

La clau

El recurs a l'estilisme per transmetre un missatge ideològic és tan vell com la política. Aquí n'hem tingut casos tan destacats com el de la pana de Felipe González i Alfonso Guerra abans de 1982, una manera progre de portar americana sense caure en el tergal petitburgès. O les jaquetes de llana amb cremallera que a Marcelino Camacho li teixia la seva dona i que es van convertir en una peça indispensable per a l'armari de tot dirigent obrer. O, més a prop, les samarretes amb missatge de David Fernández, tota una novetat al Parlament i una fórmula eficaç de comunicació no verbal en temps presidits pels mitjans audiovisuals i per les xarxes socials.

La dessuadora de Romeva

JUANCHO Dumall
DIRECTOR ADJUNT



La fotografia que dijous es van fer els flamants diputats de Junts pel Sí a les escales del Parlament forma part d'aquest intent de transmetre una posició ideològica a tra-

vés de la vestimenta. Res de corbates, ni americana i pantalons gris marengo, ni botons als punys de la camisa. En aquesta legislatura s'imposa la jaqueta informal, la camisa descordada, el calçat esportiu i els texans d'última generació. Un contrast, com s'ha assenyalat aquests dies, amb la foto que el grup parlamentari de CiU es va fer el desembre del 2012 en idèntic escenari, en una imatge en què l'únic color l'aportava l'alfombra vermella de la noble escala.

Estètica i èpica

La nova estètica del grup d'Artur Mas, Oriol Junqueras i Raül Romeva és més adequada per a l'èpica juvenil del viatge a Ítaca i fuig del look

de la política associada als negocis, que tants disgustos ens ha donat a Catalunya.

Però de totes les noves peces de roba que hauran de contemplar en aquesta legislatura els sempiterns uixers, la més destacada és la dessuadora grisa que va lluir Romeva. Peça informal, esportiva i juvenil, té el to de rebellia que hi aporta la caputxa -tan imprescindible per al hip-hop com per a la *kale borroka*- i indica tota una predisposició a acostar-se per la via estètica als nois de la CUP en aquest moment crític.

Conclusió: la qüestió no és la corbata, sinó el no d'Antonio Baños a invertir Mas.

@JuanchoDumall

La roda



#pressingCUP o la vella nova política

Entorn de la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) ha rebut, durant els primers dies de ressaca electoral, una campanya a les xarxes socials perquè un parell o tots els seus diputats recolzin Artur Mas com a candidat a la reelecció. Els ciberactivistes de la CUP han aprofitat l'allau de tuits suposadament organitzats pel que ells denominen el #CamamillaParty per capgirar l'assumpte i ironitzar sobre l'efectivitat de tal moguda, amb el hashtag #pressingCUP. Estàvem acostumats a les cibercampanyes electorals i al llançament d'etiquetes a Twitter per captar l'atenció i destacar per sobre dels rivals polítics. També coneixíem l'existència de *fakes* que intoxicaven d'altres partits i candidats. Ja queden lluny les legions de comentaristes de notícies a la xarxa que difonien l'argumentari propi i parlaven malament dels altres.

Pressionar la CUP a les xarxes per obtenir la investidura de Mas ja és una estratègia antiga

La novetat després del 27-S és l'ús de les xarxes socials com a element negociador per a la investidura del president i inici de la legislatura del Parlament. Però succeeix que la CUP és una organització assembleària, amb una comunitat digital hàbil i capaç de convertir els atacs 2.0 en lemes per autoafirmar-se. Si algun partit pretén que la CUP es *rendeixi* pel scroll a Twitter, s'equivoca d'estratègia. Seria utilitzar la vella nova política, i l'organització que lidera Antonio Baños forma part de la nova política real.

Els 10 diputats aconseguits el 27-S i la seva posició determinant en l'aritmètica independentista li estan donant a la CUP un vernís mediàtic curiós. Per les televisions espanyoles són novetat, i superen Podem per l'esquerra. Pels diaris de la caverna són aliats interessats per descavalcar Mas. Però a la xarxa segueixen sent autèntics i sòlids. ≡

@saulgordillo

El frau de les emissions

Rèquiem per un enginyer

Un gran professional com Winterkorn i el motor dièsel són les grans víctimes de la crisi de Volkswagen

JOSÉ ANTONIO Bueno



El doctor Martin Winterkorn s'ha vist obligat a dimitir com a president del grup Volkswagen per la manipulació dels seus vehicles per passar els controls d'emissions als Estats Units. És difícil identificar qui n'ha sortit, o en sortirà, més malparat d'aquesta crisi, perquè les víctimes i els danys col·laterals són molts, i molt probablement seran més dels que avui podem intuir, perquè la cultura alemanya no s'avé amb les crisis, probablement perquè flexibilitat i improvisació tenen mala traducció a l'alemany.

