

La factoria de la Zona Franca en perill

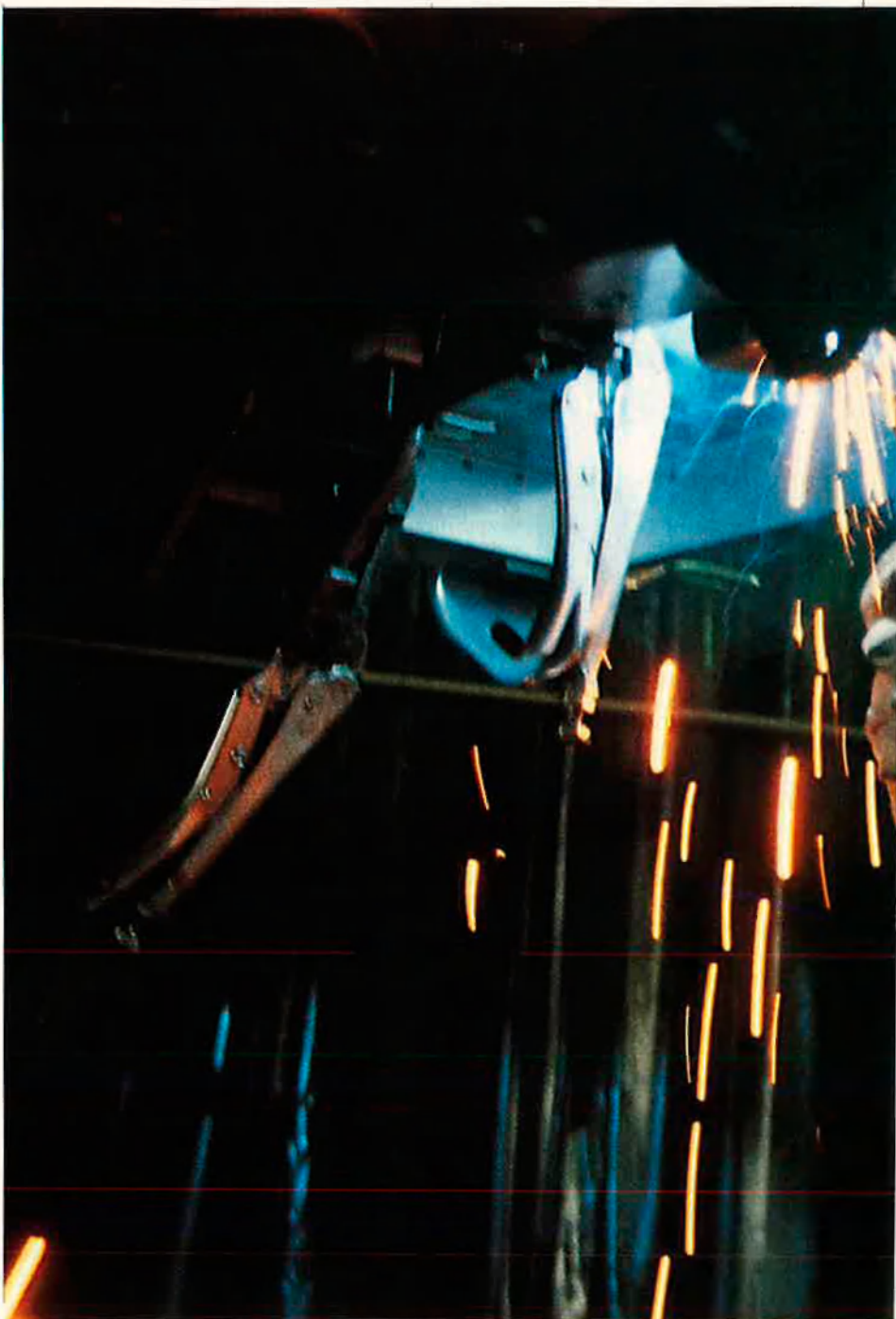
## Seat, una crisi a l'alemanya

El futur de milers de llocs de treball està en mans de la multinacional Volkswagen. La multinacional alemanya vol rebaixar pèrdues i el primer a rebre és Seat. Pel mig, crítiques creuades de mala gestió.

