

VW, o quan falla el 'Pick to Light'

El sistema *Pick to Light* (P2L, en l'argot fabril) és un ajut visual a l'operador de la línia de muntatge final, que l'ajuda a seleccionar i a agafar la peça correcta per muntar al vehicle. Les peces s'emmagatzemen a recipients situats en unes estanteries molt a prop de la línia de muntatge. Un seguit de làmpades assenyalen els recipients que contenen les peces que han de ser muntades en el vehicle. Pantalles amb informació addicional i senyals acústics completen el procés i els ajuts als operaris. No cal dir que es tracta d'un procés absolutament automatitzat, en què la simbiosi entre els sistemes de control, els robots i els operaris de la línia és total. De fet, el sistema *Pick to Light* està suportat per un servidor web amb una interfície programada en Microsoft Visual Studio 2010, serveis de comunicació web i interfícies d'usuari per a la configuració...

Podria continuar una estona llarga explicant alguns dels aspectes que defineixen el que és avui dia la indústria de l'automòbil al nostre país. No cal. Parlem segurament d'una de les indústries que més ha evolucionat els darrers trenta anys, i de la qual els catalans més orgullosos ens podem sentir. Els que som del ram recordem quan de les plantes de Nissan de la Zona Franca en sortien els camions i les furgonetes que van conduir tants autònoms, i tants xofers durant els anys 80 i 90. Recordem també l'hora del canvi de torn de la planta de Seat de la Zona Franca, i com aquell espai tan immens va quedar absolutament mort quan la fàbrica de Martorell va entrar en ple rendiment a començaments dels anys 90. Ja aleshores, l'arribada d'alemanys i de japonesos va significar un salt cap endavant importantíssim. La por de la pèrdua d'identitat de les nostres fàbriques va ser vençuda per la ma-



