb la seva localització i amb la bona comunicació amb l'exterior i també amb el fet de tenir una llarga tradició industrial que facilita el saber fer i l'existència de mà d'obra qualificada. Les debilitats es basen en l'alta dependència de la major part de les empreses de l'automoció a SEAT, en el dèficit de transports i comunicacions intracomarcals, en la manca d'inversió en activitats vinculades a R+D+i i en els dèficits formatius en alguns perfils. Les amenaces externes venen donades pel context internacional i els processos de deslocalització globals, mentre que les oportunitats detectades podrien pal·liar les amenaces existents. L'acord estratègic per la competitivitat de les empreses catalanes destinarà 1.200 milions d'euros a incentivar les activitats vinculades a R+D+i, millorar la formació i fomentar la internacionalització de les empreses catalanes.

D'altra banda, la ubicació d'un Centre de Formació integral de l'automòbil a la comarca del Baix Llobregat i el projecte de creació d'un Centre Tecnològic de l'automòbil a Catalunya —la ubicació del qual encara no està decidida— són projectes impulsats des de l'administració pública que responen a les demandes que feia anys que s'estaven plantejant des del sector. Per la seva banda, les empreses haurien de destinar més recursos als aspectes claus que ajuden a millorar la competitivitat i apostar de manera més decidida per la les activitats de R+D+i per tal ser capaces d'oferir més serveis i de més valor afegit.

Els agents socials i econòmics de la comarca coincideixen tant en el diagnòstic que realitzen del sector, com en les actuacions que proposen per tal de continuar essent competitius. Es tracta en definitiva, d'una aposta global a mig i llarg termini, que ha de ajudar el sector de l'automoció del Baix Llobregat a adaptar-se als canvis globals que s'estan produint i on l'administració pública pot assumir el rol d'impulsora.

9. BIBLIOGRAFIA

ANFAC, **Panorama y perspectivas de la industria del automóvil**, Madrid, 2004.

Beck, U. **Un nuevo mundo feliz : la precariedad del trabajo en la era de la globalización**. Barcelona: Paidós, 2000.

Castells M. **La era de la información**. Vol. 1 La sociedad red. Madrid: Alianza Editorial, 1997

Cambra de comerç de Barcelona, **La deslocalització d'activitats productives a Catalunya i Espanya**, Barcelona, 2003.

Comissió Europea, **European Competitiveness report 2004**.

European foundation for the improvement of living and working conditions. **Trends and drivers of change in the European automotive industry: mapping report**. 2004. <http://www.emcc.eurofound.eu.int/publications/2004/ef0427en.pdf>

Eurostat. **Labour costs in Europe 1996-2002. Population and social conditions**. Hans-Joachim Mittag. 2004

Eurostat. **Euro-indicators news release**. 36/2005. 2005.

Federación Minerometalúrgica de Comisiones Obreras. **La industria de automoción en el año 2004**. Document de Treball. 2005

Federación Minerometalúrgica de Comisiones Obreras, **El sector del automóvil. Reflexiones sindicales y propuestas de actuación**, Cuadernos de la Federación, núm. 27, 2004.

Federación Minerometalúrgica de Comisiones Obreras, **¿Dónde empieza y dónde termina la industria del automóvil?**, Cuadernos de la Federación, núm. 4, 1997.

Fernàndez Ribas, A. **Dinàmica de la localització de l'activitat d'elevat valor afegit a Catalunya**, http://ersilia.org/deslocalitzacio/noticies/Localitzacio_final_-AFR.pdf

Generalitat de Catalunya. **Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana**. 2005. <http://www.gencat.net/economia/acord/docs/acordestrategic.pdf>

Generalitat de Catalunya. Departament de Treball i indústria. **Informe sobre la indústria a Catalunya 2004**. 2005 http://www.gencat.net/treballiindustria/doc/doc_53453903_1.pdf

Harrison, B. **La empresa que viene**. Barcelona: Paidós Empresa 46, 1997.

Hernàndez Gascón, J.M, Fontrodona, J., Pezzi, A. **Mapa dels sistemes productius locals industrials a Catalunya**. Papers d'Economia Industrial n.21. Generalitat de Catalunya. Departament de Treball i Indústria. 2005

Llorens, C. i Mora, E. **Noves estratègies per a velles misèries. Un estudi de cas: acció sindical i externalització en la indústria auxiliar de l'automòbil del Baix Llobregat**, Revista catalana de sociologia, núm. 15, 2001.

Llorente, F. I Mora, T. **El sector de l'automòbil a la província de Barcelona: situació i perspectives**, Grup d'Anàlisi Quantitativa Regional, Universitat de Barcelona.

Llorente, F. **Estudio del sector automovilístico en la comarca del Baix Llobregat**, Departament d'econometria, estadística i economia espanyola, Universitat de Barcelona, 1996.

Nueno, P. **La Competitividad del sector del automóvil en España. Bases para un Libro Blanco**, Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA), 2002.

Recio, A, Miguelez, F. Alos, R. **Descentralización productiva y cambio técnico en la industria auxiliar de la automoción**, Comissions Obreres i Universitat Autònoma de Barcelona, 1991.

Santos Ortega, J. A. **Sociología del Trabajo**. València: Tirant lo Blanch, 1995.

Sastre M.Á, Aguilar Pastor E.M. **Un modelo de competitividad empresarial basado en los recursos humanos**. Economía Industrial nº 332 2000/II

Torreguitart, C. i Martínez J.L. **Modelos de relación cliente-proveedor en el sector del automóvil. Su aplicación en Catalunya**, Economía industrial núm. 334, 2000.

Vilardell, J. **Catalunya coma regió del sector de l'automòbil: opcions per a un clúster?**, COPCA, 2004.

Vives, X. **Globalización y localización de la actividad económica: Catalunya y la geografía del poder económico**.