**P**els volts de quarts de dues del migdia, a la porta d'entrada d'autocars de la factoria Seat de la Zona Franca hi ha moviment. Uns autocars –alguns força esbalandrats– van descarregant treballadors del segon torn. Molts cabells blancs i cares cansades de més de deu, quinze o vint anys de treball en cadena passen sense entusiasme la reixa de la mítica fàbrica. La força del treball, aquella que els han xucolat produint des del petit sis-cents fins al cridaner Ibiza GTI; aquesta força que en les èpoques glòries els va permetre de plantar cara a les arbitrarietats del mercat o a les reconversions, sembla que minvi. L'arrogant eslògan “Zona Franca no es tanca” pesa massa. Ja queda lluny fins i tot el temps que el company Felipe venia a fer-s'hi fer la foto, i a prometre que amb el socialisme al poder, l'obrer, el treballador de la Seat, no hauria de lluitar més. “Ara potser caldrà tornar a lluitar” comenta el més agosarat, indubtablement conscienciat des del sindicalisme no majoritari, però la resta dels seus companys sembla com si no s'ho acabessin de creure.

Núvols negres regolfen sobre aquest quilòmetre quadrat d'instal·lació obrera químicament pura, però tothom espera que alguna cosa en quedi. Encara hi ha entre ells el tractament solidari de companys i ningú no vol pensar que serà el del costat a qui tocarà de plegar; ni tan sols volen perjudicar els seus companys de classe alemanys, si bé molts saben que poden acabar pagant el preu de la unitat alemanya.

El porter de la porta principal atura els dos periodistes. Un cop identificats, una pregunta significativa: “Veniu a informar-nos o a informar-vos?” Aclarit l'interrogant, un intercanvi breu de mots. Volem saber com està el pati: “Fotut”, sentència. No és gaire més explícit perquè no cal, però també perquè poca cosa més es pot afegir avui a un futur que encara és incert.



La Sociedad Espanola de Automóviles de Turismo, SA (SEAT), orgull en temps passats d'una hipotètica opulència industrial, aixecada per una classe treballadora que ha conquerit el seu benestar a cops de lluita, és avui un vaixell a la deriva, amb un timoner desconfiat que viu a Wolfsburg (Alemanya), en una mar en tràngol: el sector de l'automòbil, en crisi arreu del món.

#### EL TESTAMENT DE DÍAZ ÁLVAREZ

La crisi de Seat esclatava al mes de setembre. L'avui ja dimitit-acomiatat president executiu de la companyia, Juan

Antonio Díaz Álvarez reunia el consell d'administració a Martorell. Era el dia 14 i presentava el seu informe de gestió, sota la presència vigilant de Ferdinand Piech, president del grup Volkswagen. Els nombres van esclatar: es preveïen 100 mil milions de pèrdues en el present exercici. Les causes exposades foren tres: la caiguda de les vendes, la càrrega financera derivada de la construcció de la planta de Martorell –inaugurada enguany– i l'augment del deute en marcs per la devaluació de la pesseta. L'informe era el testament de Díaz Álvarez. Un Ferdinand Piech visiblement molest exi-

gia la presentació immediata d'un pla de sanejament radical que inclogués tota mena de mesures, sense descartar les retallades de plantilla. Aquesta previsió de pèrdues se sumava a les de l'exercici del 1992, que foren de 12.000 milions de pessetes. A final de mes Díaz Álvarez empenia viatge a Alemanya amb un pla de sanejament sota el braç, conscient que el seu cap seria el primer que rodaria, si no era acceptat. I així va ser. L'endemà de la reunió, aquest enginyer industrial asturià de 55 anys i membre de l'Opus Dei dimitia, era rebutjat per Piech, que considerava les propostes del seu soci espanyol –convertir la Zona Franca en un parc industrial i eliminar 3.500 llocs de treball– massa toves. La multinacional vol d'entrada, eliminar-ne 8.000. El total de Seat era de 23.000 fins al mes passat. Amb la compra de la planta de Lanbaden (Navarra) per Volkswagen, Seat s'ha quedat amb 18.400 treballadors.