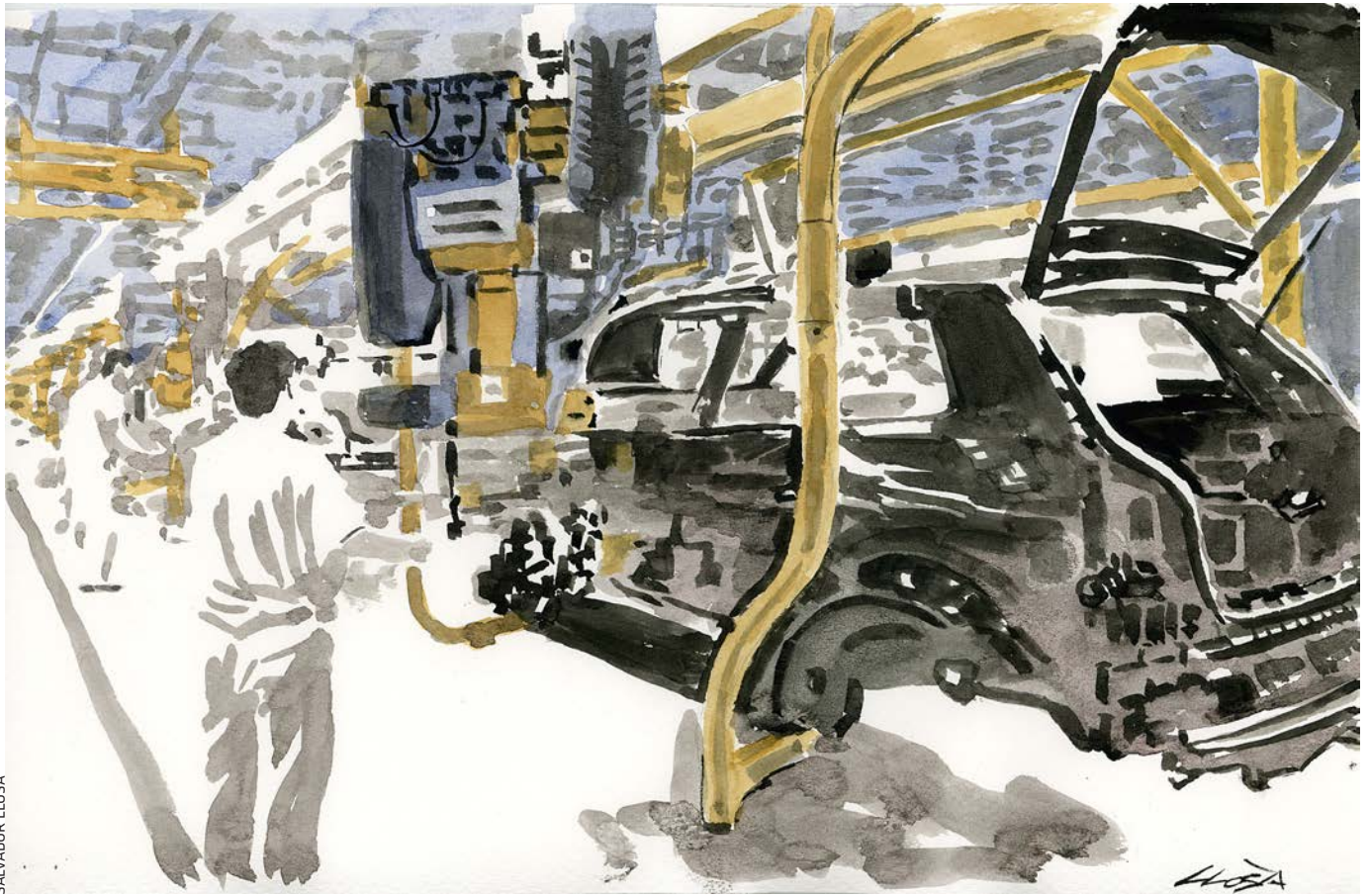
ANTONI
VIVES

nera com la indústria de l'automòbil catalana va acceptar el repte, i es va convertir en una de les més competitives del món. Està molt aviat dit, però avui dia el centre de disseny de Seat compta amb un *pool* de més de mil enginyers, la major part d'ells sortits de les nostres universitats. No tot s'acaba amb els enginyers: estem parlant d'un sector de més de cent mil llocs de treball, d'una desena part del nostre PIB, d'uns creixements d'inversió de dos dígitos (gairebé el 13% el 2014 respecte al 2013)... Estem parlant d'una de les indústries que defineix la identitat especial de la nostra economia i per extensió de l'economia i de la cultura del nostre país. Catalunya és un país de serveis, sens dubte, però també és un país industrial, i un país específicament automobilístic.

Per tot plegat el cop de Volks Wagen és absolutament brutal. No té pal·liatius. És un monument a l'estupidesa d'aquells que es pensen que són més intel·ligents que ningú. És un escàndol de dimensions històriques que trenca un dels béns més preuats de qualsevol marca, de qualsevol país, de qualsevol societat o persona: la confiança. I tot, hi vull insistir, perquè algú va pensar que el món era imbècil. No hi ha dret. Quan la tecnologia es posa al servei dels tramposos, que vol dir dels partidaris del

frau, dels partidaris del delictes, passa el que passa. I el que ha passat és ben senzill: tots recordem com alguns amics que tenien moto, potser vosaltres mateixos, lectors, anàveu al mecànic fa anys a canviar-vos el tub d'escapament; o bé anàveu al mecànic amb aquell Renault 5, o amb l'Ibiza perquè us en retoquesin el motor, i amb quatre canvis, amb quatre retocs, aquell classe B o C ja una mica gastat, esdevenia un veritable tro. Era molt senzill: el mecànic en variava l'admissió, el motor s'empassava el doble de gasolina i el cotxe esdevenia un tro. De retocs, de manifasseries amb els motors, amb els cotxes i les motos, n'hem vist i en continuarem veient. De moltes classes. Els cotxes continuen parlant per nosaltres, dient coses de qui els condueixen. Els trucs, doncs, han de passar on han de passar. Ara, quan el truc esdevé marca de la casa, el que passa és que la casa sencera esdevé tramposa, injustament.

Quanta gent sabia el que es coïa als departaments de disseny, a les enginyeries de motors de VW? Qui va prendre la decisió d'enganyar? Qui va prendre la decisió que era més barat invertir en sensors que enganyesin els testers dels tallers, de les concessions, de les ITV's, en comptes d'invertir a fer motors més nets? Hi ha qui diu que el motor Diesel ha arribat al límit de l'eficàcia i de l'eficiència, i que per tant no els quedava cap més remei si és que volien continuar produint motors d'aquesta mena. Hi ha qui diu que la valoració de la contaminació dels motors Diesel contra els de gasolina és injusta, i respon més a criteris comercials, que no de salut. M'és ben igual. Del que estem parlant és del frau, i de l'aposta per invertir en el frau. Algú va calcular el risc de ser descoberts? És a dir, en el càlcul de costos totals de la marca, el que té en compte el gest de l'operari fins a nivells inversemblants,



SALVADOR LLOSA

EL CENTRE DISSENY DE SEAT COMPTA AMB UN 'POOL' DE MÉS DE MIL ENGINYERS, LA MAJORIA PART SORTITS DE LES NOTRES UNIVERSITATS

EL COP DE VOLKSWAGEN ÉS UN MONUMENT A L'ESTUPIDESA D'AQUELLS QUE ES PENSEN QUE SÓN MÉS INTEL·LIGENTS QUE NINGÚ

algun d'aquests enginyers i directius tan espavilats, va calcular el cost immens del desastre pel que podia passar, i efectivament passa a VW actualment? I, en termes nacionals, nosaltres els catalans, som conscients de fins a quin punt aquesta decisió va posar en perill, i de fet està posant en perill l'estabilitat de la nostra economia i del nostre benestar?

Qui hagi viscut per dins aquesta indústria apassionant, portadora de benestar, de gaudi, de coneixement i de progrés, sap fins a quin punt s'ha sofisticat. I sap fins a quin punt en ella es barreja

la tecnologia més capdavantera, amb les passions més irracionals. Malgrat tot, l'automoció encara és una de les indústries més serioses creades per la humanitat. Ara com mai és imprescindible apostar definitivament pel vehicle elèctric, és imprescindible enterrar del tot el flirteig amb les emissions. Ara com mai serà imprescindible que VW, i SEAT de retruc, es desempalleguin dels que han jugat amb nosaltres. No n'hi ha prou amb unes trucades telefòniques, unes campanyes d'imatge i unes revisions. O VW aposta per un canvi tecnològic radi-

cal i reconeixedor, o no hi haurà qui se'n refiï mai més. La nostra planta de Martorell és una de les més modernes del món, i compta amb els millors treballadors del món. Els nostres enginyers, les nostres empreses auxiliars, són les millors del món. Avui VW té l'obligació de posar-se a la nostra altura. Els hem d'exigir que ho facin, que mai més els falli el posar llum allà on l'haurien d'haver posat. Que es comprin un P2L, els convé.

Polític i escriptor. Ex-directiu de Nissan Motor Espanya