[http://www.econ.upf.edu/crei/research/books/2000\(GL\).PDF](http://www.econ.upf.edu/crei/research/books/2000(GL).PDF)

10. ÍNDEX DE TAULES, GRÀFICS I MAPES

4. LA INDÚSTRIA DE L'AUTOMÒBIL EN EL NOU CONTEXT GLOBAL

G 1	Concentració dels fabricants d'automòbils (Europa, E.E.UU i Japó).....	16
G 2	Participació creuada entre els fabricants de vehicles lleugers	17
G 3	Evolució de la producció mundial d'automòbils (milers de vehicles).....	18
T 1	Producció mundial d'automòbils per àrees geogràfiques. 2003.....	19
G 4	Principals països productors (milers d'unitats)	19
G 5	Percentatge d'inversions, vendes i ocupació a l'estranger dels principals grups fabricants d'automòbils segons nacionalitat d'origen. Any 2001.....	21
T 2	Principals grups de fabricants de components per l'automoció al món. 2002.....	23
T 3	Grups de fabricants, plantes i models fabricats a España. 2004	24
T 4	Productivitat dels grups ubicats a Europa (vehicles/treballador)	27
G 6	Costos laborals sector de l'automòbil a nivell mundial (euros/hora) 2001	28

5. L'EVOLUCIÓ DEL SECTOR DE L'AUTOMÒBIL A CATALUNYA

G 7	Exportacions a Catalunya. 1988-2003	33
G 8	Importacions a Catalunya. 1988-2003	33
G 9	Exportacions i importacions per activitat (vehicles de motor i altres materials de transport) a Catalunya. 1988-2003	34

6. EL SECTOR DE L'AUTOMÒBIL AL BAIX LLOBREGAT

T 5	Distribució de les empreses i els assalariats segons les activitats econòmiques més o menys dinàmiques del període. Baix Llobregat (1996-2004) ..	37
G 10	Proporció d'empreses i assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) sobre el total del sector industrial per àrees geogràfiques. 2n trimestre 2004	38
T 6	Evolució del nombre d'empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34). Baix Llobregat (1991-2004).....	39

T 7 Evolució del nombre d'assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34). Baix Llobregat (1991-2004).....	39
G 11 Evolució de la proporció d'empreses i assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) sobre el total del sector industrial. Baix Llobregat (1991-2004)	40
T 8 Empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per zones. Baix Llobregat (1994 i 2004)	41
T 9 Assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per zones. Baix Llobregat (1994 i 2004)	41
G 12 Proporció d'empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34) sobre el total del sector industrial per zones. Baix Llobregat (1994 i 2004)	42
G 13 Proporció d'assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) sobre el total del sector industrial per zones. Baix Llobregat (1994 i 2004)	42
M 1 Localització geogràfica de l'activitat del sector del automòbil. Baix Llobregat 2004.	43
M 2 Localització geogràfica de l'ocupació del sector de l'automòbil. Baix Llobregat 2004	44
T 10 Evolució del nombre d'empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits. Baix Llobregat (1999-2004).....	45
T 11 Evolució del nombre d'assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits. Baix Llobregat (1999-2004).....	45
T 12 Empreses i assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits per zones. Baix Llobregat (2n trimestre 2004).....	46
T 13 Empreses i assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits per grandària. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)	46
G 14 Empreses per grandària. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)	46
G 15 Assalariats per grandària. Baix Llobregat (2n trimestre 2004).....	47
T 14 Índex d'especialització de les empreses i els assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per comarques. Província de Barcelona (2n trimestre 2004)	48
M 3 Índex d'especialització de les empreses del sector del automòbil per comarques. Província de Barcelona 2004.....	49
M 4 Índex d'especialització dels assalariats del sector del automòbil per comarques. Província de Barcelona 2004.....	49

T 15 Índex d'especialització de les empreses i els assalariats del sector de l'automòbil (CCAÉ 34) per municipis. Baix Llobregat (1994 i 2004)	50
M 5 Índex d'especialització de les empreses del sector de l'automòbil per municipis. Baix Llobregat 2004	52
M 6 Índex d'especialització dels assalariats del sector del automòbil per municipis. Baix Llobregat 2004	52

11. ANNEXES

A1 Empreses per activitats econòmiques (CCAIE-93 -2 dígits-). Baix Llobregat (1996 i 2004)

A2 Assalariats per activitats econòmiques (CCAIE-93 -2 dígits-). Baix Llobregat (1996 i 2004)

A3 Proporció d'empreses per activitats econòmiques (CCAIE-93 -2dígits-) sobre el total del sector industrial. Baix Llobregat (1996 i 2004)

A4 Proporció d'assalariats per activitats econòmiques (CCAIE-93 -2dígits-) sobre el total del sector industrial. Baix Llobregat (1996 i 2004)

A5 Empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 1994)

A6 Empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)

A7 Assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 1994)

A8 Assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)

A9 Empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 1999)

A10 Empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)

A11 Assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 1999)

A12 Assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)

A13 Guió model d'entrevista utilitzat

A1 Empreses per activitats econòmiques (CCAIE-93 -2 dígits-). Baix Llobregat (1996 i 2004)

	2T 1996	2T 2004	Variació (%) 1996-2004
Agricultura, ramaderia, caça i activitats de serveis relacionats amb l	21	69	228,6
Silvicultura, explotació forestal i activitats dels serveis relacionat	2	3	50,0
Pesca, aqüicultura i activitats dels serveis que s'hi relacionen	3	0	-100,0
Extracció de crus de petroli i gas natural	1	0	-100,0
Extracció de minerals d' urani i de tori	0	1	100,0
Extracció de minerals metàl.lics	1	4	300,0
Extracció de minerals no metàl.lics ni energètics	16	18	12,5
Indústries de productes alimentaris i begudes	322	240	-25,5
Indústria tèxtil	125	105	-16,0
Indústria de la confecció i de la pelletteria	228	173	-24,1
Preparació i curtint i acabat del cuir; fabricació d'articles de marroç	11	16	45,5
Indústria de la fusta i el suro, excepte mobles; cistelleria i esparta	186	158	-15,1
Indústria del paper	97	88	-9,3
Edició, arts gràfiques i reproducció de suports gravats	307	322	4,9
Coqueries, refinació de petroli i transformació de combustibles nuclears	1	0	-100,0
Indústria química	248	211	-14,9
Fabricació de productes de cautxú i matèries plàstiques	239	229	-4,2
Indústries d'altres productes minerals no metàl.lics	171	121	-29,2
Metal.lúrgia	87	83	-4,6
Fabricació de productes metàl.lics, excepte maquinària i equip	1.136	897	-21,0
Indústria de la construcció de maquinària i equip mecànic	269	303	12,6
Fabricació de màquines d'oficina i equips informàtics	14	11	-21,4
Fabricació de maquinària i material elèctric	193	202	4,7
Fabricació de material electrònic; fabricació d'equip i aparells de rà	35	35	0,0
Fabricació d'equip i instruments mèdic-quirúrgics, de precisió òptica	60	74	23,3
Fabricació de vehicles de motor, remolcs i semiremolcs	78	76	-2,6
Fabricació d'altre material de transport	9	9	0,0
Fabricació de mobles; altres indústries manufactureres	311	283	-9,0
Reciclatge	7	16	128,6
Producció i distribució d'energia elèctrica, gas, vapor i aigua calent	5	10	100,0
Captació, depuració i distribució d'aigua	14	12	-14,3
Construcció	2.000	3.443	72,2
Venda, manteniment i reparació de vehicles de motor, motocicletes i ci	569	708	24,4
Comerç a l'engròs i intermediaris del comerç, excepte de vehicles de m	1.703	2.129	25,0
Comerç al detall, excepte el comerç de vehicles de motor i motocicleta	3.342	3.507	4,9
Hostaleria	1.410	1.673	18,7
Transport terrestre; transport per canonades	559	1.091	95,2
Transport marítim, de cabotatge i per vies de navegació interiors	5	1	-80,0
Transport aeri i espacial	12	14	16,7
Activitats annexes als transports; activitats d'agències de viatges	216	295	36,6
Correus i telecomunicacions	16	78	387,5
Intermediació financera, excepte assegurances i plans de pensions	4	10	150,0
Assegurances i plans de pensions, excepte seguretat social obligatòria	26	33	26,9
Activitats auxiliars a la intermediació financera	102	129	26,5
Activitats immobiliàries	331	995	200,6