La causa principal de la situació present, cal buscar-la en la triple devaluació de la pesseta. En un moment en què Seat té un elevat endeutament en marcs alemanys i, per ordre de Volkswagen, compra des de fa dos anys, el 50% dels seus components a Alemanya, la devaluació pot esdevenir mortal. Mentre la pesseta era forta –a 65 pessetes de canvi mitjà respecte al marc– comprar peces i motors a Alemanya no era tan car. Fins i tot sortia més rendible pagar el deute en marcs; els tipus d'interès dels crèdits alemanys eren més baixos que no els espanyols. Però amb la devaluació la situació es va capgirar fatídicament. De les 65 pessetes de canvi mitjà s'arriba a les 80. El deute es dispara i les compres de components a Volkswagen, pagades en marcs, es van encarir vertiginosament. Els sindicats van més enllà encara en aquesta qüestió i acusen de negligència l'empresa. Fonts sindicals asseguren que l'empresa va demanar un crèdit de 250 mil milions de pessetes en marcs per a poder afrontar la construcció de la nova planta de Martorell. Però el crèdit fou demanat sense cap assegurança de risc per possibles devaluacions de la pesseta, la qual cosa, segons les mateixes fonts, podria equivaler a un increment del 70% de les pèrdues.

#### “MAQUILLAR ELS NÚMEROS”

L'ombra del tancament torna a planar sobre la Zona Franca, com quan a final de la dècada passada Fiat va abandonar



## Una crisi en cadena

**L**a crisi de Seat no posa en perill només 8.000 llocs de treball a la planta de la Zona Franca. Ni posa en perill només els llocs dels 23.000 treballadors de la marca. Si la Zona Franca arribés a tancar —com anuncien les prediccions més pessimistes—, es calcula que hi hauria en joc 30.000 llocs de treball. De la històrica factoria de Seat, en depenen centenars d'empreses proveïdores, que es veurien obligades a tancar també, o, com a mínim a reduir dràsticament la plantilla. Això, deixant a banda les repercussions indirectes en el comerç i en els serveis en general d'una sotragada social com aquesta.

A tall d'exemple, com a mostra de l'efecte dòmino que pot ocasionar i que de fet ja ocasiona el sotrac de Seat, hi ha el cas del Grup Valeo. Aquest grup és una multinacional francesa especialitzada en la fabricació de radiadors, fars, panys i climatitzadors d'aire condicionat per a cotxes. Valeo té dues factories a Martorelles, una de climatitzadors i una de tèrmics per a calefacció, una altra factoria a la Zona Franca de Barcelona, on fabrica fars, una factoria a Olesa de Montserrat, on fabrica sistemes de seguretat per a vehicles (panyes), una a Saragossa, on fabrica radiadors, una a Múrcia, on fabrica embragadors, una a Martos (Jaén), on també fabrica fars, i algunes factories més, escampades per l'estat. Doncs bé, en el cas de la factoria de Martorelles, l'empresa ha incoat un expedient d'extinció de contracte a 55 dels 300 treballadors, amb un pla de jubilació que, segons fonts sindicals, representa la meitat del que donava fins ara d'indemnització. En el cas d'Olesa l'empresa ha resolt 90 expedients d'acomiadament, d'una plantilla de 400 treballadors. Després dels acomiadaments, ha contractat 30 treballadors eventuais. Tant a Martorelles com a Olesa, l'empresa ha comunicat als sindicats que les actuacions tenien a veure amb la recessió de Seat. En el cas de la factoria de la Zona Franca de Barcelona, la CGT ha denunciat que han demanat el trasllat definitiu de 43 treballadors a la factoria de Martos, i que 33 dels que volen traslladar pertanyen a la CGT, operació que aquest sindicat ha qualificat de "neteja sindical". És només l'exemple d'un dòmino que pot arribar a ser difícil de parar.

