

## Seat i Nissan: cara i creu de l'automoció a Catalunya

*El fabricant amb seu a Martorell travessa el moment més dolç de la seva història, mentre que el futur del grup japonès a Barcelona penja d'un fil*



Entrada de la fàbrica de Seat a Martorell | Seat

Adaptar-se o morir. Aquesta màxima aplicada al regne animal també es pot extrapolar a la indústria. I l'automoció no n'ha estat una excepció. En un sector marcat per la transició al cotxe elèctric, la implementació de noves tecnologies i els canvis constants en les preferències dels usuaris, l'aposta per inversions en I+D i la definició de clares estratègies de futur ha esdevingut clau per seguir competint. Seat i Nissan, els dos grans fabricants de cotxes a Catalunya, són dos pols oposats.

El fabricant amb seu a Martorell viu el moment més dolç de la seva història. A falta de les dades de 2019, la firma acumula quatre anys consecutius generant beneficis, deixant enrere unes pèrdues acumulades de 676 milions d'euros entre 2008 i 2014. A nivell comercial, els models de l'automobilística funcionen: el 2019, Seat va registrar un nou rècord de vendes després d'entregar 574.100 vehicles, un 11% més que el 2018. L'èxit, però, va més enllà. La bona marxa de la companyia ha permès que Volkswagen -la matriu del grup- li hagi assignat el desenvolupament de la seva divisió de micromobilitat, centrada en l'elaboració de nous vehicles com patinets elèctrics, motos i nou *software* destinat a la mobilitat compartida.

Nissan, en canvi, es troba en un moment crític. La capacitat de producció de la planta de la Zona Franca s'ha anat reduint durant els últims anys (el 2012 era del 74%, mentre que el 2020 ha baixat fins al 22%) i els ingressos de la fàbrica no han aconseguit recuperar els nivells precisi. L'anunci d'un pla de reestructuració i la previsió de possibles expedients de regulació d'ocupació (ERO) han posat els treballadors en alerta. Aquest mateix dimarts, vora 1.300 empleats van tallar diverses vies de trànsit al cor de Barcelona per reclamar un pla que assegurí el futur. El pròxim dimarts 25 de febrer, els treballadors repetiran l'acció i al matí tallaran la Ronda Litoral.

Però com han arribat dues empreses del mateix sector a camins tan diferents? **NacióDigital** ha parlat amb diverses veus per analitzar els errors i els encerts de Seat i Nissan, la cara i la creu

del sector automobilístic català.

## **Nissan: un cúmul de despropòsits**

La compromesa situació a què ha arribat Nissan té diverses explicacions. La més rellevant d'elles, però, rau en el poc èxit comercial dels models que s'han assignat a la planta de la Zona Franca. "Des de Barcelona, Nissan ha intentat introduir *pick-ups* a Europa, un vehicle que té un nínxol de mercat molt específic i que no tenia massa recorregut al continent", assenyala Joan Dalmau, director editorial del portal Coches.net (<https://www.coches.net/>).

Aquesta dinàmica està íntimament relacionada amb la inestabilitat que hi ha hagut a la planta. Durant els últims quinze anys, la planta ha fabricat fins a deu models de vehicles que, amb el pas dels anys, s'han anat retirant del mercat (vegeu gràfic). A Europa, els models de més èxits se'ls ha quedat la planta que Nissan té a Sunderland (Regne Unit), més gran i més moderna. "La fàbrica de Barcelona és petita i hi falta inversió", reclamen diversos treballadors entrevistats per aquest mitjà. "Kevin Fitzpatrick (president de Nissan Iberia) és un directiu que busca quadrar números i no es fixa tant en la inversió" afegeixen.

Malgrat tot, des del Clúster de la Indústria de l'Automoció de Catalunya (CIAC) neguen aquestes afirmacions. "La planta de Nissan compta amb una gran quantitat de tecnologies sota el paraigua de la indústria 4.0; les línies de producció es poden adaptar perfectament a noves exigències, tot i que la seva capacitat és un pèl limitada", matisa Josep Maria Vall, president de la patronal catalana.

Els treballadors de l'empresa encara esmenten un altre motiu que també ha jugat en contra de la planta de Barcelona. Aquest fa referència a l'aliança que la francesa Renault i les asiàtiques Nissan i Mitsubishi van signar l'any 1999. "Les fàbriques de Renault a França són les menys productives del grup", afirmen els empleats consultats. Malgrat tot, recorden que el govern francès posseeix el 15% de la marca gal·la. En aquest sentit, asseguren que l'Elisi pressiona constantment perquè els models de més èxit es fabriquin a França i, d'aquesta manera, les plantes del país puguin reeixir, un fet que juga en contra de la Zona Franca.