Lloguer de maquinària i equip sense operari, d'efectes personals i est	101	146	44,6
Activitats informàtiques	55	151	174,5
Investigació i desenvolupament	8	10	25,0
Altres activitats empresarials	929	1.360	46,4
Administració pública, defensa i seguretat social obligatòria	170	176	3,5
Educació	540	469	-13,1
Activitats sanitàries i veterinàries; assistència social	403	554	37,5
Activitats de sanejament públic	25	29	16,0
Activitats associatives	326	213	-34,7
Activitats recreatives, culturals i esportives	350	354	1,1
Activitats diverses de serveis personals	568	856	50,7
Llars que ocupen a personal domèstic	48	91	89,6
No codificat	154	7	-95,5
Total	18.169	22.291	22,7

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A2 Assalariats per activitats econòmiques (CCAE-93 -2 dígits-). Baix Llobregat (1996 i 2004)

	2T 1996	2T 2004	Variació (%) 1996-2004
Agricultura, ramaderia, caça i activitats de serveis relacionats amb l	55	467	749,1
Silvicultura, explotació forestal i activitats dels serveis relacionat	3	7	133,3
Pesca, aqüicultura i activitats dels serveis que s'hi relacionen	14	0	-100,0
Extracció de crus de petroli i gas natural	17	0	-100,0
Extracció de minerals d' urani i de tori	0	3	100,0
Extracció de minerals metàl.lics	7	49	600,0
Extracció de minerals no metàl.lics ni energètics	128	203	58,6
Indústries de productes alimentaris i begudes	4.926	5.538	12,4
Indústria tèxtil	2.962	2.297	-22,5
Indústria de la confecció i de la pelleteria	2.298	1.350	-41,3
Preparació i curtí i acabat del cuir; fabricació d'articles de marroç	126	80	-36,5
Indústria de la fusta i el suro, excepte mobles; cistelleria i esparte	977	1.032	5,6
Indústria del paper	1.534	2.090	36,2
Edició, arts gràfiques i reproducció de suports gravats	3.677	4.701	27,8
Coqueries, refinació de petroli i transformació de combustibles nuclears	6	0	-100,0
Indústria química	8.228	7.986	-2,9
Fabricació de productes de cautxú i matèries plàstiques	4.729	4.671	-1,2
Indústries d'altres productes minerals no metàl.lics	2.172	2.348	8,1
Metal.lúrgia	973	1.722	77,0
Fabricació de productes metàl.lics, excepte maquinària i equip	12.349	10.211	-17,3
Indústria de la construcció de maquinària i equip mecànic	4.456	5.482	23,0
Fabricació de màquines d'oficina i equips informàtics	117	85	-27,4
Fabricació de maquinària i material elèctric	2.171	3.946	81,8
Fabricació de material electrònic; fabricació d'equip i aparells de rà	685	963	40,6
Fabricació d'equip i instruments mèdic-quirúrgics, de precisió òptica	722	845	17,0
Fabricació de vehicles de motor, remolcs i semiremolcs	6.461	8.304	28,5
Fabricació d'altre material de transport	98	105	7,1
Fabricació de mobles; altres indústries manufactureres	1.884	2.491	32,2
Reciclatge	87	216	148,3
Producció i distribució d'energia elèctrica, gas, vapor i aigua calent	69	97	40,6
Captació, depuració i distribució d'aigua	139	345	148,2
Construcció	12.577	23.018	83,0
Venda, manteniment i reparació de vehicles de motor, motocicletes i ci	3.393	4.826	42,2
Comerç a l'engròs i intermediaris del comerç, excepte de vehicles de m	12.680	23.273	83,5
Comerç al detall, excepte el comerç de vehicles de motor i motociclete	12.864	18.838	46,4
Hostaleria	6.111	11.115	81,9
Transport terrestre; transport per canonades	3.675	6.197	68,6
Transport marítim, de cabotatge i per vies de navegació interiors	27	2	-92,6
Transport aeri i espacial	370	616	66,5
Activitats annexes als transports; activitats d'agències de viatges	2.436	6.442	164,4
Correus i telecomunicacions	161	1.047	550,3
Intermediació financera, excepte assegurances i plans de pensions	5	29	480,0
Assegurances i plans de pensions, excepte seguretat social obligatòria	72	117	62,5
Activitats auxiliars a la intermediació financera	191	314	64,4
Activitats immobiliàries	811	2.565	216,3

Lloguer de maquinària i equip sense operari, d'efectes personals i est	439	1.331	203,2
Activitats informàtiques	293	1.843	529,0
Investigació i desenvolupament	43	1.424	3211,6
Altres activitats empresarials	11.642	16.115	38,4
Administració pública, defensa i seguretat social obligatòria	6.610	7.415	12,2
Educació	4.026	5.933	47,4
Activitats sanitàries i veterinàries; assistència social	3.169	7.731	144,0
Activitats de sanejament públic	657	930	41,6
Activitats associatives	2.299	1.596	-30,6
Activitats recreatives, culturals i esportives	3.220	4.181	29,8
Activitats diverses de serveis personals	1.143	2.628	129,9
Llars que ocupen a personal domèstic	82	133	62,2
No codificat	478	9	-98,1
Total	151.544	217.302	43,4