P. M. / E. V.

Seat. En aquesta factoria ja només fabriquen, com a producte estrella, el model Toledo, perquè els altres dos restants, el Marbella i el Terra, estan a les acaballes, abocats a la desaparició progressiva. Les estrelles de la casa Seat, la nova versió de l'Ibiza i el nou Córdoba, els fabriquen a Martorell, la planta preferida i la "més moderna del món", com no es cansen de repetir directius i treballadors de la casa. Amb tot, el clima no es d'eufòria, i tant a les naus com als passadissos es respira un cert clima de ressentiment envers la matriu alemanya de Volkswagen. Els



Juan Antonio Álvarez, ex-president de Seat, no va poder fer un pla de sanejament "suau". ARXIU

sindicats proven de defugir aquest clima, però l'evidència dels fets fa que no puguin evitar una certa crítica, "sense voler perjudicar els companys de Wolfsburg", matisen.

La crítica se centra, primerament, contra la direcció de la multinacional, amb l'afer del crèdit sense assegurança de risc i amb l'obligatorietat imposada de comprar els complements a la matriu. Però també acusen la direcció del grup Volkswagen de "maquillar els números", i concretament de "posar el crèdit a pèrdues, i no pas a despeses". En aquesta línia, fonts sindicals de Seat asseguren que el seu propòsit no és de "presentar mala imatge contra els alemanys", però

afegeixen que "si van mal dades, sortiran més coses". Com ara que els Polo fabricats a la planta de Navarra que ara ha comprat Volkswagen, quan els venien a la matriu alemanya, sempre segons les mateixes fonts, "posaven el preu ells i els compraven a un preu més baix que el preu de cost". O altres coses, com ara que els models Toledo i Ibiza són més competitius que no els equivalents Volkswagen Vento i Golf. "On hi ha un Toledo al costat d'un Vento, es ven molt més el primer, i on hi ha un Ibiza i un Golf, el primer aguanta molt bé", explica un sindicalista. El problema de fons, per aquest sindicalista, és la planificació: es fabriquen models que es fan la competència; dit d'una altra manera, "ens fem la competència a nosaltres mateixos". Globalment, pels sindicalistes, el que passa és que als despatxos de Wolfsburg afavoreixen uns interessos geopolítics que entren en contradicció amb les lleis del mercat. La Zona Franca seria, segons aquesta argumentació, més rendible que no pas la planta de Wolfsburg, però la unificació alemanya té els seus preus i aquest n'és un. Paral·lelament, des del món sindical també s'adverteix que la multinacional ha deixat d'estar interessada per Seat, i posen com a exemple la desviació d'inversions a l'euro-pa de l'est, "on tenen mà d'obra qualificada i barata", i a països en vies de desenvolupament (vegeu el requadre de la pàg. 12). Significativament, un sindicalista comentava que "si el mur de Berlín arriba a caure dos anys abans, la planta de Martorell no s'hauria construït".

Amb aquest clima els sindicats aborden una difícil negociació. Una plantilla de 49 anys de mitjana, molts d'ells gats vells de l'obrerisme, es pot veure reduïda dràsticament. Els seus representants principals són UGT —amb majoria al comitè d'empresa—, i CCOO. Per lliure i minoritària, però en certa manera vigilant el comitè d'empresa, hi ha la CGT, l'ex-CNT —que tan nerviosos posa els caps de la multinacional, fins al punt que estan exclosos del comitè europeu que negocia—. UGT i CCOO mantenen una actitud comuna davant la crisi. Unitat d'acció, en termes del gremi. Les primeres informacions que van arribar a

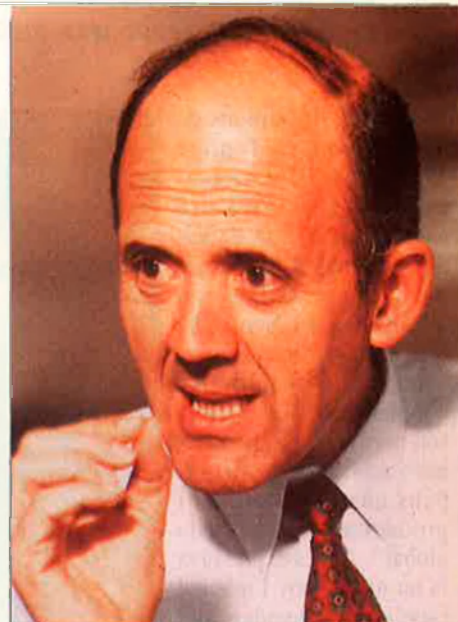
aquests dos sindicats, segons que ha explicat un portaveu, van ser extraoficials i indicaven que Volkswagen tenia la intenció de tancar la Zona Franca i acomiadar 8.000 persones. Les explicacions oficials parlaven de suprimir sis o set mil llocs de treball i que la planta tanca-va o era reconvertida en un parc industrial. Tot i que els sindicats ja van demanar en aquell moment un pla de viabilitat, Díaz Álvarez —explica el portaveu— no va consultar ni la UGT ni les CCOO a l'hora d'elaborar el seu. No va ser fins a la reunió tinguda a Alemanya la setmana passada, a la seu del grup, que aquests dos sindicats van exposar el seu plantejament. En la reunió, segons que ha assegurat el secretari d'imatge d'UGT-SEAT, Josep Pujol, la direcció de la multinacional "va garantir que no passarà res"; això sí, va expressar la voluntat "d'adequar" la factoria de la Zona Franca, perquè actualment és "vella,

