

Nissan tanca la planta del Vallès

La multinacional nipona marca de Catalunya i deixa sense feina més de 3.000 treballadors



La manifestació a Sant Jaume aquest dimarts. | Andreu Merino.

La multinacional nipona Nissan tanca les seves plantes a Catalunya. Tal i com es temia des de fa mesos, l'empresa ha decidit acomiadar-se i deixar sense feina els seus més de 3.000 treballadors. La companyia ja ha comunicat al govern espanyol el tancament de les fàbriques de la Zona Franca, Montcada i Reixac i Sant Andreu. Els representants dels treballadors han rebut la notícia una hora abans de la roda de premsa del conseller delegat de Nissan, Makoto Uchida, que a partir de les deu del matí farà públics els plans de la multinacional i donarà els resultats financers de l'últim exercici. Els comitès d'empresa han convocat els treballadors a les 10 del matí davant dels respectius llocs de treball per informar-los de la situació.

[noticiadiari]2/203060[/noticiadiari]

La notícia suposa un cop molt fort per a la indústria catalana i afectarà directament a més de 3.000 treballadors, però indirectament a més de 25.000, vinculats a tota la cadena de proveïments de la companyia, segons càlculs dels sindicats. S'ha de destacar que el tancament de les plantes de Nissan a Catalunya suposa també la fi de la presència de la companyia nipona a la Unió Europea.

La decisió ha estat comunicada per la cúpula de Nissan, amb el màxim responsable de la companyia, Makoto Uchida, al davant. Nissan, en aliança amb Renault i Mitsubishi, ha reavaluat

els seus plans estratègics a nivell global, plans que eren anteriors a la pandèmia, però que s'han vist accelerats pels efectes de la crisi sanitària.

Just aquest maig, però del 1950, ara fa 70 anys, el govern espanyol donava llum verda a la creació de l'empresa Seat, que s'establiria a la Zona Franca de Barcelona. La constitució de la companyia es va fer a la seu de l'Institut Nacional d'Indústria a Madrid. Just quan se celebra l'efemèride de Seat, que va marcar un abans i un després en la història de la indústria catalana, el sector de l'automoció travessa per un moment crucial: l'empresa Nissan viu un compte enrere. Aquest dijous, el grup nipó ha fet públic el seu pla de futur i s'ha conegut la sort de la planta que té a la Zona Franca, amb més de 3.000 treballadors i que portava mesos amenaçada de tancament pels plans de reestructuració de la companyia.

Els sindicats, amb CCOO al davant, van convocar una vaga indefinida per denunciar la situació, una aturada que va començar el 4 de maig i que ha aconseguit congelar l'activitat de la planta. Aquest dimarts els treballadors es van concentrar a la plaça de Sant Jaume contra el tancament. (<https://www.naciòdigital.cat/noticia/203060/treballadors/nissan/es/manifesten/sant/jaume/contra/tancament/plantes>) Però la preocupació és general sobre el futur de Nissan. El Govern ha mostrat el seu suport a la plantilla i la voluntat de lluitar per la supervivència de Nissan a Catalunya. (<https://www.naciòdigital.cat/noticia/202710/govern/diu/no/tira/tovallola/evitar/tancament/planta/nissan?rlc=an>) Aquest mateix dimecres, el conseller de Treball, Chakir el Homrani, ha insistit en el convenciment que Nissan és "viable" a Catalunya (<https://www.naciòdigital.cat/noticia/203091/govern/defensa/nissan/es/viable/catalunya>). Des de la patronal, Foment del Treball ha insistit en què no es preveu cap més possibilitat que no sigui mantenir la planta oberta.

El diari econòmic japonès *Nikkei* informava aquest maig de la decisió de tancar la planta, de forma irreversible. La notícia ja era temuda des de finals de l'any passat, però va caure com una llosa just en un moment en què la societat catalana està aclaparada per la pandèmia i amb unes perspectives greus sobre el futur econòmic.

Jordi Amat escrivia fa uns dies un article interessant sobre la crisi de Nissan (<https://www.lavanguardia.com/opinion/20200517/481198357285/cambiar-de-coche.html>). Recordava que l'establiment de la Seat a la Zona Franca -el primer cotxe va sortir de fàbrica el novembre del 1953-, va canviar tot una època de l'economia catalana. Es van encetar uns nous temps, amb menys hegemonia del tèxtil i més de l'automoció.

L'analista feia una crida a salvar la planta, sempre dins d'un marc general que exigeix la reconversió del sector. L'objectiu -assegurava- és garantir que la regió metropolitana sigui un pol industrial de la nova mobilitat. L'avís d'Amat era un indicatiu del neguit sobre el futur de l'empresa que batega en els sectors més conscients de la societat catalana.

