

L'affair Nissan

written by Alfons Duran Pich | 10 de juny de 2020

"Affair" i no assumpte, perquè en aquest cas l'aroma dominant és francès i no japonès, encara que la marca fabricada a Catalunya tingui la seva central operativa a Yokohama.

Per comprendre aquest entramat hem d'acudir a l'estructura accionarial de Nissan, on veiem que destaca Renault (amb un 43%), seguida del fons de pensions del govern japonès (GPIF) –el més gran fons de pensions del món, amb una cartera d'1,4 trilions de dòlars– que és al seu torn el principal accionista de la pràctica totalitat de les corporacions industrials japoneses. La resta d'accionistes és molt divers.

Si fem el mateix amb Renault, veiem que el principal accionista és l'Estat francès (amb un 18%), seguit de Nissan amb un 15%. La resta està fragmentat, amb forta presència d'inversors institucionals.

Per tancar l'equació cal citar Mitsubishi, el principal accionista del qual és Nissan (amb un 34%), seguida de GPIF i altres de menors.

No es pot parlar de Nissan si no la incloem en la triple aliança Renault-Nissan-Mitsubishi, que era el somni daurat de l'anomenat "*cost-killer*" Carlos Ghosn, ara perseguit per la justícia i refugiat amb totes les garanties al seu país adoptiu (Líban), però que amb prou feines un parell d'anys enrere era considerat un dels mànagers empresarials més capaços del món, en la seva qualitat de màxim executiu del grup. I la millor prova d'aquesta alta qualificació, a part de les seves múltiples distincions honorífiques, és que entre els anys 2015 i 2017 els seus ingressos entre salari i bons totalitzaren aproximadament 55 milions de dòlars, "*fringe benefits*" a part. Entre aquests beneficis addicionals s'incloïa un jet privat i altres partides menors de similar

nivell. Ghosn, encara que nascut al Brasil, és d'origen libanès, on va cursar els seus estudis primaris i secundaris, per acabar el seu cicle educatiu de forma brillant a França (École Polytechnique i École nationale supérieure de Mines), aprofitant la circumstància per nacionalitzar-se francès, amb el beneplàcit de l'Administració republicana. Ràpidament va anar escalant posicions en el món industrial i el 1985 era ja el màxim responsable de l'empresa Michelin a Llatinoamèrica. Després d'una reeixida carrera en el fabricant de pneumàtics, va ser fitxat per Renault el 1996, on va aplicar una dura reestructuració que va donar la volta a l'empresa i la va posar en beneficis. D'aquí al cim, fins que a finals de l'any 2018 va ser detingut al Japó, acusat, entre altres coses, de frau fiscal.

Quan el 2007 Nissan Motor Ibérica (Zona Franca) va aconseguir el seu punt més àlgid i va ser capaç de produir 200.000 cotxes, Ghosn portava ja molts anys al cim. En el seu pla de negoci s'incloïa una nova fàbrica a Igualada, amb una inversió de 400 milions d'euros, exigint com a contrapartida principal (i aquest és un dels papers clau d'un Estat modern) una millora de les infraestructures viàries. El govern de torn del PSOE (presidit pel "malabarista" Rodríguez Zapatero) no va atendre la demanda, sense que el seu representant comercial a Catalunya (el funcionari senyor Montilla, àlies "el silenciós") mogués un dit per evitar-ho. La inversió no es va produir. Coneixent l'estil de Ghosn, probablement aquell any el "projecte Spain" va ser ratllat de la llista de prioritats.

La visió estratègica de Ghosn era fusionar les tres empreses (Renault-Nissan-Mitsubishi) i superar el model d'aliança, cosa que implicava una nova reestructuració, amb la coneguda reducció de personal. I encara que al Japó era considerat el "MacArthur del món empresarial", en el sentit que havia reformat culturalment per a bé una de les seves grans corporacions, la seva explosiva duresa directiva havia deixat molts cadàvers pel camí, entre exempleats, clients,

proveïdors, mitjans de comunicació, polítics, etc. La venjança estava servida.

Acusar un ciutadà de frau fiscal, d'utilitzar actius de la companyia en el seu propi benefici i d'ocultar informació rellevant als accionistes és un paquet de difícil deglució. Qualsevol alt executiu de gran multinacional sap que està exposat a aquesta triple amenaça. Que s'executi o no per part del sempre submís i disciplinat poder judicial, depèn de la circumstància i de l'obstinació privada. El consell d'administració de Nissan va considerar probablement que els excessos del seu president executiu superaven certs límits, que la triple aliança afavoria els interessos de Renault i que el paper de l'Estat francès com a principal accionista de Renault (i indirectament de Nissan) era poc clar. I això els va portar a activar el procediment. La resta és història per la premsa groga.

I és que la defunció de Nissan Motor Ibèrica fa anys que estava cantada. Hem parlat del jo, subjecte principal d'aquest *affair*. Parlem ara de la circumstància que l'envolta, de l'entorn sectorial de l'automòbil. Com tots els sectors industrials de base, aquest sector tendeix a la concentració. Cada vegada hi ha menys operadors, ja que els processos de fusió, absorció o aliances s'incrementen. La raó bàsica d'aquesta concentració és l'obligada reducció de costos, sobretot de la mà d'obra, que va sent substituïda gradualment per la robotització. L'estratègia de General Motors i del seu líder històric (Alfred P. Sloan) als anys cinquanta del segle passat per derrotar Ford (la diferenciació) ja no és útil. En el sector mitjà de mercat (l'anomenat "Value segment") el marge per unitat s'estreny, ja que el preu ha de ser molt atractiu per atraure el client potencial. Després es complementarà i s'afegiran franges de rendibilitat amb els elements addicionals i amb un sistema de finançament d'acord que fidelitzi l'usuari de forma difusament obligada. Cal especialitzar a les plantes industrials i treballar de forma

modular. I cal comptar també amb la complicitat de l'estat. Així ho han fet França i Alemanya, i així els va. No es tracta de socialitzar pèrdues i de privatitzar guanys (a l'estil del duet González-Aznar), sinó de contribuir temporalment a la capitalització d'una empresa puntera, per després retirar-se i recuperar el capital actualitzat.