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A3 Proporció d'empreses per activitats econòmiques (CCAE-93 –2dígit-) sobre el total del sector industrial. Baix Llobregat (1996 i 2004)

	2T 1996		2T 2004
Comerç al detall, excepte el comerç de vehicles de motor i motociclete	18,4	Comerç al detall, excepte el comerç de vehicles de motor i motociclete	15,7
Construcció	11,0	Construcció	15,4
Comerç a l'engròs i intermediaris del comerç, excepte de vehicles de m	9,4	Comerç a l'engròs i intermediaris del comerç, excepte de vehicles de m	9,6
Hostaleria	7,8	Hostaleria	7,5
Fabricació de productes metàl.lics, excepte maquinària i equip	6,3	Altres activitats empresarials	6,1
Altres activitats empresarials	5,1	Transport terrestre; transport per canonades	4,9
Venda, manteniment i reparació de vehicles de motor, motocicletes i ci	3,1	Activitats immobiliàries	4,5
Activitats diverses de serveis personals	3,1	Fabricació de productes metàl.lics, excepte maquinària i equip	4,0
Transport terrestre; transport per canonades	3,1	Activitats diverses de serveis personals	3,8
Educació	3,0	Venda, manteniment i reparació de vehicles de motor, motocicletes i ci	3,2
Activitats sanitàries i veterinàries; assistència social	2,2	Activitats sanitàries i veterinàries; assistència social	2,5
Activitats recreatives, culturals i esportives	1,9	Educació	2,1
Activitats immobiliàries	1,8	Activitats recreatives, culturals i esportives	1,6
Activitats associatives	1,8	Edició, arts gràfiques i reproducció de suports gravats	1,4
Indústries de productes alimentaris i begudes	1,8	Indústria de la construcció de maquinària i equip mecànic	1,4
Fabricació de mobles; altres indústries manufactureres	1,7	Activitats annexes als transports; activitats d'agències de viatges	1,3
Edició, arts gràfiques i reproducció de suports gravats	1,7	Fabricació de mobles; altres indústries manufactureres	1,3
Indústria de la construcció de maquinària i equip mecànic	1,5	Indústries de productes alimentaris i begudes	1,1
Indústria química	1,4	Fabricació de productes de cautxú i matèries plàstiques	1,0
Fabricació de productes de cautxú i matèries plàstiques	1,3	Activitats associatives	1,0
Indústria de la confecció i de la pelleteria	1,3	Indústria química	0,9
Activitats annexes als transports; activitats d'agències de viatges	1,2	Fabricació de maquinària i material elèctric	0,9
Fabricació de maquinària i material elèctric	1,1	Administració pública, defensa i seguretat social obligatòria	0,8
Indústria de la fusta i el suro, excepte mobles; cistelleria i esparte	1,0	Indústria de la confecció i de la pelleteria	0,8
Indústries d'altres productes minerals no metàl.lics	0,9	Indústria de la fusta i el suro, excepte mobles; cistelleria i esparte	0,7
Administració pública, defensa i seguretat social obligatòria	0,9	Activitats informàtiques	0,7
No codificat	0,8	Lloguer de maquinària i equip sense operari, d'efectes personals i est	0,7
Indústria tèxtil	0,7	Activitats auxiliars a la intermediació financera	0,6
Activitats auxiliars a la intermediació financera	0,6	Indústries d'altres productes minerals no metàl.lics	0,5
Lloguer de maquinària i equip sense operari, d'efectes personals i est	0,6	Indústria tèxtil	0,5

Indústria del paper	0,5	Llars que ocupen a personal domèstic	0,4
Metal.lúrgia	0,5	Indústria del paper	0,4
Fabricació de vehicles de motor, remolcs i semiremolcs	0,4	Metal.lúrgia	0,4
Fabricació d'equip i instruments mèdic-quirúrgics, de precisió òptica	0,3	Correus i telecomunicacions	0,3
Activitats informàtiques	0,3	Fabricació de vehicles de motor, remolcs i semiremolcs	0,3
Llars que ocupen a personal domèstic	0,3	Fabricació d'equip i instruments mèdic-quirúrgics, de precisió òptica	0,3
Fabricació de material electrònic; fabricació d'equip i aparells de rà	0,2	Agricultura, ramaderia, caça i activitats de serveis relacionats amb I	0,3
Assegurances i plans de pensions, excepte seguretat social obligatòria	0,1	Fabricació de material electrònic; fabricació d'equip i aparells de rà	0,2
Activitats de sanejament públic	0,1	Assegurances i plans de pensions, excepte seguretat social obligatòria	0,1
Agricultura, ramaderia, caça i activitats de serveis relacionats amb I	0,1	Activitats de sanejament públic	0,1
Extracció de minerals no metàl·lics ni energètics	0,1	Extracció de minerals no metàl·lics ni energètics	0,1
Correus i telecomunicacions	0,1	Preparació i curtí i acabat del cuir; fabricació d'articles de marroq	0,1
Fabricació de màquines d'oficina i equips informàtics	0,1	Reciclatge	0,1
Captació, depuració i distribució d'aigua	0,1	Transport aeri i espacial	0,1
Transport aeri i espacial	0,1	Captació, depuració i distribució d'aigua	0,1
Preparació i curtí i acabat del cuir; fabricació d'articles de marroq	0,1	Fabricació de màquines d'oficina i equips informàtics	0,0
Fabricació d'altre material de transport	0,0	Producció i distribució d'energia elèctrica, gas, vapor i aigua calent	0,0
Investigació i desenvolupament	0,0	Intermediació financera, excepte assegurances i plans de pensions	0,0
Reciclatge	0,0	Investigació i desenvolupament	0,0
Producció i distribució d'energia elèctrica, gas, vapor i aigua calent	0,0	Fabricació d'altre material de transport	0,0
Transport marítim, de cabotatge i per vies de navegació interiors	0,0	No codificat	0,0
Intermediació financera, excepte assegurances i plans de pensions	0,0	Extracció de minerals metàl·lics	0,0
Pesca, aqüicultura i activitats dels serveis que s'hi relacionen	0,0	Silvicultura, explotació forestal i activitats dels serveis relacionat	0,0
Silvicultura, explotació forestal i activitats dels serveis relacionat	0,0	Extracció de minerals d' urani i de tori	0,0
Extracció de crus de petroli i gas natural	0,0	Transport marítim, de cabotatge i per vies de navegació interiors	0,0
Extracció de minerals metàl·lics	0,0	Pesca, aqüicultura i activitats dels serveis que s'hi relacionen	0,0
Coqueries, refinació de petroli i transformació de combustibles nuclears	0,0	Extracció de crus de petroli i gas natural	0,0
Extracció de minerals d' urani i de tori	0,0	Coqueries, refinació de petroli i transformació de combustibles nuclears	0,0
Total	100	Total	100

