

El motor europeu: passió, indústria i futur

També vaig ser un dels primers socis del Maserati Club d'Espanya, amb el número 7. Avui, amb els anys i una conducció molt més tranquil·la que aleshores, continuo observant amb interès què passa en aquesta indústria. I confesso que em preocupa. Llegia aquests dies que Ferrari és pràcticament l'única gran guanyadora enmig de la tempesta borsària que està castigant el motor europeu. No és una dada menor. Darrere d'aquestes caigudes hi ha una indústria que durant dècades ha estat un dels grans símbols de la capacitat tecnològica, industrial i exportadora d'Europa. Alemanya, Itàlia, França o el Regne Unit no només han fabricat cotxes. Han creat marques, tecnologia, llocs de treball i una cultura de l'automòbil admirada arreu del món. Mercedes, BMW, Porsche, Ferrari, Maserati, Renault, Peugeot o Volkswagen formen part també de la història industrial europea. Però el món ha canviat. La Xina ja no és simplement la gran fàbrica de productes barats. Avui competeix en tecnologia, bateries, electrònica i vehicle elèctric, amb una velocitat que Europa probablement va infravalorar. I mentre els fabricants europeus suporten costos elevats, una regulació cada vegada més exigent i enormes inversions per adaptar-se a la transició energètica, els competidors asiàtics avancen amb una força extraordinària. Ferrari sembla haver trobat una excepció a aquesta tempesta perquè no ven únicament automòbils. Ven exclusivitat, història, prestigi i emoció. I això és molt més difícil de copiar que una bateria o un motor elèctric. Aquí hi ha, al meu entendre, una lliçó important. Europa no pot competir només intentant fabricar més barat. Difícilment guanyarem aquesta batalla. Hem de competir fent-ho millor: tecnologia, disseny, qualitat, innovació i valor afegit. Precisament allò que durant molts anys ens ha fet diferents. I també hauriem de vigilar de no confondre transició ecològica amb destrucció industrial. Naturalment que hem d'avançar cap a una mobilitat més neta. Però una transformació d'aquesta magnitud necessita temps, tecnologia, energia competitiva i sentit comú. Si les normes avancen molt més ràpidament que la indústria, podem acabar reduint emissions a Europa a costa de traslladar fàbriques, llocs de treball i emissions a altres continents. Seria un mal negoci. Els que hem estimat el motor sabem que un automòbil és molt més que quatre rodes. Darrere hi ha enginyers, mecànics, dissenyadors, fàbriques, proveïdors i milers de petites i mitjanes empreses. He conduït en circuits i ral·lis, he gaudit de motors que avui probablement serien políticament incorrectes i continuo emocionant-me davant d'un bon automòbil. Però no es tracta de viure de la nostàlgia. Es tracta de preservar aquesta cultura industrial adaptant-la al segle XXI. Potser d'aquí a vint anys conduïrem majoritàriament cotxes elèctrics, híbrids o tecnologies que avui encara no coneixem. No em preocupa especialment quin motor portaran. El que sí em preocuparia és que Europa deixés de fabricar-los. Perquè perdre la indústria de l'automòbil no seria només perdre cotxes. Seria perdre una part de la nostra capacitat industrial, tecnològica i, en definitiva, de la nostra independència econòmica.

Font del document:

<https://www.diaridegirona.cat/opinio/2026/08/21/motor-europeu-passio-industria-futur-133555270.html>