

ECONOMÍA Y TRABAJO

LA CRISIS DEL CORONAVIRUS

El cierre de Nissan en Barcelona pone en riesgo 25.000 empleos y 500 empresas

El grupo japonés plantea el fin de actividad de la histórica fábrica en diciembre

DANI CORDERO / PERE RÍOS, Barcelona
Tres madrugadoras videoconferencias pusieron ayer punto final a la ínfima esperanza que albergaban Administraciones y trabajadores de salvar la fábrica de coches de Nissan en

Barcelona. El grupo japonés oficializó su decisión del cierre de las instalaciones y le puso fecha: el próximo mes de diciembre. Algo más de 3.000 personas perderán su empleo, aunque el mazazo al tejido industrial que se nutre

de esa factoría podría alcanzar desde 15.000 trabajadores, según el grupo, a los 25.000 que manejan los sindicatos. Unas 500 empresas proveedoras se verán afectadas por la clausura de la segunda mayor fábrica de Cataluña.

la multinacional, Makoto Uchida, en una rueda de prensa en Japón para desvelar el plan que pondrá en marcha durante los próximos cuatro años. El grupo reducirá su capacidad de producción un 20% y también el número de vehículos en catálogo con el objetivo de volver a los beneficios. El año pasado, anunció ayer, acabó perdiendo unos 5.700 millones de euros.

Las medidas más drásticas de ese plan son el cierre de Barcelona y de otra factoría en Indonesia. Ambos ceses de actividad van en la línea del plan trazado conjuntamente con Renault y Mitsubishi, consistente en dividirse el mercado mundial por zonas de referencia y repartírselo entre los socios. Nissan pondrá el foco en Japón, China y Norteamérica. Europa se lo ha reservado Renault.

Protestas de trabajadores

Tras conocerse la noticia, los trabajadores de la marca mostraron su indignación con la quema de neumáticos ante las puertas de los centros de trabajo de la compañía y cortes en algunas carreteras. A los poco más de 2.600 trabajadores afectados por los despidos en las instalaciones de la Zona Franca se añadirán los 180 de la planta de Montcada i Reixac y los 240 de Sant Andreu de la Barca. Está por ver qué sucederá con los centros de El Prat de Llobregat (151 empleados) y el centro logístico del puerto de Barcelona. Quiénes sí se han librado de la quema han sido los casi mil trabajadores que se reparten entre Cantabria y Ávila, que no se verán afectados por las medidas. De Fichy evitó valorar el coste del cierre, que el Ministerio de Industria ha cuantificado por encima de los 1.000 millones de euros.

La decisión se cobrará su primera víctima laboral el próximo lunes, cuando deje de ser consejero director general de Nissan Motor Ibérica Genís Alonso. El ejecutivo ha aducido "motivos personales" para dejar la compañía. La difícil crisis industrial de la firma la dirigirá Frank Torres, un histórico de la multinacional japonesa que en el pasado dirigió la planta de la Zona Franca y que desde hace unos años había recibido encargos fuera de España, el último para llevar la dirección del negocio en Rusia.

El Gobierno español y la Generalitat aparcaron ayer sus diferentes posicionamientos ideológicos y lanzaron un mensaje de unidad para reclamar a Nissan que reconsidere su decisión. El presidente de la Generalitat, Quim Torra, desveló que había hablado con Pedro Sánchez para aunar esfuerzos entre ambas Administraciones y hacer recapacitar a la empresa. La Generalitat criticó la decisión después de manifestar que el Govern ha inyectado 25 millones de euros en los últimos cinco años para diversos proyectos industriales.

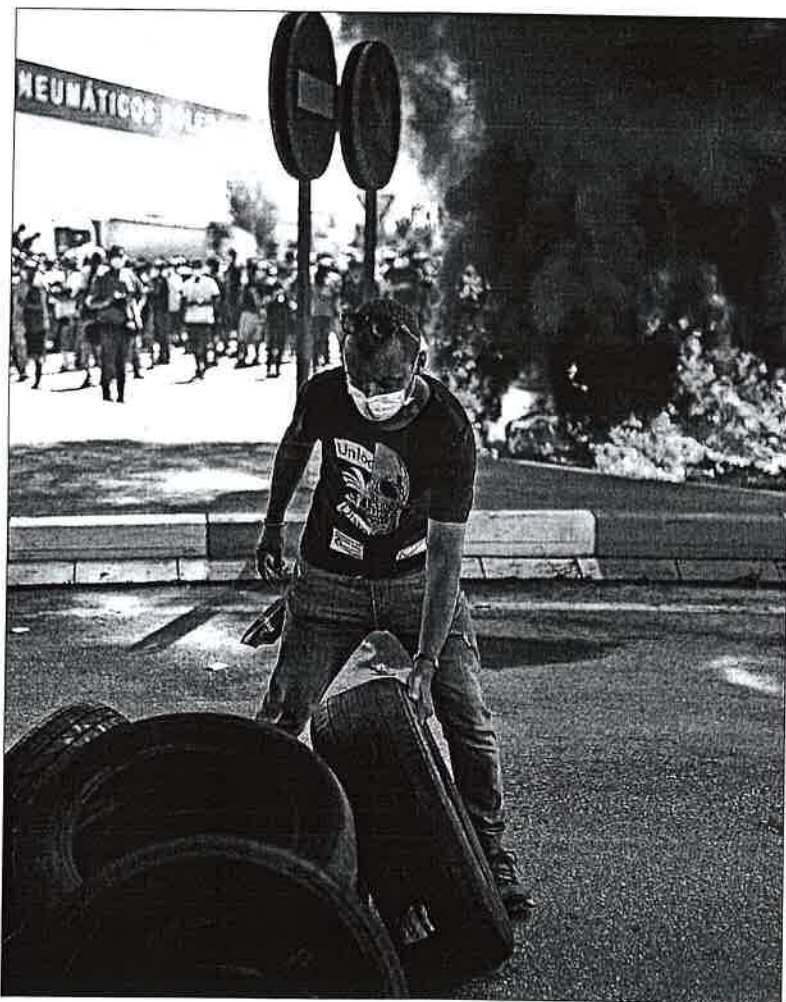
El vicepresidente primero, Pablo Iglesias, aseguró que "las nacionalizaciones son perfectamente posibles en la Constitución española y no son ni de izquierdas ni de derechas", mientras que Nadia Calviño, vicepresidenta tercera, acusó a Nissan de incumplir sus promesas al anunciar el cierre. "No es el mensaje que se nos transmitió por parte de la empresa en Davos", declaró.