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A4 Proporció d'assalariats per activitats econòmiques (CCE-93 –2dígit-) sobre el total del sector industrial. Baix Llobregat (1996 i 2004)

	2T 1996		2T 2004
Comerç al detall, excepte el comerç de vehicles de motor i motocicleta	8,5	Comerç a l'engròs i intermediaris del comerç, excepte de vehicles de m	10,7
Comerç a l'engròs i intermediaris del comerç, excepte de vehicles de m	8,4	Construcció	10,6
Construcció	8,3	Comerç al detall, excepte el comerç de vehicles de motor i motocicleta	8,7
Fabricació de productes metàl.lics, excepte maquinària i equip	8,1	Altres activitats empresarials	7,4
Altres activitats empresarials	7,7	Hostaleria	5,1
Indústria química	5,4	Fabricació de productes metàl.lics, excepte maquinària i equip	4,7
Administració pública, defensa i seguretat social obligatòria	4,4	Fabricació de vehicles de motor, remolcs i semiremolcs	3,8
Fabricació de vehicles de motor, remolcs i semiremolcs	4,3	Indústria química	3,7
Hostaleria	4,0	Activitats sanitàries i veterinàries; assistència social	3,6
Indústries de productes alimentaris i begudes	3,3	Administració pública, defensa i seguretat social obligatòria	3,4
Fabricació de productes de cautxú i matèries plàstiques	3,1	Activitats annexes als transports; activitats d'agències de viatges	3,0
Indústria de la construcció de maquinària i equip mecànic	2,9	Transport terrestre; transport per canonades	2,9
Educació	2,7	Educació	2,7
Edició, arts gràfiques i reproducció de suports gravats	2,4	Indústries de productes alimentaris i begudes	2,5
Transport terrestre; transport per canonades	2,4	Indústria de la construcció de maquinària i equip mecànic	2,5
Venda, manteniment i reparació de vehicles de motor, motocicletes i ci	2,2	Venda, manteniment i reparació de vehicles de motor, motocicletes i ci	2,2
Activitats recreatives, culturals i esportives	2,1	Edició, arts gràfiques i reproducció de suports gravats	2,2
Activitats sanitàries i veterinàries; assistència social	2,1	Fabricació de productes de cautxú i matèries plàstiques	2,1
Indústria tèxtil	2,0	Activitats recreatives, culturals i esportives	1,9
Activitats annexes als transports; activitats d'agències de viatges	1,6	Fabricació de maquinària i material elèctric	1,8
Activitats associatives	1,5	Activitats diverses de serveis personals	1,2
Indústria de la confecció i de la pel·leteria	1,5	Activitats immobiliàries	1,2
Indústries d'altres productes minerals no metàl.lics	1,4	Fabricació de mobles; altres indústries manufactureres	1,1
Fabricació de maquinària i material elèctric	1,4	Indústries d'altres productes minerals no metàl.lics	1,1
Fabricació de mobles; altres indústries manufactureres	1,2	Indústria tèxtil	1,1
Indústria del paper	1,0	Indústria del paper	1,0
Activitats diverses de serveis personals	0,8	Activitats informàtiques	0,8
Indústria de la fusta i el suro, excepte mobles; cistelleria i esparta	0,6	Metal.lúrgia	0,8
Metal.lúrgia	0,6	Activitats associatives	0,7
Activitats immobiliàries	0,5	Investigació i desenvolupament	0,7
Fabricació d'equip i instruments mèdic-quirúrgics, de precisió òptica	0,5	Indústria de la confecció i de la pel·leteria	0,6
Fabricació de material electrònic; fabricació d'equip i aparells de rà	0,5	Lloguer de maquinària i equip sense operari, d'efectes personals i est	0,6

Activitats de sanejament públic	0,4	Correus i telecomunicacions	0,5
No codificat	0,3	Indústria de la fusta i el suro, excepte mobles; cistelleria i esparte	0,5
Lloguer de maquinària i equip sense operari, d'efectes personals i est	0,3	Fabricació de material electrònic; fabricació d'equip i aparells de rà	0,4
Transport aeri i espacial	0,2	Activitats de sanejament públic	0,4
Activitats informàtiques	0,2	Fabricació d'equip i instruments mèdic-quirúrgics, de precisió òptica	0,4
Activitats auxiliars a la intermediació financera	0,1	Transport aeri i espacial	0,3
Correus i telecomunicacions	0,1	Agricultura, ramaderia, caça i activitats de serveis relacionats amb l	0,2
Captació, depuració i distribució d'aigua	0,1	Captació, depuració i distribució d'aigua	0,2
Extracció de minerals no metàl.lics ni energètics	0,1	Activitats auxiliars a la intermediació financera	0,1
Preparació i curtí i acabat del cuir; fabricació d'articles de marroq	0,1	Reciclatge	0,1
Fabricació de màquines d'oficina i equips informàtics	0,1	Extracció de minerals no metàl.lics ni energètics	0,1
Fabricació d'altre material de transport	0,1	Llars que ocupen a personal domèstic	0,1
Reciclatge	0,1	Assegurances i plans de pensions, excepte seguretat social obligatòria	0,1
Llars que ocupen a personal domèstic	0,1	Fabricació d'altre material de transport	0,0
Assegurances i plans de pensions, excepte seguretat social obligatòria	0,0	Producció i distribució d'energia elèctrica, gas, vapor i aigua calent	0,0
Producció i distribució d'energia elèctrica, gas, vapor i aigua calent	0,0	Fabricació de màquines d'oficina i equips informàtics	0,0
Agricultura, ramaderia, caça i activitats de serveis relacionats amb l	0,0	Preparació i curtí i acabat del cuir; fabricació d'articles de marroq	0,0
Investigació i desenvolupament	0,0	Extracció de minerals metàl.lics	0,0
Transport marítim, de cabotatge i per vies de navegació interiors	0,0	Intermediació financera, excepte assegurances i plans de pensions	0,0
Extracció de crus de petroli i gas natural	0,0	No codificat	0,0
Pesca, aqüicultura i activitats dels serveis que s'hi relacionen	0,0	Silvicultura, explotació forestal i activitats dels serveis relacionat	0,0
Extracció de minerals metàl.lics	0,0	Extracció de minerals d' urani i de tori	0,0
Coqueries, refinació de petroli i transformació de combustibles nuclears	0,0	Transport marítim, de cabotatge i per vies de navegació interiors	0,0
Intermediació financera, excepte assegurances i plans de pensions	0,0	Pesca, aqüicultura i activitats dels serveis que s'hi relacionen	0,0
Silvicultura, explotació forestal i activitats dels serveis relacionat	0,0	Extracció de crus de petroli i gas natural	0,0
Extracció de minerals d' urani i de tori	0,0	Coqueries, refinació de petroli i transformació de combustibles nuclears	0,0
Total	100	Total	100

