



JORDI PLAY

L'èxit de la primera moto d'Ossa obliga l'empresa a pensar en un nou emplaçament de la fàbrica a partir del 2012. A Catalunya no reben cap ajut.

## Ossa recupera el temps perdut

La Yankee, la Phantom, la Mick Andrews, la Scrambler, la Desert, la Copa... Relíquies d'*ossistes* que fa quatre dècades eren conegudes, i reconegudes, mundialment, ja tenen una altra companya d'història que enceta la segona vida d'Ossa. Les primeres TR280 de trial ja són al carrer, i una és a punt per a participar al mundial de trial indoor del dia 22 de gener a Marsella. Serà el debut del trèvol de quatre fulles 25 anys després d'haver desaparegut d'aquest món. Ara bé, Ossa només va desaparèixer de la competició i de la fàbrica, però no de l'imaginari d'una generació que ara passa dels quaranta. La marca catalana, bicampiona del món de trial el 1971 i el 1972, ha mantingut el prestigi i el ganxo durant aquestes dècades de silenci, fins al punt que el seu renaixement ha

Aquest dissabte, la TR280 d'Ossa torna a un mundial de trial, 25 anys després de la desaparició del trèvol de quatre fulles. L'èxit d'Ossa, pensada i feta a Catalunya, ha desbordat previsions. Tant, que els propietaris refusen comandes perquè no tenen capacitat productiva.

desbordat completament l'aventura de quatre empresaris gironins que el 2009 feien públic el seu projecte. Avui, un any i mig després de l'anunci, els més incrèduls i crítics poden adonar-se que han errat en els pronòstics. No solament era possible de dissenyar una moto de trial totalment innovadora, pensada i feta íntegrament a Catalunya

artesanalment, sinó que la demanda ha desbordat el pla estratègic d'Ossa Factory. Tant, que la petita fàbrica d'Ossa situada en un polígon industrial de Girona ja no pot atendre les comandes. Les primeres 1.250 unitats de la TR280, amb un motor de dos temps revolucionari, s'acabaran de produir aquests dies, i llavors la fàbrica deixarà

## **“Si no hi ha un mínim interès de la Generalitat perquè Ossa es quedi a Catalunya, ens n’haurem d’anar”**

Joan Gurt és director general d'Ossa Factory. Ell i tres socis gironins més han fet renéixer la mítica marca de motos Ossa. La fàbrica, a Girona, és a punt d'acabar la primera producció de motos de trial.

**—Els quatre socis d'Ossa són empresaris valents o temeraris?**

—Ningú no arrisca diners ni els crema pensant que un projecte és només una il·lusió o una quimera. Ossa és un projecte molt meditat. Quan vaig comprar la marca el desembre del 2006, vam estar fins a final del 2008 fent un projecte en el qual van intervenir enginyers, economistes, gent de màrqueting, etc. Però vam sortir a la llum en un moment de crisi brutal.

**—Amb quin suport institucional compta Ossa?**

—Directament de la Generalitat, no hem rebut cap ajuda. Hi ha un parell de subvencions per a la internacionalització en fires, però avui encara no han estat abonades. Hem fet un finançament a través de “la Caixa” i Banc Sabadell, però són operacions bancàries de molt poca quantitat, menys d'un milió d'euros. Ara bé, l'aixeta és tancada. El capital l'hi hem posat els quatre socis, que hem avalat aquest crèdit. No hem tingut cap suport de la Generalitat per a avalar el nostre projecte.

**—Algunes multinacionals reben molts diners de la Generalitat perquè no deslocalitzin la producció.**

—És injust. La Generalitat i el govern espanyol donen diners a les multinacionals perquè no se'n vagin, i si a ells

no els quadren els comptes marxaran a un altre país de l'un dia per l'altre i ens deixaran amb un bon grapat de gent sense feina. En canvi, la petita i mitjana empresa catalana no l'ajuden gens. Hem recuperat una marca coneguda internacionalment i amb una història sensacional. Doncs Catalunya hauria d'aprofitar aquesta projecció com a país. I com a empresa cent per cent catalana, hauríem de rebre suport. I no es fa en absolut.

**—A què ho atribuïu?**

—El govern dels darrers anys ha fet gala d'una desconeixença total del teixit empresarial del país, combinada amb una manca d'interès manifesta. Per a crear riquesa i ocupació a casa nostra cal fomentar i protegir les empreses catalanes, com fan molts altres països. Per exemple, a Àustria, KTM, i a Itàlia, Fiat. Ossa és catalana, és històrica i és capdavantera tecnològicament. Què més cal?

**—Us deixeu una cosa: produïeu íntegrament al nostre país.**

—Sí, això la diferència de la resta. I implica un cost més elevat. Hem demostrat que amb gent del país pots fer una moto revolucionària i tecnològicament excel·lent, efectiva i amb un ressò internacional. No solament és la gent que tenim treballant a la fàbrica, sinó que totes les empreses que subministren components són de Catalunya.