molt gran i només treballa al 45%". Pujol també va assegurar que la direcció de la multinacional té la intenció de traspasar la major part de la producció a Martorell i liquidar "el que no es pot traspasar". Vista aquesta disposició, els sindicats van replicar que Seat no es pot mantenir només fabricant cotxes a Martorell. Per a abastar el mercat interior, on hi ha més de mil concessionaris, Seat necessita fabricar 1.500 cotxes diaris. Al mercat exterior, ja se n'hi exporten 1.500 més cada dia. Martorell, a ple rendiment, només en pot fabricar 1.800. Amb Martorell sol, no es poden abastar els dos mercats i sense l'un d'ells, segons els sindicats, Seat no té futur. Segons aquesta tesi, Josep Pujol augurava per a l'empresa 3 o 4 anys de vida, després dels quals acabaria desapareixent. "Es quedarien només amb l'Ibiza i el Còrdoba, els traurien la S i els posarien la W", afegeix. Els delegats d'UGT i CCOO van

traslladar, en el marc de la reunió, la posició sindical a la direcció alemanya: manteniment de la marca i preservar la Zona Franca oberta. A partir d'aquests dos "in-negociables", tant CCOO com UGT consideren "negociable" una reducció de plantilla i una reconversió de la Zona Franca en parc industrial. Amb tot, l'únic compromís que els sindicats van poder arrancar d'un escèptic Piech va ser de tornar-se a reunir un cop aquest s'hagués entrevistat amb les autoritats estatals i autonòmiques.

#### "MANIOBRES FRAUDULENTES"

Per la seva banda, el tercer sindicat present a la Zona Franca, la Confederació General del Treball (CGT), té un judici molt més crític sobre la crisi i acusa UGT i CCOO de practicar una "política del mal menor" que els fa responsables de l'actual situació. La CGT parla, referint-se a Volkswagen, de



López de Arriortua ha intentat negociar amb el Govern espanyol i amb la Generalitat. ARXIU

"maniobres fraudulentas de la multinacional contra Seat", i aporta com a exemples l'endeutament en marcs, el crèdit no assegurat, la importació de components a preus més elevats, el bloqueig de l'exportació del Toledo al mercat alemany, entre altres. El sindicat llibertari també acusa el Govern espanyol de "regalar una Seat neta de deutes i amb la xarxa comercial més extensa de l'estat" a la multinacional, i el qualifica "d'irresponsable" per haver abandonat la seva participació accionarial, perquè "va perdre la capacitat d'intervenir contra possibles maniobres i abusos de la multinacional". La Generalitat també és criticada per la CGT per haver "subvencionat" l'activitat de Volkswagen mitjançant l'aprovació d'expedients de regulació d'ocupació (ERO). Per a afrontar la crisi de Seat, proposen la creació d'una plataforma unitària sindical que defensi un bloc de mesures concretes. Entre aquestes, la CGT demana de repartir el treball "solidàriament entre tots els centres de Seat de l'estat" —en aquest sentit dos dels seus portaveus, Paco Selas i Antonio Gil han assegurat en declaracions a aquesta revista que a Martorell treballen també el dissabte i en dies festius—. Pel que fa a la Zona Franca, demanen la permanència del model Toledo, la planificació d'un nou model, la fabricació del Còrdoba, o d'una part, o bé la de l'Ibiza, inversions per al nou model en substitució del Marbella i per a un nou taller de pintura, i un increment del grau de nacionalització dels components. L'única reducció de plantilla que accepta la CGT són les