La noticia es otro jarro de agua fría para el sector de la automoción española, que lleva años advirtiendo del riesgo de no tener centros de decisión en España y no contar con el debido acompañamiento de las Administraciones. En dos años, España habrá perdido dos plantas de fabricación de vehículos: el anterior cierre lo protagonizó también Nissan con su planta de camiones en Ávila, convertida ahora en un centro de recambios. Y es una demostración del efecto tractor que tiene cada una de las factorías. La de Barcelona se alimentaba del trabajo de unos 500 proveedores, entre fabricantes de productos y suministradores de servicios. Estaban los grandes del sector auxiliar de la automoción —Bosch, Faurecia, Gestamp, Antolin—, pero quienes más lo sufrirán serán las pequeñas empresas del ramo.

"Creemos que no hay ninguna posibilidad de dar viabilidad a la planta", afirmó ayer el presidente de Nissan en Europa, Gianluca de Fichy. Era su explicación para contrarrestar las declaraciones que ha realizado el Gobierno esta semana, que ha defendido que el plan de viabilidad que trasladaron al cuartel general de la multinacional en Yokohama era mucho mejor y mucho más barato que cerrar las instalaciones de la Zona Franca. Pero la cúpula de Nissan defendió que la escasa carga de trabajo (en torno al 20% antes de la crisis del coronavirus) existente hacía imposible alcanzar la rentabilidad pese a que se asignara un vehículo nuevo a Barcelona. Por lo que explicó el ejecutivo, la estocada definitiva llegó de la mano de Mercedes, cuando decidió retirar de su catálogo el modelo Clase S, una ranchera fabricada en la planta catalana y que se tenía que producir inicialmente hasta 2027, pero cuyos encargos se acababan precipitadamente este mes. La caída de las ventas de automóviles tampoco ayuda a rentabilizar inversiones.

Lo cierto, no obstante, es que Nissan llevaba años sin invertir y modernizar la planta. Lo que, sumado a la fabricación de modelos fallidos, la había dejado en una situación agónica denunciada por los sindicatos, sin que nadie —tampoco las Administraciones— reaccionara. Hace un año se pactó el despido de 600 trabajadores condicionado a una inversión de 70 millones. El recorte se puso en marcha, pero no la modernización de la infraestructura.

Y hay otros elementos que explican también la suerte de la factoría que Nissan instaló en los terrenos de la Zona Franca de Barcelona en 1983. Uno de ellos lo explicó el consejero delegado de



Protesta de los trabajadores en los alrededores de la factoría de la Zona Franca, ayer. / ALBERT GARCÍA

El fin del sueño de una factoría centenaria

La factoría de Nissan en la Zona Franca de Barcelona y el apellido de Motor Ibérica que Nissan luce en España es historia viva de la industria automovilística española.

El origen de Motor Ibérica en Barcelona se remonta a principios de los años veinte del siglo pasado. Henry Ford elige Cádiz para abrir una de sus primeras factorías fuera de Estados Unidos en 1920. Tres años más tarde, la multinacional estadounidense se traslada a la avenida Icaria de Barcelona bajo la promesa de unos aranceles más bajos y una

mano de obra más industrializada. Ford Motor Ibérica echaba a andar en España en esa gran fábrica, una de las primeras de España, donde se ensablaba el mítico modelo Ford T. Poco a poco fue aumentando la producción y antes de la Guerra Civil fabricaba varios modelos de coches y camiones.

Tras la guerra, el régimen de Franco intervino la compañía para que produjera material para el campo. De esa factoría salieron muchos camiones, tractores y maquinaria agrícola que, bajo la marca Ebro, han decorado los cam-

pos españoles durante décadas. Eran los años de la autarquía y la economía planificada.

Ya en los sesenta, Ford traslada su fábrica a unas parcelas a las afueras de Valencia, en Almussafes, y Motor Ibérica se queda en Barcelona gracias a la alianza con la mítica marca de tractores Massey-Ferguson. Ebro fue ampliando sus tentáculos con nuevas fábricas en otros puntos de España, pero su corazón seguía en Barcelona. En 1967, Motor Ibérica estrena sus nuevas instalaciones en la Zona Franca. Unos años más tarde, el grupo japonés Nissan adquiere la compañía para producir el todoterreno Patrol e iniciar su expansión en Europa. Ahora da un paso atrás y se despide de Barcelona.