

Superada la crisi que ha fet trontollar el sector en els darrers anys, la indústria catalana de la moto pot tornar a donar gas sense ofegar-se.

La llei que permet conduir motocicletes de fins a 125 cc amb el carnet de cotxe i tres anys d'antiguitat, juntament amb la despenalització de les altes assegurances d'aquests vehicles, ha fet que el sector torni a anar sobre rodes. La inauguració de la Gran Setmana de la Moto a Barcelona aquests dies és un clar indicador de la bona marxa d'un sector que, en un 80%, parla català.

El sector de les dues rodes no només ha aguantat l'equilibri davant la inestabilitat i la incertesa. A més, ha redreçat les seves expectatives després de la sobtada frenada llarga i ha tornat a posicionar-se al capdavant de la cursa europea. Les "marques" històriques assolides en el darrer any parlen ja d'una nova era. El darrer exercici –el corresponent a l'any 2005– finalitzà amb un total de 205.626 motocicletes venudes arreu de l'estat, la qual cosa significa un creixement del 75%



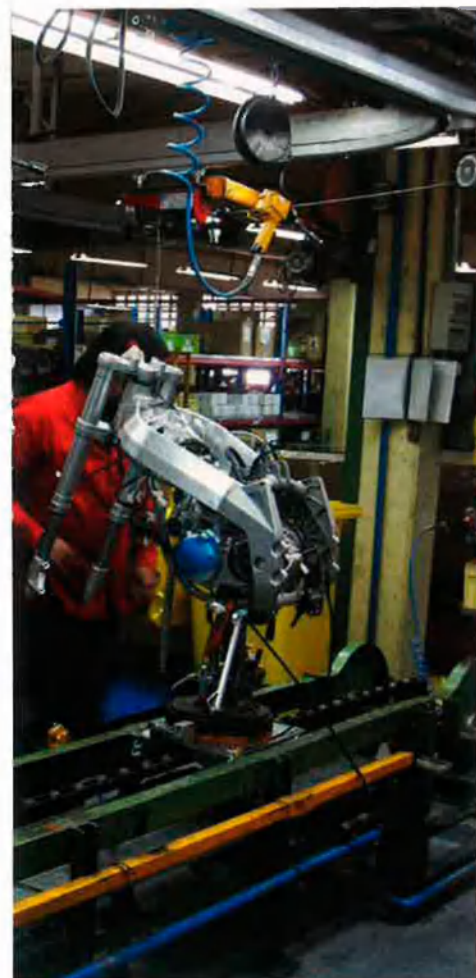
Cop de gas sobre dues rodes

respecte a l'any anterior. I per primera vegada, la venda de motocicletes desbancava la de ciclomotors.

El sector viu un moment dolç, després d'empassar-se el mal sabor de boca que li han deixat els darrers cinc anys, i la indústria catalana –hegemònica en el sector arreu de l'estat espanyol– ja ha començat a preparar el motor. Barcelona, la ciutat de la moto per excel·lència, es converteix aquests dies en el paradís de professionals i aficionats dels vehicles de dues rodes

amb la celebració de la Gran Setmana de la Moto de Barcelona – MotOh!, que pren el relleu de Motorshow, una efímera iniciativa que va temptejar Barcelona els anys 1999 i 2001, i Madrid, en l'edició intermèdia del 2000, i que va sucumbir també a la crisi del sector. Aquesta setmana, els gairebé 200 expositors que es trobaran a Montjuïc intentaran demostrar que aquesta etapa ha quedat superada i que al sector de la moto catalana encara li queda molt gas.

Catalunya a l'epicentre. El lideratge català en el sector de la construcció de motos i ciclomotors és indiscutible. Dels onze centres de producció vigents a l'estat, nou es troben al Principat. Només les fàbriques de Suzuki, a Astúries, i Motor Hispania, a Andalusia, escapen d'aquesta l'hegemonia. Aquí romanen tant els grans noms de la producció autòctona com les delegacions de les grans marques internacionals. L'exemple més emblemàtic és Derbi,



Derbi és una de les marques més potents del país. La setmana passada va presentar la seva gran aposta, una moto de 650cc, batejada amb el nom de Mulhacón 659.

sa Honda i Yamaha, principalment— i les que han desaparegut: Bultaco, Sanglas i Ossa. La magnitud d'aquesta indústria a casa nostra resulta evident. Si fem càlculs, el sector genera a l'estat uns 22.000 llocs de treball, entre directes i indirectes. Dels primers, un 85% es concentra a Catalunya. Dels segons, només cal pensar en l'important clúster d'empreses de components que fan possible el manteniment d'aquesta indústria.

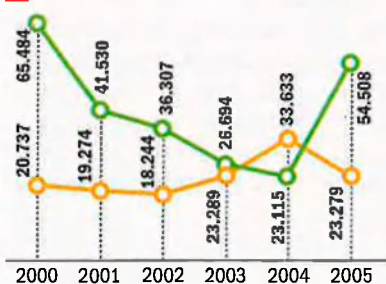
Un abans i un després. Precisament per aquesta gran magnitud, la crisi que el sector ha viscut en els darrers anys ha afectat especialment Catalunya. Si bé és cert que la tendència a la baixa en vendes i matriculacions s'ha viscut arreu, per lògica l'economia catalana se n'ha ressentit amb major

duresa. L'entrada en vigor l'octubre del 2004 de la llei que autoritza que els que tinguin el permís de conducció de turismes —classe B— amb una antiguitat de tres anys poden conduir una motocicleta de fins a 125 cc i 15 cavalls ha marcat un abans i un després en la història del sector, sobretot en l'indicador de motocicletes —més de 50 cc— deixant enrere qualsevol sospita de crisi. Les dades parlen per si mateixes. Només a València, el 2003 es van matricular poc més de 4.500 motocicletes. Al 2004, any de la posada en marxa de l'esperada llei de convalidació, les xifres augmentaren fins a les 7.692 unitats. I l'any passat, les matriculacions de motocicletes s'incrementaren fins a les 13.643 unitats. Una tendència que es repeteix a tots els Països Catalans, amb major contundència a Barcelona

el gran nom de la moto catalana, que l'any 2001 va passar de la família Rabasa a les mans de la italiana Piaggio, tot i que manté la marca en algunes de les seves línies. En terres gironines, el sector ha donat molt de si. Rieju, a Figueres, i Gas Gas, a Salt, també encapçalen la llista dels catalans que lideren el sector de les dues rodes. Sense oblidar tampoc els centres de producció de grans marques internacionals —Monte-

