

## Opinió

## Lligats de peus i mans

20/02/11 02:00 - FRANCESC SANUY

El president de l'Anfac, la patronal dels fabricants d'automòbils, ha protestat enèrgicament contra la nova llei d'economia sostenible que incorpora unes modificacions del control, d'agències que són favorables als concessionaris. Efectivament, en deixar de ser distribuïdors, els 3.500 venedors de cotxes podran retornar els vehicles no venuts al mateix preu al qual els van adquirir i podran cobrar indemnitzacions si es trenca el contracte de representació o es veuen obligats a reduir plantilla. No sé del cert si aquest Sr. Garcia Sanz és el mateix que va considerar inoportú que un model de la Seat es pogués dir Martorell, igual com els que ja es diuen León, Córdoba, Ibiza, etc., "perquè la Seat és una empresa espanyola". Afirmació de la qual es desprèn que, a *contrario sensu*, Martorell no és una ciutat espanyola. En tot cas, el que em fa pensar és que, almenys, si són dues persones diferents segur que tenen la mateixa línia de pensament. Vegin, si no, com l'Anfac expressa el seu disgust per una normativa aprovada amb els vots del PP i de CiU i, en lògica conseqüència, amenaça amb tota mena de represàlies començant, però, no per fer el boicot als Salons de l'Automòbil de Madrid (govern del PP) i de Barcelona (CiU) sinó, amb absoluta coherència, negant-se a participar només al Saló de Barcelona. És ben bé allò del míting en el qual Hitler va dir que calia exterminar els jueus i un dels assistents, entusiasmada, va afegir: "Sí, i els ciclistes també". El Führer, desconcertat, va preguntar: "I els ciclistes, per què?". I, naturalment, la resposta va ser: "I els jueus, per què?".

No conec prou bé el tema dels concessionaris ni voldria entrar ara a valorar qui penso que té raó pel que fa al fons de la qüestió. Però sí que tinc la impressió que és justament ara, en aquests moments de crisi i de seriosa dificultat, quan més estretes, fluides i lleials haurien de ser les relacions entre els fabricants i els governs dels territoris on tenen situades les plantes de producció. La Peugeot ja va avisar dels perills d'un mercat interior massa reduït per absorbir el 35% de la producció total. De fet, les fàbriques han de competir fins i tot amb les altres filials de la mateixa empresa en d'altres països. I, com de puntetes, les últimes xifres publicades indiquen que Turquia ja està superant la producció d'Espanya. En realitat, encara tenim fresques a la memòria les frenètiques gestions per garantir la continuïtat dels centres de producció de les diferents multinacionals present a Espanya. A la Moncloa, una mica abans dels ajuts a la compra d'automòbils, ja es va cometre un error: convocar el president mundial de Renault i de Nissan, C. Ghosn, per signar un acord per facilitar el trasllat de la fàbrica de la filial japonesa de la Zona França a uns terrenys ja emparaulats a Odena per situar-hi la primera factoria de la marca a tot Europa. En aquella fracassada reunió al ministre del ram era català. I el president de la firma se'n va anar lògicament irritat, atès que no venia a negociar, sinó a signar. Posteriorment, quan anaven mal dades, el ministre Sebastián va haver d'anar a París, on va defensar la fàbrica de Renault a Valladolid, però es va oblidar de fer gestions a favor d'una Nissan que va duplicar les instal·lacions d'Anglaterra i aquí ha salvat una part dels projectes gràcies al sacrifici comprensiu dels treballadors.

Són temps, doncs, de col·laboració amb les autonomies i de reivindicar conjuntament les infraestructures i les contribucions a la millora de la competitivitat. La Ford de València, per exemple, ja s'ha pronunciat amb l'avis que, si en els propers cinc anys no s'ha materialitzat el corredor del Mediterrani, hi ha el risc que es plantegi la deslocalització a un altre país d'Europa. Ells saben millor que ningú que avui el cost salarial de construir un vehicle és molt inferior al cost logístic de situar-lo al mercat. Per tant, el ramal ferroviari Martorell - Port de Barcelona, l'ample de via europeu fins a la frontera i el rescat dels peatges d'autopistes són bàsics. Geoestràtegicament, Catalunya està ben situada. Ho acaba de demostrar Inditex - Zara amb la decisió de muntar el centre logístic a Tordera. Però de res no servirà la bona localització si el Ministeri de Foment i el visceral centralisme radial i acaparador de l'administració central no ens deixen competir en igualtat de condicions i sense handicaps hostils i discriminatoris.

Esgotada la paciència amb la Renfe, amb Adif, amb l'ens de Ports de l'Estat i amb tots els organismes que són un llast insalvable contra el nostre progrés, veiem atònits com es deslocalitzen la Sony o la Yamaha i ens resulta particularment dolorós als qui ara fa 30 anys vàrem ser pioners en la captació d'inversions estrangeres. Tant com quan ens diuen, a sobre, que l'únic perill que hi ha per conservar el Mobile Word Congress de Barcelona és la queixa de molts participants que troben a faltar els vols directes internacionals i transoceànics que entre Aena i Iberia ens han suprimit o ens han privat de tenir. Si no hi ha rectificació, valdrà més aconsellar als nostres fills que aprenguin l'alemany i se'n vagin "nord enllà, on diuen que la gent és neta, culta, ordenada i feliç".

Darrera actualització ( Diumenge, 20 de febrer del 2011 02:00 )



cristina losantos

**"En aquests moments de crisi i de seriosa dificultat és quan més estretes, fluides i lleials haurien de ser les relacions entre els fabricants i els governs dels territoris on tenen situades les plantes de producció"**

## Altres articles de l'autor

15/02/2011 Espoli amb insult

13/02/2011 Rato contra les cordes

Més articles ...

## Notícies de ...

Martorell Barcelona València Tordera