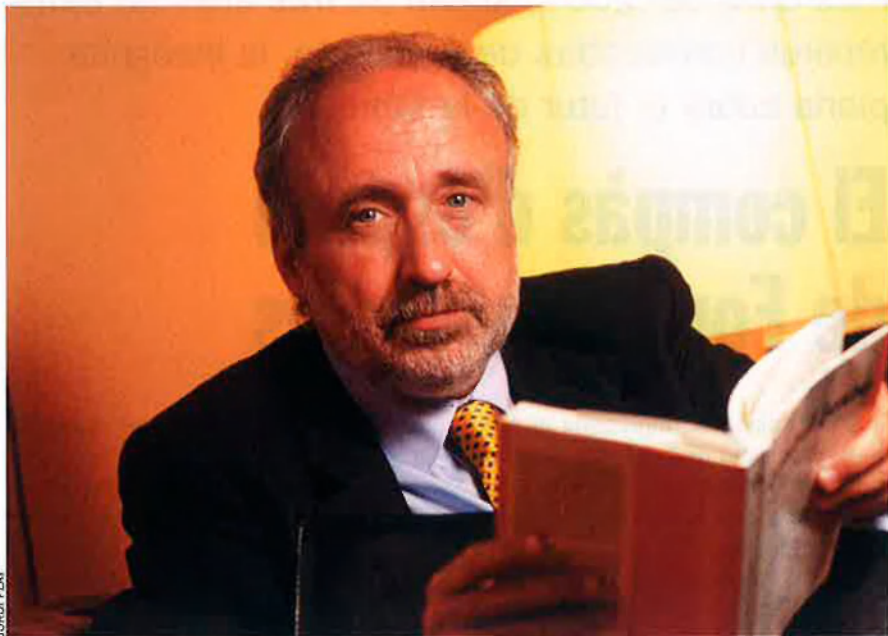


“Que Volkswagen no oblidí l'esforç que els governs han fet per a SEAT”



JORDI PLAY

Hi ha paral·lelismes entre la situació que va viure SEAT el 2003 i l'actual?

—La situació era molt diferent, sobretot perquè no teníem l'espasa de Dàmocles d'un acomiadament de 800 persones. Al contrari, vaig tenir converses amb els dirigents de la companyia sobre plans de futur. Però ara SEAT viu un punt d'inflexió, en un sector de l'automoció molt complex, amb una competència extrema i mercats emergents. I tot això amb una fórmula de reestructuració de Volkswagen a àmbit mundial.

—Quins eren aquests plans de futur?

—Fer un gran salt tecnològic i d'innovació, perquè una empresa automobilística no pot competir sense increments substancials en aquests àmbits que estimulen la demanda i fomenten la competitivitat. En aquesta línia, la companyia matriu tenia un pla d'inversió per a SEAT, i des de la Generalitat, a través de l'Institut Català de Finances, vam signar un conveni d'ajudes a SEAT que

Antoni Fernández Teixidó, exconseller de Treball, Indústria, Comerç i Turisme (2002-03), gestionà les ajudes concedides a SEAT el 2003.

representaven exactament el 10% de tota la inversió que havia de fer durant els propers anys en aquest àmbit.

—A banda de donar ajudes, què més pot fer un Govern per a la principal empresa industrial del país?

—Si ara jo fos conseller d'Indústria, no posaria més diners sobre la taula per a la companyia, perquè estem parlant de diners públics i hi ha un límit legal, sinó que faria un seguiment d'aquell pla d'inversió per veure si està donant resultats o en pot donar.

—Però la tecnologia ja no és el problema de SEAT, sinó la tensió entre la demanda objectiva i l'oferta. No han estat prou bones, les mesures de flexibilitat del conveni?

—Les fórmules de flexibilitat del conveni col·lectiu de SEAT són molt innovadores, però ara la situació objectiva és tan complicada que són insuficients per al futur de SEAT.

—La continuïtat de SEAT pot perillar, doncs?

—SEAT està en molt bones mans, però hem de progressar en la flexibilitat, fent fer tot el possible perquè no hi hagi cap retallada substancial dels salaris. Finalment és en l'equilibri de totes aquestes mesures que SEAT se'n podrà sortir.

—Però, té ple sentit que es mantingui una filial com SEAT si hi ha models Volkswagen que poden satisfer un mateix tipus de client?

—Volkswagen és conscient que l'anterior Govern espanyol del PP i també el govern de CiU vam donar un gran suport a SEAT, i que s'han de complir els compromisos adquirits. I sincerament, no se'm passa pel cap que la companyia prescindeixi d'aquesta evidència en les seves decisions. Que ningú no oblidí l'esforç que es va fer per SEAT.

—Posant-nos en el pitjor dels escenaris, què significaria per a Catalunya el tancament de SEAT?

—Seria una catàstrofe per al país, arribarien dies molt negres per a la indústria catalana. Cal lluitar decididament perquè això no arribi a passar.

—Vostè va tenir en compte l'opció que la Generalitat entrés a formar part de SEAT, tal com es produeix a Volkswagen amb un govern regional?

—Aquesta sempre ha estat una aspiració dels sindicats. Però jo mai no he cregut en la fórmula que un Govern entri a formar part d'una companyia, seria intervencionisme.

—Encara que hi hagués en joc el futur industrial del país?

—Hi ha altres instruments per intentar salvar l'empresa: mesures de suport, negociació directa amb la companyia i fer memòria del que significa SEAT per a Catalunya.

Gemma Aguilera