

## La reindustrialització de Nissan, sense fórmula definitiva dos anys després de l'ERO

*Els sindicats reclamen més rapidesa a les administracions*



Protesta dels treballadors de Nissan, quan es va anunciar el tancament | CCOO Nissan

**La reindustrialització de Nissan** no té una fórmula definitiva dos anys després de l'acord de l'ERO, que és el més gran de la història, amb 2.525 treballadors afectats directament i que va posar en perill la feina de 9.000 empleats indirectes. El "sí" definitiu es va donar després de negociacions maratonianes i de 95 dies de vaga indefinida. L'acord pactava allargar el tancament de les plantes de la Zona Franca, Sant Andreu de la Barca i Montcada a finals del 2021, per donar temps a trobar un substitut.

**"El balanç no pot ser positiu** perquè continuem sense tancar la reindustrialització. Necessitem un l'acord com més aviat millor", diu l'actual president de la mesa de reindustrialització i secretari general de Sigen-Usoc a Nissan, Miguel Ruiz.

Entre els **1.340 treballadors que estan a l'espera de trobar una nova feina**, "els ànims són de neguit, desesperació i en certa manera d'indignació perquè s'haurien pogut retallar molt els terminis i podríem tenir una reindustrialització efectiva. Però hi ha hagut molts actors i interessos involucrats", ha denunciat Ruiz en declaracions a l'ACN.

**L'aniversari del pacte entre l'automobilística i els treballadors** arriba en un moment en què està en marxa el concurs per trobar un operador logístic que gestioni l'espai, acompanyats d'un projecte industrial vinculat al sector de l'automoció. A banda d'aquest procés, la mesa va anunciar aquesta setmana que adjudicava al fabricant de motos elèctriques una petita part de la parcel·la,

de 60.000 metres quadrats.

El principal candidat per ocupar la major part de l'espai és el **hub de descarbonització (d-hub) liderat per QEV i Btech** i que proposa rescatar la **històrica marca Ebro** i llançar **les furgonetes i autobusos elèctrics Zeroid**. El d-hub espera rebre ajudes públiques a través del PERTE del vehicle elèctric i aquesta setmana s'ha conegut una primera assignació de 105 milions d'euros.

[noticiadiari]2/232496[/noticiadiari]

"Hem agafat el camí més complicat perquè d'empreses logístiques interessades n'hi havia moltes. (...) Hem buscat una **comunió entre logística i un projecte industrial**, al final s'ha aconseguit ser coherent i presentar una solució bona", assegura Ruiz.

Amb tot, aquest **concurs allarga encara més uns terminis fixats inicialment** -caducats des de fa mesos-. Ara, l'empresa logística guanyadora del concurs no es preveu que se sàpiga fins a finals de setembre i no serà fins després de conèixer-se que es podria instal·lar el d-hub a Zona Franca i continuar amb una història industrial centenària. Aquesta setmana la mesa va anunciar que s'ampliaren els terminis per presentar candidatures, fet que va portar els sindicats a reclamar una reunió extraordinària de la comissió, que encara no té data.

### La proposta favorita, descartada

Des que Nissan va abaixar les persianes, han passat moltes propostes per la mesa, entre les quals la dels xinesos **Great Wall Motors**, que eren els favorits per instal·lar-se. El "no" de la multinacional asiàtica va ser "el moment més dur" pels integrants de la mesa, que defensen que la qüestió es va portar amb "discreció". Algunes veus apunten que les administracions haurien pogut oferir més facilitats a la multinacional, però d'altres assenyalen que la xinesa va explicar que buscava un espai més gran i no estava interessada a llogar.

Dos anys després, els sindicats lamenten que sigui "tan fàcil com era" tancar una fàbrica a Espanya i que aquesta situació no hagi servit per canviar la llei i recuperar, per exemple, l'autorització administrativa dels ERO que va eliminar la reforma laboral del PP. **"Nissan no va poder demostrar pèrdues econòmiques, tot i la baixa producció**. Tot i això, el nostre país no va ser capaç de convèncer Nissan que la fàbrica de Barcelona no mereixia ser tancada", ha dit Ruiz. El sindicalista assegura que cal reflexionar perquè **l'automobilística** va preferir mantenir la seva fàbrica de Sunderland, al Regne Unit, encara que fos un territori fora de la Unió Europea i no pas el de Barcelona, que sí que en forma part.

[noticiadiari]2/235030[/noticiadiari]