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A5 Empreses del sector de l'automòbil (CCAE 34) per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 1994)

	n	% sector industrial	% total empreses
Cornellà de Llobregat	6	1,3	0,3
Esplugues de Llobregat	2	0,5	0,2
Sant Boi de Llobregat	4	1,1	0,3
Sant Joan Despí	0	0,0	0,0
Sant Just Desvern	3	1,9	0,1
ZONA CENTRE	15	1,0	0,1
Begues	0	0,0	0,0
Castelldefels	0	0,0	0,0
El Prat del Llobregat	9	3,8	0,1
Gavà	2	1,1	0,0
Sant Climent de Llobregat	1	2,2	0,3
Viladecans	1	0,5	0,1
ZONA DELTA	13	1,6	0,1
Abrera	3	7,0	0,2
Castellví de Rosanes	0	0,0	0,0
Collbató	0	0,0	0,0
Esparreguera	0	0,0	0,0
Martorell	2	1,6	0,1
Olesa de Montserrat	1	1,1	0,1
Sant Andreu de la Barca	1	0,5	0,0
Sant Esteve Sesrovires	0	0,0	0,0
ZONA NORD	7	1,4	0,1
Cervelló	1	2,0	0,2
Corbera de Llobregat	1	4,5	0,3
El Papiol	2	2,4	0,2
La Palma de Cervelló	n.d	n.d	n.d
Molins de Rei	4	2,3	0,2
Pallejà	0	0,0	0,0
Sant Feliu de Llobregat	0	0,0	0,0
Sant Vicenç dels Horts	3	2,4	0,1
Santa Coloma de Cervelló	11	9,7	1,1
Torrelles de Llobregat	0	0,0	0,0
Vallirana	0	0,0	0,0
ZONA VALL BAIXA	22	3,7	0,3
BAIX LLOBREGAT	57	1,7	0,1

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A6 Empreses del sector de l'automòbil (CAAE 34) per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)

	n	% sector industrial	% total empreses	Variació (%) 1994-2004
Cornellà de Llobregat	6	1,4	0,2	0,0
Esplugues de Llobregat	1	0,3	0,1	-50,0
Sant Boi de Llobregat	4	1,3	0,2	0,0
Sant Joan Despí	3	1,8	0,3	100,0
Sant Just Desvern	2	1,7	0,3	-33,3
ZONA CENTRE	16	1,2	0,2	6,7
Begues	0	0,0	0,0	0,0
Castelldefels	0	0,0	0,0	0,0
El Prat del Llobregat	7	3,3	0,4	-22,2
Gavà	1	0,5	0,1	-50,0
Sant Climent de Llobregat	2	5,4	1,7	100,0
Viladecans	3	1,4	0,2	200,0
ZONA DELTA	13	1,7	0,2	0,0
Abrera	11	20,0	3,2	266,7
Castellví de Rosanes	0	0,0	0,0	0,0
Collbató	0	0,0	0,0	0,0
Esparreguera	2	40,0	0,3	0,0
Martorell	7	5,0	0,9	250,0
Olesa de Montserrat	1	1,3	0,2	0,0
Sant Andreu de la Barca	6	2,9	0,7	500,0
Sant Esteve Sesrovires	4	4,9	1,7	100,0
ZONA NORD	31	5,5	0,9	342,9
Cervelló	2	5,3	1,1	100,0
Corbera de Llobregat	2	7,7	0,8	100,0
El Papiol	2	2,3	0,8	0,0
La Palma de Cervelló	0	0,0	0,0	0,0
Molins de Rei	5	2,8	0,6	25,0
Pallejà	0	0,0	0,0	0,0
Sant Feliu de Llobregat	2	0,9	0,2	100,0
Sant Vicenç dels Horts	1	0,7	0,1	-66,7
Santa Coloma de Cervelló	1	1,9	0,5	-90,9
Torrelles de Llobregat	0	0,0	0,0	0,0
Vallirana	1	2,7	0,3	100,0
ZONA VALL BAIXA	16	1,9	0,4	-27,3
BAIX LLOBREGAT	76	2,2	0,3	33,3

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A7 Assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 1994)

	n	% sector industrial	% total assalariats
Cornellà de Llobregat	315	6,3	2,1
Esplugues de Llobregat	3	0,1	0,0
Sant Boi de Llobregat	126	2,3	1,0
Sant Joan Despí	0	0,0	0,0
Sant Just Desvern	271	6,1	3,5
ZONA CENTRE	715	3,1	1,3
Begues	0	0,0	0,0
Castelldefels	24	4,2	0,5
El Prat del Llobregat	112	1,6	0,6
Gavà	4	0,1	0,1
Sant Climent de Llobregat	1	0,3	0,2
Viladecans	47	2,6	0,8
ZONA DELTA	188	1,3	0,5
Abrera	394	22,5	14,1
Castellví de Rosanes	0	0,0	0,0
Collbató	0	0,0	0,0
Esparreguera	0	0,0	0,0
Martorell	4	0,8	0,1
Olesa de Montserrat	211	15,3	8,8
Sant Andreu de la Barca	6	0,2	0,1
Sant Esteve Sesrovires	0	0,0	0,0
ZONA NORD	615	7,1	3,3
Cervelló	11	1,9	1,0
Corbera de Llobregat	2	0,6	0,3
El Papiol	5	0,5	0,3
La Palma de Cervelló	n.d	n.d	n.d
Molins de Rei	93	5,3	2,2
Pallejà	0	0,0	0,0
Sant Feliu de Llobregat	0	0,0	0,0
Sant Vicenç dels Horts	8	0,3	0,2
Santa Coloma de Cervelló	122	12,6	8,7
Torrelles de Llobregat	0	0,0	0,0
Vallirana	0	0,0	0,0
ZONA VALL BAIXA	241	2,2	1,2
BAIX LLOBREGAT	1.759	3,1	1,3