Segons dades del Departament d'Empresa i Coneixement, el sector del motor està constituït per 10.900 empreses, amb 143.000 treballadors i una facturació total de 23.800 milions d'euros, que suposa el 10,2% del PIB català. Un informe de la conselleria (<https://govern.cat/govern/docs/2020/02/27/13/51/569d88c3-b770-4b57-85a7-419c7fce6eb6.pdf>) presentat el febrer passat explicava la importància del sector de l'automoció a Catalunya: representa el 19% de la producció a l'estat espanyol (amb 548.000 unitats de producció).



Miguel Ángel Boiza. Foto: CCOO

Miguel Ángel Boiza: "Seria l'abandonament de l'única planta de Nissan a la UE"

El responsable de la secció sindical intercentres de Nissan de CCOO, Miguel Ángel Boiza, explica a **NacióDigital** que "està en joc que no tanquin totes les empreses que la companyia té a Catalunya: Zona Franca, Montcada, Sant Andreu, el centre de distribució de Nissan al port i la planta de recanvis". "És tot l'ecosistema de Nissan el que està en perill", recalca.

Sobre l'efecte en els llocs de treball, l'impacte és fort: són més de 3.000 persones directament afectades i 25.000 d'indirectes, vinculades a la xarxa de proveïdors. El dirigent sindical assenyala una dada fonamental. "Si tanca Nissan a Barcelona, tanca a la UE. La companyia no té cap més planta a la Unió Europea. L'altra que té a Europa és al Regne Unit", recorda.

Miguel Ángel Boiza (CCOO): "És tot l'ecosistema Nissan el que està en perill"

Boiza considera que la vaga ha estat un èxit: "Des del 4 de març s'ha aturat la planta i no s'ha fabricat res. I hem aconseguit en una situació d'emergència posar damunt la taula un tema com aquest". La pandèmia, segons ell, no ha canviat res, però ha accelerat la decisió de Nissan. Segons el sindicat, el cost és un gran error: "Suposarà un cost de 1.000 milions, mentre que readaptar-la suposarien uns 300 milions".

[noticiadiari]2/199675[/noticiadiari]

El líder sindical no es cansa de destacar les potencialitats de la planta: "Hem fet cotxes elèctrics. Els sabem fer. Com també hem fabricat per altres companyies. Som polivalents. I Barcelona és sempre una bona carta, per la força de la ciutat, per la connectivitat amb el port, pel seu pla de proveïdors".

La producció de bateries, el gran problema

A finals del 2019, CCOO va publicar un informe sobre el futur de l'automòbil, *Metamorfosi i renaixement del sector de l'automoció a Catalunya*. (<https://www.ccoo.cat/noticia/226052/ccoo-presenta-linforme-metamorfosi-i-renaixement-del-sector-de-lautomocio-a-catalunya-en-una-jornada-sobre-el-present-i-el-futur-del-sector-de-lautomobil?id=226052#.Xs6AiGj7TIU>) Un dels seus responsables, Salva Clarós, analitza per a **NacióDigital** el cas Nissan. Clarós assenyala que es viu un canvi tecnològic que defineix com una transformació tectònica: "L'automòbil, que ha estat la gran indústria del segle XX, passa del motor de combustió al motor elèctric. És a dir, la màquina es transforma en electrodomèstic". El canvi climàtic i les noves directives i legislacions, junt amb la presa de consciència de la societat, han fet la resta.

Salva Clarós: "En el cotxe de combustió, el valor afegit és el motor; en l'elèctric, és la bateria. I les bateries es fabriquen a la Xina"

"En el cotxe de combustió -explica Clarós-, el motor era el valor afegit. En el cotxe elèctric, el valor afegit és la bateria. I les bateries es produeixen gairebé totes a la Xina i l'entorn asiàtic, com Corea i el Japó, a banda d'una part a Nevada, als EUA". Aquí rau un dels problemes clau. Quina sortida hi pot haver? Per Salva Clarós, "Nissan ha patit perquè ha teixit aliances, amb Renault i Mitsubishi, però no han acabat d'anar bé". "Les grans indústries solen resistir-se a les grans transformacions", afegeix.

Quina sortida pot haver-hi? "Una seria que l'estat espanyol nacionalitzés l'empresa i recuperés la propietat de Motor Ibérica. Si aquesta companyia ja estat d'aquí, per què no recuperar-la?", exposa Clarós.

Les espases estan en alt. Demà se sabrà la decisió de Nissan. Mentrestant, milers de famílies catalanes esperen amb l'ai al cor el "veredict" de la companyia. En joc hi han molts llocs de treball i una part molt important de la història i, sobretot, del futur de la indústria a Catalunya. Setanta anys després de l'arribada de la Seat.

[noticiadiari]2/201655[/noticiadiari]
[noticiadiari]2/202916[/noticiadiari]
[noticiadiari]2/202926[/noticiadiari]
[noticiadiari]2/202971[/noticiadiari]
[noticiadiari]2/202681[/noticiadiari]
[noticiadiari]2/202295[/noticiadiari]
[noticiadiari]2/202521[/noticiadiari]