Evolució del nombre de ciclomotors i motocicletes matriculats

■ CATALUNYA



■ PAIS VALENCIA



■ ILLES BALEARS



Font: Direcció General de Trànsit

—que amb un parc de 400.000 motos i ciclomotors segueix Roma en capitalitat europea de les dues rodes—, on la successió és de 19.015 unitats matriculades al 2003; 26.760 al 2004 i 42.635 al 2005. Els números de les empreses depenen d'aquesta correlació de la demanda. Per citar-ne un exemple, Derbi anunciava que l'any 2004 havia registrat per primera vegada beneficis després de nou anys en “números vermells”. Per la seva banda, Rieju ha aconseguit mantenir durant els darrers anys una facturació per volum de vendes d'aproximadament 30 milions d'euros, mentre els números de Gas

comercialització de motocicletes i quadricicles de fora de carretera— ascendien fins a situar-se en els 54 milions de facturació anual en el darrer exercici. A més, l'entrada d'un gran volum de nous clients del cotxe a la moto de 125 cc destrona, per primer cop, la sobirania del ciclomotor. Si a l'any 2000 a Barcelona es matricularen 43.589 ciclomotors i 17.603 motocicletes, cinc anys després el marcador es capgirava: 15.691 ciclomotors i gairebé 42.650 motocicletes.

L'arribada de la nova normativa ha donat ales a un sector a punt d'asfixiar-se i ha posat en el punt de mira un altre problema: la necessitat de treure's del

damunt el llast de ser un sector penalitzat des de fa anys per l'augment de l'assegurança obligatòria i per les restriccions respecte a l'edat mínima per conduir aquests vehicles. L'Associació Nacional d'Empreses del Sector de les Dues Rodes (Anesdor) es mostra optimista respecte al futur d'aquesta indústria, tot i que ja ha advertit el Govern espanyol que és hora d'introduir en el mercat de les dues rodes un pla Prever similar al dels automòbils per poder avançar-se a la situació que generarà la propera entrada en vigor de les exigències en matèria d'emissions de gasos.

Laura de Andrés

“Derbi no ha perdut la seva identitat catalana”

Massimo Di Silverio (Paternopoli, Itàlia, 1958) és conseller delegat de Derbi Nacional Motor

—L'any 2004, Derbi va obtenir per primera vegada beneficis després de nou anys en números vermells. A què atribueix la remuntada?

—Derbi va patir més que altres els moments difícils del mercat, sobretot de ciclomotors. Primer, per un augment desmesurat dels preus de les assegurances, però també per una gamma de productes que no responia a les exigències dels clients. Piaggio va adquirir Derbi el 2001, va començar a sanejar-la econòmicament i amb l'arribada de nous models, a mitjan 2003, es comença a redreçar la situació.

—Piaggio va plantejar un renovació total de la gamma, doncs?

—L'objectiu era i és mantenir i augmentar el lideratge en ciclomotors per oferir als joves productes de qualitat i tecnològicament punters. Derbi va ser la moto d'unes quantes generacions, però, de sobte, es va perdre una generació. Els fills seguien altres camins, i això no podia ser.

—Com aconsegueix Piaggio que Derbi —la gran de la indústria catalana del sector— mantingui aquesta identitat pròpia?

—Derbi no perd la seva identitat ca-



talana, perquè les motos es dissenyen íntegrament al departament de disseny de la fàbrica de Martorelles. La nostra filosofia no ha canviat, perquè tots som apassionats de la moto i creiem en una manera d'arribar al mercat, amb independència del lloc d'expedició del passaport.

—Què aporta Piaggio a Derbi, i Derbi a Piaggio?

—La possibilitat d'estar dins el pri-

mer fabricant europeu de motocicletes i quart mundial, amb tots els beneficis productius, econòmics i comunicatius que això suposa. I Derbi li ho retorna amb el primer lloc en la seva franja de mercat.

—Derbi fa una gran aposta llançant al mercat la Mulhacén 659 de 650 cc. Quin paper ha de representar aquest nou model?

—La Mulhacén 659 ha estat un projecte apassionant, que demostra la capacitat creativa, tecnològica i de generar emocions que Derbi ha tingut durant més de vuit dècades. Aquesta moto és la punta d'una família que començarà a veure la llum ben aviat amb la seva germana petita de 125 cc.

—La indústria dels ciclomotors de 50 cc ha tocat sostre?

—Sembla que sí, tot i que continuarà sent un mercat amb bones oportunitats. Però tots hem de treballar per millorar la seguretat vial i que aquests joves es vagin incorporant a la mobilitat motoritzada, divertint-se, però amb paràmetres justos de seguretat.

—Quins són els objectius futurs de la companyia?

—Mantenir el lideratge en els 50 cc i anar guanyant quota de mercat en els 125 cc, on en un futur ens agradaria ser la referència del mercat, potser no en volum, però sí en creativitat i noves solucions per a la mobilitat i diversió dels joves.

Laura de Andrés