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A8 Assalariats del sector de l'automòbil (CAAE 34) per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)

	n	% sector industrial	% total assalariats	Variació (%) 1994-2004
Cornellà de Llobregat	155	3,0	0,7	-50,8
Esplugues de Llobregat	6	0,1	0,0	100,0
Sant Boi de Llobregat	338	6,3	1,5	168,3
Sant Joan Despí	264	6,9	2,2	0,0
Sant Just Desvern	320	8,5	3,0	18,1
ZONA CENTRE	1.083	4,7	1,3	51,5
Begues	0	0,0	0,0	0,0
Castelldefels	0	0,0	0,0	0,0
El Prat del Llobregat	2.056	30,1	8,2	1.735,7
Gavà	126	4,1	1,1	3.050,0
Sant Climent de Llobregat	2	0,5	0,3	100,0
Viladecans	45	1,7	0,4	-4,3
ZONA DELTA	2.229	17,2	4,6	1.085,6
Abrera	2.487	66,8	40,9	531,2
Castellví de Rosanes	0	0,0	0,0	0,0
Collbató	0	0,0	0,0	0,0
Esparreguera	20	0,9	0,4	0,0
Martorell	545	22,5	5,3	13.525,0
Olesa de Montserrat	6	0,4	0,2	-97,2
Sant Andreu de la Barca	292	6,5	3,3	4.766,7
Sant Esteve Sesrovires	328	19,2	8,9	0,0
ZONA NORD	3.678	22,9	9,8	498,0
Cervelló	15	2,5	1,0	36,4
Corbera de Llobregat	9	2,1	0,6	350,0
El Papiol	326	26,2	14,7	6.420,0
La Palma de Cervelló	0	0,0	0,0	0,0
Molins de Rei	226	10,0	3,3	143,0
Pallejà	0	0,0	0,0	0,0
Sant Feliu de Llobregat	33	0,9	0,3	0,0
Sant Vicenç dels Horts	575	15,4	8,1	7.087,5
Santa Coloma de Cervelló	121	17,0	5,3	-0,8
Torrelles de Llobregat	0	0,0	0,0	0,0
Vallirana	9	1,3	0,5	0,0
ZONA VALL BAIXA	1.314	9,8	3,9	445,2
BAIX LLOBREGAT	8.304	12,7	32,0	372,1

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A9 Empreses del sector de l'automòbil (CCAE 34) a 3 dígits per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 1999)

	341	342	343
Cornellà de Llobregat	1	1	7
Esplugues de Llobregat	0	1	4
Sant Boi de Llobregat	0	0	6
Sant Joan Despí	1	0	2
Sant Just Desvern	0	2	3
ZONA CENTRE	2	4	22
Begues	0	0	0
Castelldefels	0	0	1
El Prat del Llobregat	1	0	11
Gavà	0	0	2
Sant Climent de Llobregat	0	0	0
Viladecans	0	0	1
ZONA DELTA	1	0	15
Abrera	1	0	12
Castellví de Rosanes	1	0	0
Collbató	0	0	0
Esparreguera	0	0	3
Martorell	0	1	2
Olesa de Montserrat	0	0	3
Sant Andreu de la Barca	0	0	6
Sant Esteve Sesrovires	0	1	2
ZONA NORD	2	2	28
Cervelló	0	0	2
Corbera de Llobregat	0	0	1
El Papiol	0	0	2
La Palma de Cervelló	0	0	0
Molins de Rei	0	0	3
Pallejà	0	0	1
Sant Feliu de Llobregat	0	0	1
Sant Vicenç dels Horts	0	0	2
Santa Coloma de Cervelló	0	0	3
Torrelles de Llobregat	0	0	0
Vallirana	0	0	1
ZONA VALL BAIXA	0	0	16
BAIX LLOBREGAT	5	6	81

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A10 Empreses del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)

	341	342	343
Cornellà de Llobregat	1	1	4
Esplugues de Llobregat	0	1	0
Sant Boi de Llobregat	0	0	4
Sant Joan Despí	1	0	2
Sant Just Desvern	0	0	2
ZONA CENTRE	2	2	12
Begues	0	0	0
Castelldefels	0	0	0
El Prat del Llobregat	0	0	7
Gavà	0	0	1
Sant Climent de Llobregat	0	0	2
Viladecans	0	0	3
ZONA DELTA	0	0	13
Abrera	2	0	9
Castellví de Rosanes	0	0	0
Collbató	0	0	0
Esparreguera	0	2	0
Martorell	0	0	7
Olesa de Montserrat	0	0	1
Sant Andreu de la Barca	0	1	5
Sant Esteve Sesrovires	0	0	4
ZONA NORD	2	3	26
Cervelló	0	0	2
Corbera de Llobregat	0	0	2
El Papiol	0	0	2
La Palma de Cervelló	0	0	0
Molins de Rei	0	2	3
Pallejà	0	0	0
Sant Feliu de Llobregat	0	0	2
Sant Vicenç dels Horts	0	0	1
Santa Coloma de Cervelló	0	0	1
Torrelles de Llobregat	0	0	0
Vallirana	1	0	0
ZONA VALL BAIXA	1	2	13
BAIX LLOBREGAT	5	7	64

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A11 Assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 1999)