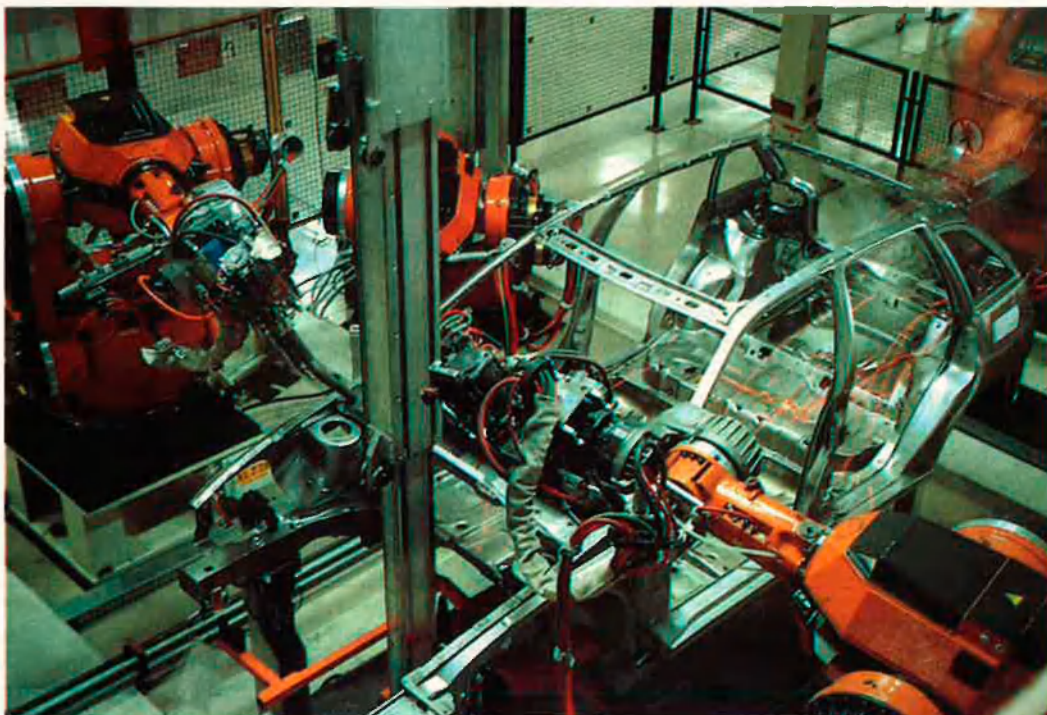
Ferdinand Piech, president de Volkswagen, vol mesures dràstiques. ARXIU

## Volkswagen, una mare que mata

**M**és de 15 milions de persones a l'antiga Alemanya de l'Est necessiten cotxes nous. Però això encara és poc: hem de mirar més enllà d'Alemanya, cap a l'Europa de l'Est, cap a l'Amèrica del Nord i del Sud, cap a la Xina i l'Orient Llunyà. La majoria de companyies d'automòbils són nacionals per tradició, però nosaltres som europeus que competeixen i produeixen a una escala global". Així s'expressava fa tot just un any i mig qui llavors era president del grup Volkswagen, Carl Hahn. Ha canviat el president —ara és Ferdinand Piech—, però la filosofia és la mateixa. L'any 1997 el grup alemany propietari de Seat haurà tancat un pla d'inversions de 5 anys que representa una despesa de

51.000 milions de dòlars en total al llarg de tot el planeta. Una aposta que és un símbol. Si se'n surt, haurà demostrat el que és capaç de fer una empresa europea actuant a escala mundial. Si fracassa, els analistes alerten que és possible que la indústria europea exigeixi més mesures proteccionistes davant el perill japonès i l'americà. Volkswagen és, doncs, una empresa que pensa en clau mundial, i a més des d'una perspectiva alemanya: el criteri nacional —Seat com a empresa estratègica de l'economia catalana— no és tingut en compte.