La primera víctima, sens dubte, és el mateix Winterkorn, enginyer amb una carrera que ha estat consagrada a la indústria de l'automòbil, amb multitud de reconeixements com reflecteix la llarga llista de títols que acompanyen el seu nom. La seva carrera l'ha desenvolupat a l'ombra del millor enginyer d'automoció, almenys de la segona meitat del segle XX, Ferdinand Piëch, el seu mentor i, probablement, el seu botxí. Ningú va entendre per què Piëch va voler destituir el seu fidel deixeble a l'abril. No ho va aconseguir i va ser ell qui va marxar. No es pot afirmar que el que va passar llavors tingui relació directa amb aquesta crisi, però *se non è vero, è ben trovato*... Però en tingui la culpa o no, no hi ha dubte que la seva carrera, abnegada i exemplar, acaba amb una gran taca i el seu nom quedarà indefectiblement unit a aquesta greu crisi. Ja es parla de causes pe-

nals, i vés a saber si perdrà algun dels seus doctorats honorífics. Els alemanys, quan s'hi posen són molt seus i no entenen de matisos: o blanc o negre, o t'estimen o t'odien.

EL MOTOR dièsel és una altra víctima d'aquesta crisi. És el motor més eficient que es coneix, el que menys consumeix i, per això, el que menys CO₂ emet. Emet partícules que embruten l'aire, però els esforços per aconseguir la seva reducció són enormes i cada nova versió és millor que l'anterior. A més, és capaç de cremar combustibles sintètics, i el motor que cremi un combustible creat per captura de CO₂ està a punt de ser una realitat, cosa que permetrà parlar de cicles totals sense emissions netes.

La indústria europea de l'automòbil es pot veure arrossegada per aquesta crisi, perquè afecta un dels seus dos motors, Alemanya, i a més perquè és l'abanderada del dièsel. No hi ha dubte que a la indústria nord-americana li va molt ben aquest escàndol per frenar una creixent competència. No té sentit buscar teories conspiratòries davant un evident error de VW, però també és cert que la seva frenada comercial als Estats Units afavoreix, i molt, la indústria local.

I qui segur que se'n ressent és la butxaca de Volkswagen. És més que probable que hagi d'assumir una severa sanció als EUA i, a més, molts



LEONARD BEARD

A la indústria dels EUA li va molt bé l'escàndol per frenar una creixent competència

consumidors individuals la demandaran. I a Europa, entorn menys judicialitzat, segur que haurà de revisar i ajustar milers de cotxes, amb el cost que això suposa. Volkswagen encararà uns quants anys amb resultats dolents, i això implicarà plans d'estalvi i ajust, si no retard d'inversions. Molts llocs de treball del grup VW estan en l'aire, igual que els plans de renovació de producte.

Però entenen que l'error està fet i que tindrà conseqüències per a moltes persones, és possible preguntar-se pel perquè. I la resposta és massa senzilla: per diners. Els fabricants d'automòbils inverteixen quantitats ingents per complir els cada vegada

més exigents programes de protecció mediambiental. Fos per estalviar o per no arribar a temps per a les dates compromeses, algú va buscar una drecera, i aquesta drecera ha portat a l'abisme el segon fabricant mundial i primer europeu. Com en gairebé tots els grans errors industrials, el causant no és cap altre que l'estalvi mal entès.

Les marques del grup Volkswagen estan publicant els cotxes que equipen un motor trucat, però no sabem quina norma europea han incomplert, si és que n'han incomplert alguna. Segons sembla no emeten més CO₂ del que diuen, i aquesta és la mesura més rellevant d'emissions a Europa. Podria ser que llancesin més NO o més partícules de les requerides per a les homologacions, però tan sols és una hipòtesi, perquè ningú ha concretat res. És necessari saber si s'han homologat cotxes de manera fraudulenta.

MENTIR és dolent i ha de ser perseguit. Però una vegada identificat el dany moral s'hauria d'acotar l'abast de l'engany respecte a la regulació. Tan dolent és no reaccionar davant un engany als consumidors com sobreactuar per una cosa detectada per qui té un conflicte d'interessos. Els Estats Units poden donar moltes lliçons a Europa, però respecte al medi ambient Europa és molt més verda que els Estats Units. Abans de fer l'autòpsia a Volkswagen caldria preguntar-se si té sentit que la matemàtica... Esperem, perquè probablement no, i si ens precipitem ja no hi haurà marxa enrere. No caiguem en el parany de la precipitació. ≡

Consultor.