	341	342	343
Cornellà de Llobregat	20	52	507
Esplugues de Llobregat	0	13	45
Sant Boi de Llobregat	0	0	447
Sant Joan Despí	42	0	116
Sant Just Desvern	0	2	278
ZONA CENTRE	62	67	1.393
Begues	0	0	0
Castelldefels	0	0	2
El Prat del Llobregat	2	0	2.228
Gavà	0	0	65
Sant Climent de Llobregat	0	0	0
Viladecans	0	0	5
ZONA DELTA	2	0	2.300
Abrera	22	0	1.767
Castellví de Rosanes	1	0	0
Collbató	0	0	0
Esparreguera	0	0	10
Martorell	0	62	208
Olesa de Montserrat	0	0	333
Sant Andreu de la Barca	0	0	862
Sant Esteve Sesrovires	0	284	9
ZONA NORD	23	346	3.189
Cervelló	0	0	23
Corbera de Llobregat	0	0	1
El Papiol	0	0	332
La Palma de Cervelló	0	0	0
Molins de Rei	0	0	41
Pallejà	0	0	5
Sant Feliu de Llobregat	0	0	16
Sant Vicenç dels Horts	0	0	21
Santa Coloma de Cervelló	0	0	107
Torrelles de Llobregat	0	0	0
Vallirana	0	0	17
ZONA VALL BAIXA	0	0	563
BAIX LLOBREGAT	87	413	7.445

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A12 Assalariats del sector de l'automòbil (CCAIE 34) a 3 dígits per municipis. Baix Llobregat (2n trimestre 2004)

	341	342	343
Cornellà de Llobregat	20	54	81
Esplugues de Llobregat	0	6	0
Sant Boi de Llobregat	0	0	338
Sant Joan Despí	45	0	219
Sant Just Desvern	0	0	320
ZONA CENTRE	65	60	958
Begues	0	0	0
Castelldefels	0	0	0
El Prat del Llobregat	0	0	2.056
Gavà	0	0	126
Sant Climent de Llobregat	0	0	2
Viladecans	0	0	45
ZONA DELTA	0	0	2.229
Abrera	604	0	1.883
Castellví de Rosanes	0	0	0
Collbató	0	0	0
Esparreguera	0	20	0
Martorell	0	0	545
Olesa de Montserrat	0	0	6
Sant Andreu de la Barca	0	23	269
Sant Esteve Sesrovires	0	0	328
ZONA NORD	604	43	3.031
Cervelló	0	0	15
Corbera de Llobregat	0	0	9
El Papiol	0	0	326
La Palma de Cervelló	0	0	0
Molins de Rei	0	6	220
Pallejà	0	0	0
Sant Feliu de Llobregat	0	0	33
Sant Vicenç dels Horts	0	0	575
Santa Coloma de Cervelló	0	0	121
Torrelles de Llobregat	0	0	0
Vallirana	9	0	0
ZONA VALL BAIXA	9	6	1.299
BAIX LLOBREGAT	678	109	7.517

Font: OPMT-BL, a partir de les dades de l'INSS (Règim General)

A13 Guió model d'entrevista utilitzat

MODEL ENTREVISTA

1. QÜESTIONS GENERALS

Agrupacions empresarials

Any de creació de l'entitat/associació

Nombre d'associats de l'entitat a la comarca

Principals objectius de l'entitat. Han variat amb el pas del temps? Quines són les principals reivindicacions actuals? Mecanismes

Agrupacions sindicals

Any de creació del sindicat/federació/secció

Nombre d'associats del sector a la comarca

Principals objectius de la federació. Han variat amb el pas del temps? Quines són les principals reivindicacions actuals? Mecanismes

Comitès d'empresa

Adaptar agrupacions sindicals/empreses

Empreses

Any d'establiment de l'empresa

Nombre de treballadors

Motius de l'establiment de l'empresa

Tipus de productes que es fabriquen. Han variat amb el pas del temps?

Es subcontracta producció? Quines activitats es subcontractes? Quina producció es subcontracta? Proporció?

Quins són els clients principals? Quines són les seves ubicacions? Quin és el paper de SEAT en la seva producció? Són proveïdors de SEAT? Proporció?

Què farien en l'hipotètic cas que SEAT marxés de la comarca?

Administració pública

Quina és la importància per al seu territori del sector de l'automòbil? Quin pes en els sectors productius suposa?

Quins són els principals objectius del Departament/Àrea/Ajuntament (en funció de si l'entrevista es fa a un alcalde, regidor, o tècnic) en relació amb el sector de l'automòbil?

Quines polítiques o accions adreçades al sector industrial es porten a terme? Quines són les prioritats o objectius?

2. SITUACIÓ GENERAL I LOCAL DEL SECTOR DE L'AUTOMÒBIL

A grans trets, quina és la visió general que té del sector de l'automòbil? I específicament del sector a la comarca del Baix Llobregat?

Valori els següents aspectes pel que fa a la indústria de l'automòbil en relació amb el mercat laboral i la situació de la comarca del Baix Llobregat.

- Situació/Comunicacions/Infraestructures
- Tipus i formació de la mà d'obra
- Negociació/Concertació/Representació sindical
- Flexibilitat laboral
- Existència d'un entorn empresarial dinàmic

Podria resumir breument el mapa productiu del sector de l'automòbil a la comarca? *Suggerir, per exemple, quina és la tipologia de les empreses que operen a la comarca, i altres aspectes dels qüestionaris. Quin és el paper de l'empresa SEAT en el teixit productiu del sector a la comarca*

Assenyali els principals avantatges de la comarca del Baix Llobregat pel que fa a les empreses del sector

Assenyali els principals inconvenients

3. TENDÈNCIES DE FUTUR

Com creu que està afectant la competència de països d'economies emergents (Xina, països de l'Europa de l'Est, etc.) al sector de l'automòbil de la comarca? Pensa que existeix risc de deslocalització entre les empreses del sector ubicades a la comarca? De quins factors creu que depèn que es produeixi o no?

(en el cas d'empreses)

A mig/llarg termini, està previst que l'empresa continui la seva activitat a la comarca del Baix Llobregat? Quins motius podrien fer que es reubiqués la seva localització? Cap a on?

Quines preveu que siguin les tendències de futur respecte a producció / plantilla / innovació tecnològica.

4. RELACIÓ AMB L'ENTORN

Quina és la relació existent amb els diferents actors socials i econòmics? Sindicats, associacions empresarials, resta d'empreses.

Quin creu que ha de ser el paper de l'Administració pública en relació amb el desenvolupament del sector? Quina és la seva opinió en relació amb les polítiques que es duen a terme (en els diversos àmbits, tant general com local) *I, en el cas que no sigui la pròpia Administració*, Quina és la seva relació amb les diferents administracions públiques?