**—Quan el maig del 2009 es va saber el renaixement d'Ossa, la sensació generalitzada era que l'aventura era molt complicada. Vau percebre aquesta desconfiança?**

—Hem percebut aquesta desconfiança generalitzada fins fa molt poc. Quan vam iniciar aquest projecte, vam treballar dos anys de portes endins amb estudis de mercat i de tecnologia, fins que precisament EL TEMPS va fer conèixer el projecte. Ningú no s'ho creia. I era lògic, perquè moltes empreses del sector reduïen plantilla i producció. Derbi ha tancat una factoria, Honda ha tancat la fàbrica de Barcelona... En canvi, nosaltres n'estàvem convençuts perquè creïem en la gent d'aquí i en les seves capacitats. El projecte era molt ben pensat, i la prova és que ja ens hem començat a fer un lloc, tothom sap que som al mercat i molts esperen veure què farem al primer mundial de trial d'Ossa després de 25 anys.

**—Teníeu raó. Tanta, que Ossa refusa comandes perquè no té prou capacitat de producció. Un cas ben estrany en els temps que corren.**

—Hem d'ampliar la fàbrica aviat. El 2011 és previst que l'acabem en aquesta nau de Girona, però tenim clar que durant el 2011 hem de prendre una decisió vital: si continuem aquí o ens n'anem.

**—De què depèn la decisió?**

—Si no hi ha un mínim interès perquè Ossa es quedi a Catalunya i ens ajuden a dur endavant el projecte, haurem de buscar fórmules per a continuar caminant en un altre lloc. En un parell d'anys, hem de créixer en dimensió de

de produir fins el juliol, quan es tornaran a fer entre 1.700 i 2.000 TR280 amb les darreres actualitzacions. Per què tan poques unitats si el mercat internacional s'ha abocat a fer comandes com si s'acabés el món? Produir milers d'unitats no és possible per dos motius: “No volem massificar el mercat. Volem una moto de molta qualitat que marqui

la diferència. I, d'una altra banda, no podem atendre les comandes perquè tenim una fàbrica petita, i produir més vol dir invertir-hi molt més. Si algú ens donés crèdit ho fariem, però no tenim suport ni institucional ni bancari”, explica el director general d'Ossa, Joan Gurt. Fins i tot una moto que encara no existeix, un model d'enduro que es

presentarà a la fira de Milà el novembre d'enguany, ja té cua de comandes. L'empresa ha rebut una petició dels Estats Units d'un mínim de 2.500 unitats, i unes 500 de la TR280. Però Ossa ha dit no per manca de finançament per a iniciar el projecte, malgrat que té les vendes assegurades. Només se'n podran fabricar entre 1.500 i 2.000 uni-



Joan Gurt, amb la nova TR280, la moto de trial que, amb el pilot Jeroni Fajardo, ressuscitarà Ossa en competició el 22 de gener a Marsella.

fàbrica, de treballadors i de producció, i, en segon lloc, es requereix una inversió econòmica. Si en algun lloc ens hi volen i ens asseguren aquesta inversió econòmica per a garantir la viabilitat del projecte a tres o quatre anys, doncs evidentment ens no ens ho pensarem.

—Més enllà de l'estat espanyol?

—També més enllà. Determinats territoris de l'estat i de fora ens han fet saber que tenen interès a acollir la planta d'Ossa. Farem tant com puguem per quedar-nos a Catalunya. I esperem que l'administració catalana ens hi doni un cop de mà. Si no arriba l'ajuda, ens

hauem d'espavilar en un altre lloc. Ara bé, que quedi clar que no demanem pas subvencions, sinó un simple aval de la Generalitat perquè la banca ens doni crèdit. A l'administració no li costa ni cinc.

—Ossa, doncs, podria ser ja una empresa molt més gran que no és?

—Si no ho és, és per una qüestió estrictament econòmica. Tenim excés de demanda que no podem atendre perquè hauríem de fer unes inversions inicials i no ens donen crèdit. Només per a produir 1.250 motos de trial has de menester 3,5 milions d'euros i, a banda, sous i despeses corrents.

Què farem? Doncs fins on puguem arribar.

—Una empresa amb futur, emmanillada per falta de crèdit bancari.

—Lamentablement, és així. No volem que ens regalin res, només tenir accés al crèdit i tornar-lo amb els seus interessos.

—Els recursos podrien provenir d'un altre accionista no català?

—Ossa és un projecte de recuperació d'una marca i les emocions que genera. No volem especular ni fer grans fortunes. Els accionistes som en aquest projecte per il·lusió, no ho necessitem per a poder viure.

tats. Ara bé, Ossa no renuncia al gran mercat nord-americà, probablement el principal responsable del manteniment del trèvol com a símbol de l'època daurada de la moto catalana. A final del 2012 distribuirà motos d'enduro i trial a través d'un distribuïdor, que també gestionarà la col·lecció de moda als EUA.

**Un regal per a nostàlgics.** El tercer projecte de moto d'Ossa serà molt més especial. Entrarà en producció a final d'enguany i es començarà a vendre a principi del 2013. Serà una moto *retro*, inspirada en l'Ossa Yankee de 500 cc —una moto de carretera que se situa al capdavant de les relíquies de la marca. Els enginyers catalans ja

treballen en aquest projecte, i els falta determinar quin motor tindrà, si de dos temps o de quatre.