Perquè abraçant l'entorn sectorial hi ha l'entorn general, i aquí els estats responsables tenen un paper a complir. En aquest joc estratègic a l'Estat espanyol no se l'espera, cosa que no ha de sorprendre ningú. A Espanya hi ha empreses però no hi ha cultura empresarial. A les poltrones de la CEOE hi ha moltes empreses (per anomenar-les d'alguna manera) l'origen de les quals no té res a veure amb el vell concepte de llibertat de mercat. En subministraments bàsics trobem oligopolis que abans van ser públics i després es van privatitzar, amb l'ajuda inexcusable dels polítics de torn, compensats més tard a través de les portes giratòries. Tenim també els bancs, cada vegada menys, rescatats un cop i un altre amb diners públics, i les grans empreses d'obres públiques vinculades a l'Administració, el pla de negoci apareix religiosament al BOE. Finalment hi ha les concessions, que són regalies actualitzades des dels temps de l'Imperi. Amb aquest material, manejat per alts funcionaris que no han patit en pròpia pell (a la butxaca privada) la gestió del risc, poc es pot fer.

Res no és millor ara que reproduir un breu text d'un article que amb el títol *D'on se'n va Nissan?* va publicar *El Punt Avui* el passat trenta de maig, i l'autor és Joan Amorós, actual president de Fermed i antic director general de programació i proveïment de Nissan Motor Ibèrica. És bo de veure. Diu així:

“És trist constatar d'on se'n va Nissan. Se'n va d'un Estat que no s'implica en l'activitat industrial i menys encara de la zona catalana i per extensió de la Comunitat Valenciana. D'un Estat que inverteix on no ha d'invertir. D'un Estat que té abandonades totes les infraestructures de l'arc mediterrani, principalment les de Catalunya. D'un Estat que no

afavoreix la investigació i la innovació en el grau que li correspondria. D'un Estat que afavoreix a les seves elits i desatén el gruix de la societat, a les petites i mitjanes empreses, als autònoms i als treballadors. D'un Estat que concentra tot el poder i l'economia a Madrid, marginant la perifèria. D'un Estat que no reconeix les peculiaritats socioculturals dels seus territoris, i un llarg etcètera. En definitiva, d'un Estat que no té prou poder ni credibilitat per retenir una inversió tan estratègica per al teixit productiu com és el cas de Nissan”.

Un segon capítol d'aquesta circumstància, no menys important, és el rol social de l'automòbil. L'automòbil com a símbol d'estatus ha perdut la seva raó de ser en el món desenvolupat. L'automòbil és contaminant i la societat n'és conscient. En les aglomeracions urbanes, l'automòbil és incòmode i és per això que els ajuntaments imposen restriccions a la seva circulació. Per a les generacions més joves, l'automòbil ha deixat de ser també una prioritat. La mobilitat compartida va obrint-se camí. Són tendències que marquen un complex futur.

En els models predictius sobre l'oferta i la demanda es posa de manifest una sobre capacitat productiva, cosa que podria portar a un nivell d'infrautilització molt elevat. El cotxe elèctric podria millorar ostensiblement la crisi mediambiental, però es generen molts dubtes sobre la demanda previsible a mitjà termini. A més, en el seu escandall el cost de mà d'obra és molt inferior percentualment al del cotxe convencional. Veiem a l'horitzó fàbriques robotitzades amb poca gent emprada. Com diria Keynes, sense demanda no hi ha negoci.

Per a Catalunya el tancament d'aquesta empresa és un nou senyal d'alerta dels perjudicis que comporta formar part d'un estat fallit. L'aportació de la indústria al PIB català (que era al 19,3% a finals del 2019) patirà un revés. Les solucions alternatives a curt termini tenen poca credibilitat, i no em refereixo a les ocurrents i gracioses propostes de la inefable

senyora Jéssica Albiach (bonic nom per a una telenovel·la). El que el ciutadà, en la seva qualitat de contribuent, no ha d'acceptar és la incompetència de l'Administració (també de la nostra pròpia Administració), que hauria d'haver seguit molt de prop les grans tendències de l'economia moderna, dels seus sistemes productius i dels seus principals actors, col·locant els millors professionals en tasques de control i seguiment. No pot ser que ara se sentin sorpresos.

En una Catalunya independent ben gestionada això no hauria de passar. Que el senyor Pedro Sánchez Pérez-Castejón digués, després de la breu estada com a convidat al Fòrum de Davos, que el projecte Nissan estava assegurat, era el més clar indicatiu que tot estava perdut. I ho estava des de fa molt de temps. El senyor Sánchez i els seus assessors haurien de saber que a Davos "els convidats" formen part de la decoració i res més.

Als burocratitzats sindicats també els ha agafat per sorpresa. I també als treballadors (probablement votants majoritàriament del PSOE dels seus amors), que esperen erròniament que l'Estat els resolgui el problema. L'Estat ha de posar les condicions objectives perquè l'economia funcioni i això l'Estat espanyol ni ho sap ni ho vol fer. La idea de l'estat benefactor (que reparteix riquesa com si repartís caramels, mentre et roba la cartera) està associada al culte al poder. Crea una xarxa de ciutadans dependents i no de ciutadans responsables. Luter tenia raó.

Cal despertar d'aquest malson, que és una atapeïda combinació d'ignorància, inexperiència, incompetència i mala fe.