

Nissan: guanya Zapatero, perd Catalunya



Ramon
Tremosa

Economista (Universitat de Barcelona)

El president Montilla ha anat a París a visitar l'empresa Nissan, per mirar de fer alguna cosa que garanteixi el futur de la planta a Catalunya. Però els alts directius de la multinacional nipona saben que no és un agent rellevant per al futur de l'automòbil: el govern de la Generalitat no té capacitat de concedir incentius fiscals sobre l'impost de societats, ni tampoc pot prometre la construcció d'un tren de mercaderies que faciliti l'exportació de cotxes des de la planta catalana cap als mercats europeus. La Generalitat no té poders sobre l'una cosa ni l'altra i el dia 1 d'octubre

del 2005 el ministre del govern espanyol, José Montilla, va anunciar la presentació d'esmenes contra l'Estatut aprovat el dia abans al Parlament de Catalunya, que atorgava al govern català la recaptació de tots els impostos suportats al país.

Si es confirma que l'empresa japonesa, en converses amb el ministre espanyol d'Indústria Miguel Sebastián, aposta finalment per la fàbrica de Valladolid –en detriment de Barcelona– per a fer-hi els futurs cotxes elèctrics, caldrà començar a capgirar l'eslògan electoral del PSC. La victòria de Zapatero, gràcies als diputats del PSC al Congrés dels diputats, ara és utilitzada per debilitar la fàbrica catalana de Nissan i per impulsar la fàbrica castellana. Una planta que és molt més lluny de la mar que la de Barcelona i que, doncs, assumeix un cost de transport molt més gran per a exportar els cotxes al mercat europeu.

President Montilla, quins beneficis fiscals ha donat el govern espanyol a

Nissan perquè s'avingui a aquesta decisió contra tota lògica de mercat? Per què el govern espanyol endarrereix la construcció del tren de mercaderies des del port de Barcelona fins a la frontera francesa? Fins i tot el president del port, Jordi Valls, sempre ponderat, denuncia que els terminis d'execució d'aquesta via eren "manifestament millorables". Per què s'endarrereixen fins al 2015 unes petites inversions decisives per al futur de Catalunya (menys de 200 milions d'euros per a condicionar alguns trams)? Si aquest tren fos operatiu, les plantes de Nissan i de Volkswagen a Catalunya estarien salvades, perquè guanyarien un gran valor estratègic: esdevindrien la millor porta d'entrada europea de components que es fabriquen en altres continents. Per què UGT i CCOO no diuen res sobre els retards d'aquesta línia? I Esquerra ni tan sols pensa pressionar per acabar aquesta línia de tren i poder presentar algun trumfo electoral el 2010?