El futur de la planta de Nissan a Barcelona és incert. L'empresa ja ha anunciat que al juliol publicarà un nou pla de viabilitat per avaluar què s'ha de fer amb les instal·lacions i amb els treballadors. Dalmau opina que l'única solució que permetrà la supervivència de la fàbrica de la capital catalana passa perquè se li assigni la producció d'algun turisme que pugui fer revifar de nou les instal·lacions. Els treballadors, però, són conscients de les dificultats de tot plegat. "La situació només es pot salvar a nivell polític", diuen. La setmana passada, Colau i Collboni ja van assegurar que s'implicaran "al màxim" (<https://www.naciodigital.cat/noticia/196133/colau/collboni/asseguren/implicaran/al/maxim/defensar/planta/nissan/barcelona>) per defensar les instal·lacions i els seus treballadors.

## **Seat, l'obra d'un arquitecte anomenat Luca de Meo**

La crisi va deixar Seat molt tocada. La marca va tornar als números vermells i la seva presència al mercat era més aviat discreta. "L'empresa semblava un funeral", recorda Matías Carnero, president del comitè d'empresa del grup amb seu a Martorell. Però l'entrada de nous directius va donar un aire nou a la companyia. "James Muir (president de Seat entre 2009 i 2013), va tornar a posar ordre a l'empresa", mentre que el seu successor, Jürgen Stackmann (president entre 2013 i 2015), "va definir l'estratègia del ressorgiment", explica Dalmau.

Amb el terreny aplanat va arribar Luca de Meo, un executiu italià amb un marcat perfil comercial que va catapultar l'èxit de la companyia. De Meo va saber vendre els nous models SUV (una gamma que Seat no havia explorat abans) i va saber lligar el nom l'empresa a la marca Barcelona i a l'entorn de les *start-ups*. La prova de tot plegat és que Volkswagen -la matriu del grup- ha donat a Seat plens poders per fer-se càrrec de tots aquells desenvolupaments que tenen a veure amb el concepte "ciutat intel·ligent".

Bona part dels models de Seat es fabriquen lluny de Catalunya (el nou model Tarraco, per exemple, es produeix a Alemanya), però la planta de Martorell tampoc s'ha quedat de braços plegats. Les instal·lacions del Baix Llobregat també han fet un pas endavant gràcies a la introducció de noves tecnologies. "El 2013, Volkswagen va lliurar a Seat la fabricació de l'Audi Q3, i això els va fer guanyar en qualitat", apunta Vall, del CIAC. "La tecnologia procedent d'Alemanya s'ha anat aplicant a tota la fabricació de vehicles de Seat, i això ha estat la cirereta del pastís", afegeix.

Carnero, que acumula més de trenta anys a l'empresa, explica que tots aquests canvis s'han traduït en un canvi de mentalitat. "Sempre veig gent fent forats a la fàbrica, i això per nosaltres vol dir inversió i més projectes", diu. Ara, però, l'empresa haurà de fer front a una difícil tasca: trobar el successor adequat de Luca de Meo. L'empresari italià va anunciar al gener que marxava al grup Renault

(<https://www.naciódigital.cat/noticia/193948/luca/meo/deixa/presidencia/seat/anar/renault>), una decisió que va deixar molt tocada a la plantilla. Totes les veus coincideixen que el nou president de Seat hauria de seguir una línia continuista per no perdre tot allò que s'ha assolit. "Al cap i a la fi, les coses no les fa una sola persona, sinó tot un equip, i aquest gruix és el que segueix a l'empresa", apunta Vall.

## **Incertesa en el sector**

Sigui en un moment dolç o en un moment delicat, els dos grans fabricants d'automòbils de Catalunya miren cap al futur amb certa preocupació. Amb l'electrificació dels vehicles i els canvis de normatives, els sindicats calculen que el sector pot arribar a perdre un 40% dels seus treballadors.

En aquest sentit, els dos fabricants asseguren que la reconversió dels seus treballadors i també proveïdors és fonamental. Segons l'últim Observatori de la Indústria elaborat per la Generalitat de Catalunya (les dades fan referència al 2017), la indústria de l'automòbil suposa un 7% del volum de negoci total del sector secundari, mentre que el nombre de treballadors directes ascendeix a 15.675. Les estratègies actuals seran les encarregades de definir quin paper jugarà aquest sector en un futur no molt llunyà.