

## Nissan a Catalunya o el preu de la negligència d'Estat

Josep Reyner i Eduard Gracia. Economistes.

[Article publicat al Punt-Avui digital](#) el 5 de juny de 2020.

*«La raó més important ha estat l'ajuda que Renault ha rebut en tot aquest replantejament estratègic del govern francès, que té el 15% del capital de la companyia. Conscient del que s'hi jugava, l'Estat francès ha fet els deures, res a dir. Ha fet el que tocava, que és apostar fort i posar sobre la taula un aval de 5.000 milions d'euros a un préstec a Renault a canvi de garantir el futur de les seves plantes franceses.»*

De vegades un incident esdevé un símbol dels vicis d'un sistema, com un suspens per a un mal estudiant. El futur segurament recordarà el tancament de Nissan a Catalunya com un d'aquests esdeveniments.

El tancament de Nissan a Catalunya no s'ha improvisat. S'ha anat forjant en un període llarg de temps. Des de ja feia uns anys, Nissan-Catalunya havia anat perdent models, i la utilització de la capacitat productiva de les plantes catalanes anava minvant any rere any fins a situar-se per sota del 30% en els darrers temps. Quan el gener del 2018, Nissan va decidir deixar de produir el model principal que fabricava la fàbrica de Barcelona (Pulsar) sense substituir-lo per un altre i que deixava la planta per sota del 40% de la seva capacitat productiva, qui manava a Espanya? Feu memòria, si us plau. I què estava succeint a Catalunya el gener del 2018? Tampoc és difícil. Se'n diu 155. Qui hi havia a la Generalitat per preocupar-se del que feia una multinacional quins centres de decisió estaven a més de 10.000 quilòmetres? El govern de Mariano Rajoy va fer alguna cosa en aquell moment? Després vindrien més cops, el darrer la cancel·lació d'un contracte amb Mercedes que ha acabat situant la producció a l'entorn del 21% de la capacitat de la planta, però aquell cop ja va ser devastador. Un té la sensació que aquells mesos van ser decisius.

I ara com a conseqüència d'una reestructuració global del grup en què s'ha produït un replegament i repartiment de mercats entre els components de l'aliança empresarial ens ha tocat el rebre. En resposta a una profunda crisi, especialment de la casa japonesa però que afectava també Renault, la matriu japonesa es concentrarà a Àsia, al Japó, i a l'Amèrica del Nord. L'altre soci de l'aliança, Renault, es quedarà amb el mercat europeu i llatinoamericà, i Mitsubishi es concentrarà al Sud-est asiàtic i Oceania. Tot això acompanyat d'una especialització de models i unificació de components i plataformes per reduir costos. Les accions de Renault van pujar un 20% el dia de l'anunci del pla de reestructuració.

I en tota aquesta estratègia les plantes catalanes ocupen la baula més feble. Per què?

En primer lloc, els models que fabrica Nissan Catalunya competeixen directament amb els de Renault i, de fet, aquesta ja s'havia endut cap a França alguns dels que es fabricaven a Barcelona, de manera que ja havia contribuït així al deteriorament del futur de Nissan-Catalunya.

### L'ajuda de Renault.

Però la raó més important ha estat l'ajuda que Renault ha rebut en tot aquest replantejament estratègic del govern francès, que té el 15% del capital de la companyia. Conscient del que s'hi jugava, l'Estat francès ha fet els deures, res a dir. Ha fet el que tocava, que és apostar fort i posar sobre la taula un aval de 5.000 milions d'euros a un préstec a Renault a canvi de garantir el futur de les seves plantes franceses. Si us plau, no ens pregunteu si això és un ajut d'estat. La millor forma de garantir aquest futur de les plantes

franceses és traspasar-hi tota la producció que altres plantes encara mantenen. Les plantes de Renault en altres països (per exemple, a Espanya) tampoc no tenen el futur gaire clar.

Hi ha també una altra eina per competir: afavorir la inversió productiva. Però el govern espanyol sempre té altres prioritats. Per exemple, com assenyala Joan Canadell, l'any 2006 Nissan volia invertir 400 milions en una nova planta a Igualada, però el govern Zapatero no va apostar pel projecte. Ara ho paguem: pregunteu-vos, si no, com és que Nissan tanca a Catalunya, però seguirà operativa a Sunderland (a Anglaterra), que tot i ser Europa –territori Renault segons la nova distribució- i amb el doble de llocs de treball, té les economies d'escala que el govern espanyol va negar a Nissan BCN.

La tercera raó és estructural. És el lloc que ocupen les plantes automobilístiques espanyoles (i catalanes) dins de la cadena de valor dels grans fabricants mundials. Si no tens tecnologia (patents), ni capital propi, ni centres de decisió i t'has de conformar a ser una planta d'assemblatge, és obvi que només podràs competir intentant que els teus costos globals siguin més baixos que els d'altres competidors. I això ens manca en gran mesura perquè els governs espanyols afavoreixen sempre els sectors del BOE i les regions menys productives a costa de lluitar la resta de l'economia.

La globalització és una cursa on guanyen els més ben adaptats, i on tenir un estat efectiu que prioritzi la competitivitat és un actiu clau. Nissan no és res més que una prova més que l'Estat espanyol és molt lluny de fer aquest paper, per no dir que sovint fa el contrari. I això té un preu.

\* \* \*