



ARXIU

Nissan i Renault, unió de conveniència

L'entrada de Renault a Nissan obre tot d'interrogants sobre el futur de Nissan Motor Ibèrica a Catalunya. Amb tot, l'operació pot beneficiar la producció del Terrano II, el seu vehicle estrella.

A dalt, cadena de muntatge del Serena a la factoria de Nissan a la Zona Franca de Barcelona. L'any vinent s'hi fabricarà un monovolum mitjà sobre la base de l'Almera.

La situació de Nissan genera preocupació. Així ho ha deixat entendre diverses vegades en aquests darrers mesos el president de la Generalitat de Catalunya. De fet, Nissan ha estat una de les prioritats de l'agenda de Pujol en el viatge que va fer la setmana passada al Japó. Tot i que no ha transcendit el contingut de les converses, el fet és que el president català s'ha entrevistat amb alts directius de l'empresa nipona. Una reunió en què, segons fonts de l'empresa, també ha participat el director General de Nissan Motor Ibèrica, l'alcoià Rafael Boronat. Es tracta, si més no, d'una preocupació compartida en mitjans econòmics, sindicals i polítics. Nissan no té la importància de Seat per a l'economia catalana, però s'hi acosta.

Als 6.000 empleats que treballen directament per a Nissan caldria afegir-ne 30.000 més de la indústria auxiliar de l'automòbil.

Nissan ha distribuït les seves activitats a l'estat espanyol en set filials, la més important de les quals és Nissan Motor Ibèrica, amb la seva planta principal a la Zona Franca de Barcelona, on es fabriquen dos tot terreny, el monovolum Serena i la Vanette Cargo; i amb factories de components a Montcada i Reixac (Vallès Occidental) i a Madrid. La resta de filials s'ocupen de la fabricació de camions i furgonetes grans (a Àvila), de carretons elevadors (a Noaín, Navarra), o de la comercialització de vehicles, entre altres activitats.

Amb tot, no és que les filials de Nissan a l'estat espanyol passin

per un moment de crisi. Tot al contrari. Les matriculacions d'automòbils Nissan van augmentar un 26% l'any passat, segons dades de l'Anfac, l'associació de fabricants d'automòbils, i enguany es beneficien del bon comportament del mercat dels tot terreny. Segons el president de Nissan Motor Espanya, Daniel J. Young, "les vendes dels tot terreny viuen un moment d'eufòria, amb increments pròxims al 50%. Creiem que a finals d'aquest any podrien superar-se les 100.000 unitats venudes."

L'empresa continua liderant el mercat dels tot terreny a la península gràcies al Terrano II que, a més, és el vehicle de la seva categoria amb més quota de mercat a Europa. I per calibrar la importància d'aquest model que es fabrica a la factoria de la zona Franca de Barcelona, només cal dir que el Terrano II representa al voltant del 40% de la producció de Nissan Motor Ibèrica.

Tan optimistes són les previsions que la direcció, d'acord amb els sindicats, ha decidit retirar l'expedient de regulació temporal d'ocupació que hi havia actualment en vigor. No farà ús de la possibilitat que tenia de parar la producció durant uns dies i ha avançat als sindicats que tampoc se'n

per a la producció de tot terrenys a Barcelona

presentarà cap per al segon semestre de l'any.

A això s'hi ha d'afegir una altra dada. El maig de l'any que ve està previst que surti al mercat l'Almera Tino, un monovolum mitjà en el qual Nissan ha invertit 40.000 milions de pessetes i que serà el primer turisme que la marca fabricarà a Catalunya. Per tant, encara que l'any vinent baixés la producció dels actuals models, l'activitat no cauria perquè quedaria compensada per l'arribada a les cadenes de muntatge del nou vehicle. Prova de les bones expectatives és que l'empresa acaba de contractar 100 nous treballadors; són contractes eventuais de sis mesos però no deixa de ser significatiu.