I encara hi ha una quarta moto que espera torn: una moto elèctrica de muntanya. Tanmateix, aquest projecte està aturat, bàsicament per una qüestió tècnica: les bateries encara no donen prou garanties. Quan es resolgui aquesta

qüestió, si hi ha finançament, Ossa posarà al mercat aquest producte innovador.

**Ossa.cat.** La producció a la fàbrica és silenciosa. No hi ha grans màquines que produeixin en cadena, sinó un equip reduït de persones que agafen cada peça amb cura, la munten i la revisen diverses vegades. Sembla més una feina d'observació i anàlisi que no pas una cadena de muntatge. En un lateral de la planta, els controls de qualitat, i al carrer, un noi prova una moto que ja és a punt de ser enviada al distribuïdor. Al damunt de la fàbrica, de dimensions realment reduïdes, hi ha els despatxos, que connecten visualment amb la planta de producció.

Ossa dona feina directament a una trentena de persones, però a prop d'un centenar més a la indústria auxiliar que subministra les peces. Absolutament tot és fet i pensat a Catalunya, a diferència d'unes altres marques de trial històricament catalanes.

La segona branca del negoci és Ossa Moda. Aquí el creixement també ha desbordat previsions. Si inicialment van començar amb una col·lecció d'home en una quinzena de botigues col·laboradores a Catalunya, ara els punts de venda són a tot l'estat espanyol. I aquest 2011 la col·lecció de moda es podrà trobar a Alemanya, Itàlia, Holan-



**Les motos d'Ossa es dissenyen i es produeixen íntegrament a Catalunya, peça a peça.**

da i el mercat xinès. El 2012 arribarà als grans mercats francès i anglès, a més del centre d'Europa i els Estats Units. El 30% de la producció es fa a Catalunya, i la resta a Portugal. Però la intenció de l'empresa és que aviat el 100% es produeixi a Catalunya. Un grup de petits empresaris del tèxtil, sobretot del Maresme, es preparen per a assumir el volum de producció, tot recuperant fins i tot antics tallers que havien deixat de funcionar.

**Petromiralles, patrocinador.** En el vessant esportiu, Ossa té un objectiu immediat. Dijous 20 de gener es presenta a Barcelona l'equip de competició, que s'estrenarà l'endemà passat al mundial de trial indoor a Marsella. L'Ossa del pilot Jeroni Fajardo lluirà el patrocini de Petromiralles, distribuïdor de carburants i agrupació de benzineres, amb origen a Santa Maria de Miralles. "Hem tancat un contracte de patrocini per als dos anys vinents amb aquesta firma catalana. A tots dos ens fa molta il·lusió perquè mantenim el caràcter netament català d'Ossa", confirma Joan Gurt. És conscient que el primer any de la nova Ossa serà de rodatge: "Anem amb moto nova i pilot nou a un mundial extremadament competitiu. Serà un 2011 de rodatge per al nostre equip. Però jo no descarto cap sorpresa, sobretot en indoor, perquè la nostra moto és molt lleugera, i això ens afavoreix. A més, en Jeroni se sent molt còmode amb la TR280. Sigui com sigui, el 2012 lluitarem amb l'objectiu d'assolir les primeres places." Fajardo s'enfrontarà als seus tres coneguts i amics: Toni Bou (Montesa), Albert Cabestany (Sherco) i Adam Raga (Gas Gas), que tradicionalment es reparteixen el podi en totes les proves de trial.

*Gemma Aguilera*

## Breus

### La locomotora alemanya accelera en economia

La crisi, que castiga amb duresa els països que van créixer més durant els anys de bonança, es va convertint en un mar d'oportunitats per a països com ara Alemanya. L'economia alemanya va créixer d'un 3,6% el 2010, el màxim creixement en vint anys, des de la reunificació del país el 1991. El motor d'aquest creixement és fonamentalment l'exportació als països emergents, que compren maquinària pesant a Alemanya per a la industrialització. Però ara també cal afegir-hi el desvetllament del consum intern, en un mercat de 82 milions de persones.

### Ferrmed reivindica el corredor mediterrani a Brussel·les

S'intensifica la pressió perquè la Comissió Europea incloga el corredor mediterrani entre els eixos prioritaris. Si fa un mes i mig va ser l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa que va organitzar el primer acte a Brussel·les en suport d'aquest eix, la setmana passada va fer explícita la seua reivindicació Ferrmed. Dimecres passat, aquest lobby –del qual formen part organitzacions empresarials de tota mena, des de Ford fins a Nissan, passant per Vossloh o Abertis– va aplegar al Parlament Europeu polítics i representants empresarials dels territoris que van d'Algesires



**Francisco Camps a la proclamació del manifest de Ferrmed, a Brussel·les, el dia 12 de gener.**

fins a Catalunya, amb l'objectiu de fer pressió a la UE. L'objectiu darrer de Ferrmed és que en la revisió de les xarxes prioritàries, que s'ha de fer enguany, el corredor mediterrani per a mercaderies siga tingut en consideració.