



52



18



41



44



78

## La Galeria

### 73 LITERATURA

**Entrevista a Lluís Maria Todó**

### 74 LITERATURA

**Un clàssic decebedor**  
Joan Daniel Bezsonoff

### 75 MÓN EDITORIAL

### 76 MÚSICA

**Un llamp que ho il·lumina tot**  
Xavier Aliaga

### 77 CINEMA

**Un Goya per a un 'alien'**  
Àlex Gorina

### 78 TEATRE

**Violències devastadores**  
Francesc Foguet i Boreu

### 79 ART

**El terrible secret d'Àngel Marcos**  
Ricard Mas Peinado

### 80 TELEVISIÓ

**Joies**  
Toni de la Torre

### 81 GASTRONOMIA

**Elogi de la xocolata**  
Jaume Fàbrega

**Disseny:** Ana Vanesa Prieto  
**Disseny de la capçalera:** Toni Payà  
**Disseny de la portada:** Toni Payà  
**Publicitat i promoció:** Salva Martínez (València)  
Tel.: 963 535 100. Gemma Garrido i Zaida Torregrosa (Barcelona). Tel.: 932 384 262.  
**Nous projectes:** Zaida Torregrosa  
**Subscripcions:** Maria Josep Cánovas  
**Administració:** Pilar Martí  
**Fotomecànica i impressió:** Rotimpres Aiguaviva (Gironès).  
**Dipòsit legal:** V-853-1984

Amb el suport:



Generalitat de Catalunya  
Departament de la Presidència  
**Secretaria de Comunicació**

*Cap part d'aquesta publicació no pot ser reproduïda per cap mitjà: mecànic, fotoquímic, electroòptic, magnètic, de fotocòpia, ni de cap altra mena, sense permís de l'editor.*

# La cua de Volkswagen

**E**l denominat *cas Volkswagen* ha desbarborat la multinacional. Per malícia o per ineptitud, els directius de l'empresa alemanya van propiciar una manipulació en el control de les emissions d'òxids nítrics als seus models dièsel. La trampa afecta mig milió de vehicles només al mercat dels Estats Units, que és on s'ha descobert. Mal lloc per fer bromes, perquè els mecanismes del control nord-americans són dels més estrictes del planeta, perquè el recurs a la judicialització dels conflictes en aquell país sol donar lloc a indemnitzacions multimilionàries i perquè, a més, s'hi barregen interessos contraposats que afecten tant el mercat dels automòbils com la idoneïtat dels diferents carburants. Els responsables de Volkswagen han fet una reserva de 6.500 milions d'euros per fer front a les responsabilitats que se'n deriven en un primer moment. Però, per fer-se una idea del volum total a què poden arribar només als Estats Units, els clients afectats podrien demanar fins a 10.000 milions de dòlars en indemnitzacions i les autoritats nord-americanes podrien imposar a la marca alemanya multes de fins als 18.000 milions. Sense comptar els afectats per càncer de pulmó, que igualment es podrien personar en les causes obertes.

Més enllà de la viabilitat dels comptes empresarials, enmig d'aquesta tempesta hi ha també el prestigi de la marca. I la mateixa imatge dels productes alemanys, que fins ara sempre havien tingut fama de ser extremadament rigorosos en els processos de control. Potser sense voler-ho, els responsables de Volkswagen han compromès els resultats de moltes altres empreses i la mateixa credibilitat del seu país. Aquest cas servirà per comprovar els estralls de l'efecte dòmino en un mercat globalitzat com el que s'ha instal·lat al món en les darreres dècades. Les responsabilitats corporatives ja no són només una qüestió de cada marca, sinó que perjudiquen països, sectors i fins i tot zones productives senceres, com és el cas de la Unió Europea.

La cua de Volkswagen afecta també la Seat. Una filial que vivia moments d'eufòria continguda perquè els directius de l'empresa s'havien compromès a fer inversions per valor de 3.500 milions d'euros a la planta de Martorell. La salut global de l'economia catalana en depèn i cal constatar, des d'una certa impotència, que els errors de centres de decisió localitzats a milers de quilòmetres poden fer trontollar tota una economia regional. Alguns analistes consideren ara que el sistema de presa de decisions a Volkswagen estava excessivament centralitzat i que les regions de vendes han de tenir "més autonomia." Una apreciació aplicable a molts altres ordres socials i polítics.