Hi ha, en primer lloc, l'Europa de l'Est. Volkswagen pretén, en primer lloc, la consolidació d'un mercat interior alemany fort i unificat. És una conseqüència directa de la caiguda del mur de Berlín, i a la vegada un objectiu "nacionalista" del grup alemany, que en aquesta estratègia compta amb tot el suport del govern de Helmut Kohl. El segon objectiu de la firma, i no per això menys important, és d'aconseguir l'hegemonia en els nous mercats de l'Europa de l'Est. La fàbrica txeca Skoda, al nord-est de Praga, és en aquest sentit la inversió més grossa —però també la més arriscada— que té Volkswagen entre mans. Després de competir amb Renault i altres potents rivals l'empresa alemanya va aconseguir de quedar-se amb aquesta antiquada



En la factoria de Seat de Martorell, "la més moderna del món", Volkswagen va invertir uns 250.000 milions de pessetes que implícitament han significat el final de la factoria de la Zona Franca.

ARXIU

planta de producció, en la qual ja ha invertit almenys 6.500 milions de dòlars. Els equips de la Volkswagen es van instal·lar immediatament a l'edifici de l'antiga ambaixada de la RDA a Txecoslovàquia per posar en funcionament un monstre que els pot resultar molt rendible: Un treballador mitjà de la fàbrica de Skoda cobra unes 15.000 pessetes al mes, i un directiu no arriba a les 500.000 pessetes. A la fàbrica central de Wolfsburg un obrer cobra per la mateixa feina gairebé 400.000 pessetes mensuals, i un directiu, uns 125 milions de pessetes l'any. Els estratèges de Volkswagen preveuen que l'any 1995 vendran a l'Europa central gairebé dos milions de cotxes cada any, quan ara n'hi venen 800.000.

Però el somni global dels alemanys arriba més lluny: a mitjan anys 90 pretenen convertir-se en el principal fabricant occidental de cotxes a la Xina, un virginal mercat potencial de 1.000 milions de persones, amb una producció de 300.000 vehicles l'any. Volkswagen hi ha instal·lat dues plantes de producció en règim de *joint venture* amb el govern xinès: una a Xangai i una altra a Xangtxun. El tracte amb la República Popular puja a 500 milions de dòlars.

L'omnipresència alemanya es completa amb les inversions a Portugal —2.800 mi-

lions de dòlars, a mitges amb Ford— i al Brasil.

Dins aquest pla tan ambiciós, el paper reservat a Seat es diu Martorell, on Volkswagen ha construït el que és possiblement la planta de producció de vehicles més moderna del món. Una brutal inversió —250.000 milions de pessetes— avalada per la presència, el dia de la inauguració, de totes les autoritats del país, fins i tot del rei d'Espanya, en un gest no gaire habitual en aquests casos. L'objectiu de Martorell és la producció de 1.500 unitats per dia en tres torns, que vol dir vint hores de treball efectiu. La plantilla de la factoria és d'unes 5.600 persones, de les quals el 75% són de nova contractació i la resta traslladades de la Zona Franca. Els sindicats de treballadors de Seat reconeixen avui que en aquell moment no els va passar pel cap que la inversió de Martorell portava implícit el final de la factoria de la Zona Franca; ben al contrari, tot tenia l'aparença d'una aposta a fons dels alemanys per la marca Seat. Però, a la llum dels esdeveniments de les últimes setmanes, comença a ser clar que l'estratègia expansionista i modernitzadora de Volkswagen d'abast mundial —de la qual Martorell forma part— no compta amb la Zona Franca. I és que hi ha mares que maten.

P. M. / E.V.

pre-jubilacions als 55 anys, i defensa la participació de l'estat i la Generalitat en el capital de Seat. En la mateixa plataforma de mesures, es manifesta l'oposició a la venda de Fiseat a la multinacional i a transferir la decisió sobre la compra de materials i components, finançament i disseny a Volkswagen. Paco Selas i Antonio Gil asseguren que Piech està disposat a tirar endavant un "tancament ordenat" de la Zona Franca i que la intenció no és d'aquest estiu, sinó que l'empresa, segons la versió d'aquests dos sindicalistes, va encarregar un estudi de viabilitat ja fa un any i mig, quan va començar la tempesta monetària.

