

L'automoció preveu crear enguany 2.000 llocs de treball a Catalunya

La producció de vehicles creixerà un 4% i la de components, un 6%

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

Les perspectives de la indústria de l'automòbil per al 2017 són prometedores, segons les previsions del clúster que agrupa la major part de les empreses del sector amb implantació a Catalunya. S'espera una alça del 4% en la producció de vehicles i un 6% en la de components, cosa que permetrà crear almenys 2.000 llocs de treball, entre directes i indirectes. Les empreses confien que el creixement de l'activitat dels últims anys continuï, malgrat les incerteses que estan generant alguns països, especialment els Estats Units amb les mesures proteccionistes anunciades per Donald Trump, que afecten directament Mèxic, un altre gran fabricant de cotxes.

“L'automoció viu un moment fantàstic a nivell mundial i estem en línia”, va manifestar ahir Vicenç Aguilera, president del Clúster de la Indústria d'Automoció de Catalunya (Ciac), entitat en la qual participen 180 empreses. Les oportunitats són enormes, segons la seva opinió, perquè l'antiguitat del parc automobilístic és elevada, de 9,7 anys de mitjana a Europa i de 12 a Espanya. “Així, si les condicions econòmiques acompanyen –va assegurar–, en els propers anys es pot donar una forta renovació de la flota de vehicles”.

La clau per a Catalunya, segons Aguilera, és “aprofitar aquest creixement continuat per fer inversions en innovació que col·loquin la nostra indústria en línia amb els principals avenços tecnològics del sector”. Això passa, segons el seu parer, per apostar pel vehicle elèctric, la conducció autònoma i la connectivitat, per als quals hi ha “instal·lacions adequades, com els circuits de Montmeló i Castellolí, equipaments, com el d'Applus+ Idiada, o trams d'autopista a l'AP-2 i l'AP-7 on fer proves, per posar alguns exemples que donen un avantatge competitiu davant altres llocs. “I tenim empreses molt potents que ja estan treballant en aquests camps”, va recordar, com Relats, que fa recobriments de cables, o Ficos, especialitzades en retrovisors. No obstant això, va lamentar, “ens està costant de retenir talent, no és fàcil trobar persones ben preparades”. Per això, des del clúster donen suport a accions formatives, com la recent creació de dos graus d'enginyeria d'automoció a la UPC i la UVic-UCC. Pel que fa a les infraestructures, el gran problema per a aquesta indústria és la logística, frenada per la falta de bones connexions ferroviàries, que els resta competitivitat, per la



MANÉ ESPINOSA / ARXIU

De les plantes catalanes van sortir l'any passat uns 555.000 automòbils

qual cosa el Ciac veu imprescindible disposar com més aviat millor del corredor mediterrani.

El vehicle elèctric és una de les grans prioritats i protagonitzarà aquest any “la

El clúster industrial creu que és el moment d'invertir per afrontar els reptes tecnològics

seva primera gran onada de creixement important” a escala global, amb alces interanuals d'entre el 60% i el 80%, segons el president del Ciac. “Encara estem en xifres petites, però a mesura que les prestacions millorin, que ja ho estan fent, les vendes pujaran de manera clara”, va considerar Aguilera. El 2016 es van ven-

dre a Espanya 4.746 automòbils elèctrics, un 51,5% més que l'any anterior, i 31.019 automòbils híbrids, un 68% més. Les dues modalitats d'alimentació van sumar una quota de mercat del 2,6%. Perquè l'electromobilitat s'enlairi, a més de continuar ampliant l'autonomia de les bateries, el president del clúster veu imprescindible que es normalitzi la càrrega als domicilis a les nits, perquè, en certa manera, “haurem de fer amb el cotxe com amb el mòbil”.

Catalunya és la primera comunitat espanyola en producció d'automòbils. El 2016, Seat i Nissan –les dues firmes amb planta a l'àrea de Barcelona– van acoblar 555.000 unitats, dels 2,8 milions del total d'Espanya. Totes dues sumen, de manera directa, prop de 18.000 treballadors dels més de 90.000 que el sector té directament i indirectament. Aguilera va recordar que aquest volum suposa una tercera part de la indústria catalana.●

Blesa serà jutjat pels sobresous a Caja Madrid

JOSÉ MARÍA BRUNET
Madrid

El jutjat d'instrucció 45 de Madrid va acordar ahir l'obertura del judici oral contra l'expresident de Caja Madrid, Miguel Blesa, i l'exdirector general de l'entitat Ildefonso Sánchez Barcoj, en relació amb l'aprovació al seu dia de sobresous en l'entitat que van causar un perjudici avaluat en 14,8 milions d'euros. La titular d'aquest jutjat, Luisa María Prieto, estima que tots dos van comen-

tre un delictes d'administració deslleial.