Japonesos deprimits i francesos agosarats. Amb tot, el relatiu bon moment de Nissan Motor Ibèrica contrasta amb la situació del grup Nissan a nivell mundial, un gegant de l'automòbil en hores baixes que arrossega un deute industrial de més de tres bilions de pessetes. Per poder refer-se de la crisi, Nissan ha buscat ajut a occident. I ha estat Renault i en darrer terme el seu principal accionista, el govern francès, qui li ha ofert un salvavides. Renault s'ha quedat un 36,8% del capital de Nissan amb una injecció de capital de 837.000 milions de pessetes que pot arribar a ampliar fins al 44%.

Paradoxalment, però, pot ser aquesta solució per al grup la que porti problemes a Nissan Motor Ibèrica. Un cop desembarcats a Nissan, els directius de Renault amb el seu president, Louis Schweitzer, al capdavant han elaborat un pla per reduir el deute i ara plangen una reestructuració de les activitats de Nissan a tot el món.

Segons Daniel J. Young, "encara és massa d'hora per fer una valoració sobre els efectes que l'aliança pot tenir a Espanya, però sí que puc avançar que ambdues companyies mantindran la seva actual estructura. En el pla industrial s'estudia la possibilitat d'unificar la gestió de la compra de components i que en el futur sigui possible desenvolupar vehicles amb plataformes compartides.

Quant a les vendes, les xarxes comercials de les dues marques es mantindran separades". La direcció de Nissan ha garantit al comitè d'empresa europeu que de moment no hi haurà reduccions de plantilla, però tampoc no ha deixat clar si caldrà tancar alguna fàbrica o reorganitzar algun departament. Sigui com sigui, els sindicats consideren positiva la fusió, perquè "altrament Nissan hauria hagut de tancar".

Ara, el primer interrogant que

peses de desenvolupament s'haurien reduït notablement i això permetria que els dos models arribessin al mercat amb un preu molt competitiu".

També està en qüestió el futur del centre tècnic de disseny de vehicles que Nissan té a Barcelona. Actualment hi treballen un centenar de persones que es dediquen sobretot a adaptar els vehicles dissenyats al Japó que fabrica Nissan Motor Ibèrica, als gustos i exigències del mercat europeu.



ARXIU

s'obre és si això afectarà el llançament del monovolum Tino, que entra en competència directa amb el Renault Scènica. De moment hi ha un total hermetisme sobre la qüestió. En tot cas, segons Young, "l'esperit de l'aliança no és el d'eliminar projectes unificant la gamma de productes, sinó buscar la màxima complementarietat dotant cada model de personalitat pròpia i així obtenir una millor cobertura de cada segment". L'abatiment de costos passa per unificar plataformes entre les dues marques, però, en tot cas això hauria d'afectar més futurs cotxes que no d'altres projectes com el del Tino, que ja estan molt més avançats. "Un exemple és que en el futur, el Nissan Micra podria compartir plataforma amb el Renault Clio, és a dir, existirien dos vehicles diferents i amb diferent posicionament, però les des-

Hi ha el risc, doncs, que d'aquestes feines se'n faci càrrec el centre de disseny que Renault té a París.

Una altra àrea on la fusió podria tenir repercussions negatives seria el parc de proveïdors. A l'hora d'unificar proveïdors, les empreses que tradicionalment han subministrat els components a Nissan podrien ser desplaçades per altres que estan en l'òrbita de Renault.

En canvi, les fonts consultades coincideixen a dir que la integració de les dues companyies podria resultar positiva per a la producció dels tot terrenys a Barcelona, ja que Renault actualment no disposa de cap vehicle d'aquest tipus i podrà ampliar la seva gamma sense haver de fer grans inversions en recerca i desenvolupament. En aquest cas, la complementarietat beneficiaria també Nissan.

Robots muntant un tot terreny Nissan Terrano II. Renault no disposa actualment de cap vehicle d'aquest tipus.

Toni Canís