Allunyada d'aquestes polèmiques, la direcció de la multinacional alemanya

sindicals qualifiquen aquests contactes de merament "simbòlics". Piech, segons que ha transcendit, va comunicar a les institucions públiques la ferma decisió de Volkswagen de tancar la factoria de la Zona Franca. Probablement el tancament seria progressiu, i consistiria a traspasar la fabricació del Seat Toledo de la Zona Franca a Martorell i a deixar morir la producció dels models Terra i Marbella. Tant Serra com Pujol van traslladar a la direcció de la multinacional la necessitat que porti més recursos financers a la marca Seat en conjunt, i el segon va remarcar la voluntat que a la Zona Franca "es mantingui el màxim possible d'activitat industrial relacionada amb l'automoció": possible al·lusió a la con-

## La crisi de l'automòbil

**G**uerra de nervis. Aquest és l'estat de les relacions entre les grans firmes productores d'automòbils del món. L'enfrontament entre General Motors i Volkswagen al voltant del "cas Super López" n'ha estat l'exemple més públic i espectacular. Però és només una petita mostra de les estratègies i moviments dins el sector de l'automoció. I és que el pastís que s'han de repartir les grans companyies és cada cop més petit i més prim. La recessió econòmica general ha colpit durament el sector. Actualment a Europa es fan molts més cotxes dels que la gent compra. Hi ha un excedent de producció

d'uns tres milions d'automòbils, xifra que els coneixedors de la indústria creuen que es pot incrementar fins a set milions l'any 1996. Paradoxalment, les grans companyies s'havien anat preparant tecnològicament durant aquests últims anys per a encarar-se a una demanda molt més alta, alhora que invertien en noves plantes industrials o bé en compraven de velles per modernitzar-les. Els fabricants europeus, a més, veuen amb preocupació les inversions de japonesos i nord-americans al Regne Unit, únic mercat nacional europeu que surt de la crisi i que genera una demanda creixent.

Què fer? Cercar aliances estables –Renault i Volvo han anunciat una fusió pròxima–, filar molt prim amb els models a oferir al mercat, pressionar la Comunitat Europea perquè limiti al màxim les importacions del Japó, i sobretot seguir la línia que els Estats Units, també en aquest cas, han marcat: tancament de les plantes més velles. Però a Europa això no és tan fàcil: per als empresaris, les estructures laborals són "poc àgils i flexibles"; els sindicats saben que aquesta "manca de flexibilitat" és l'única defensa que tenen els treballadors contra l'aplicació de mesures salvatges. Sigui com sigui, els tancaments arribaran, i potser la factoria de la Zona Franca de Seat tindrà el dubtós honor de ser el primer.

P. M. / E. V.



Els obrers de la Zona Franca responsabilitzen Volkswagen de les pèrdues de Seat i acusen el Govern d'haver venut de manera "irresponsable" la companyia.

CARME PUERTOLAS

feia la setmana passada una ronda d'entrevistes amb les diverses institucions de govern afectades. Ferdinand Piech, i el seu flamant fitxatge, el polèmic Ignacio López de Arriortua –que els treballadors qualifiquen de "personatge nefast" per als seus interessos– es van entrevistar amb Narcís Serra, amb el ministre d'Indústria Juan Manuel Eguigaray, i amb el president de la Generalitat de Catalunya Jordi Pujol, que anava acompanyat del seu conseller d'Indústria, Antoni Subirà. En cap de les entrevistes, la direcció de Volkswagen no va obtenir cap mena de suport econòmic de les institucions públiques, com en principi semblava que buscaven, si bé algunes fonts

versió de la Zona Franca en un parc industrial de proveïdors; una possibilitat que ara com ara sembla tenir poca viabilitat. La primera concreció de la fi d'aquesta crisi se sabrà el dia 25 d'octubre. Aquest dia es reunirà de nou el comitè de vigilància, màxim òrgan de responsabilitat del grup Volkswagen, i hi ha previst que s'exposi les previsions de producció de tot el grup. En aquest moment es començarà a saber, probablement, cap on anirà la mítica factoria de la Zona Franca i, globalment, quin futur es prepara per a la marca Seat.

Pere Martí  
Eduard Voltas