Aquesta causa contra Blesa se suma a les que l'expresident de Caja Madrid té pendents en relació amb la sortida a borsa de Bankia i amb les targetes opaques, afer pel qual ja ha estat jutjat i espera conèixer sentència. El cas dels sobresous, per la seva banda, va ser denunciat per Anticorrupció el gener del 2015 i va estar paralitzat gairebé un any a causa que al jutjat competent hi va haver diversos canvis de titular.

El fiscal encarregat del cas, Conrado

Saiz, demana per a cadascun dels acusats quatre anys de presó. Anticorrupció acusa tots dos imputats de la responsabilitat en els increments irregulars de les retribucions, ja que ells les haurien fixat en termes per als quals no tenien autorització. El consell d'administració els va donar competències sobre els salaris, però no per decidir augmentos substancials.

La Fiscalia destaca en aquest sentit el “coneixement i consentiment” dels dos sobre la manera de fixació de la retribució variable dels alts directius, l'excés d'aportacions al pla de pensions com a “gratificació extraordinària”, i els “pagaments indeguts en relació amb el cessament” del que era el seu secretari, Enrique de la Torre, que està acusat com a participi a títol lucratiu.●

TRIBUNA

Juan Tugores Ques

Catedràtic d'Economia de la UB

Roma 'first'

Quan es repassa la història de Roma, especialment la dels temps finals de decadència, sorprèn com van arribar al cim alguns emperadors. Crida l'atenció així mateix la multiplicitat de raons que s'apunten sobre el seu declivi. Moses Finlay, que va haver d'abandonar els Estats Units després de ser acusat de pertànyer al Partit Comunista, assenyalava com l'accentuació de les desigualtats va acabar desmotivant la societat romana. A l'altre pol ideològic, el liberal Ludwig von Mises argumenta sobre el deteriorament que van produir alguns excessos regulatoris en temes tan variats que incloïen aspectes migratoris i intervencions distorsionadores sobre els fluxos comercials, a més d'errors en les finances.

Moltes d'aquelles mesures haurien estat justificades pels intents de mantenir una situació hegemònica en un entorn canviant, però les respostes no van entendre les noves realitats i van acabar sent contraproduents. Al cap i a la fi, l'arribada de productes barats i de persones procedents de tots els confins de l'imperi –inclosos els ascendents d'alguns dels que van arribar a emperador en èpoques d'esplendor o d'alguns dels seus més pròspers mercaders– havia estat un motor de dinamisme de Roma. Però quan van aparèixer complicacions, les mesures per mantenir en primer pla Roma –Roma *first*, parafrasejant algun líder actual que prova d'afrontar problemes no tan diferents amb els mateixos tipus de mesures– van acabar girant-se contra la mateixa metròpoli.

Ja en aquells temps la resta del món no es va estar quiet davant els canvis a la capital imperial. Els injustament denominats bàrbars s'havien relacionat amb l'imperi tant o més per via d'acords i negocis que pels episodis militars que certa cinematografia han presentat com a gai-

Barallar-se amb els creditors no és gaire intel·ligent, com van descobrir massa tard alguns emperadors

rebé exclusives vies d'interacció. De fet, els acords que fixaven regles del joc entre Roma i els diferents grups d'arcs geogràfics que envoltaven l'imperi tenien gairebé tantes dimensions com els moderns acords regionals de molt ampli espectre. Les facilitats de comerç que proporcionaven les vies de comunicació que Roma mantenia obertes eren font de riquesa per a tothom, especialment per a la metròpoli.

En els negocis amb els bàrbars sovint era Roma la que quedava en posicions deutes. Fins i tot algunes preses de terres a la península itàlica eren maneres de provar de cobrar aquells deutes. Barallar-se amb els creditors mai no ha estat gaire intel·ligent, com van descobrir massa tard alguns emperadors. I incomplir els acords de forma reiterada, confiant que els ofesos no podien fer-hi res, també es va revelar letal a mitjà termini, per positiu i astut que pogués semblar a curt termini. Els buits que va obrir l'estratègia de Roma *first* van ser ràpidament ocupats per d'altres amb més empena i menys manies. És cert que la història, de vegades, es repeteix?