EL AFFAIR NISSAN

https://www.alfdurancorner.com/articulos/el-affair-nissan.html

Focus: Economía

Fecha: 04/06/2020

"Affair" y no asunto, porque en este caso el aroma dominante es francés y no japonés, aunque la marca fabricada en Catalunya tenga su central operativa en Yokohama.

Para comprender este entramado debemos acudir a la estructura accionarial de Nissan, donde vemos que destaca Renault (con un 43%), seguida del fondo de pensiones del gobierno japonés (GPIF) –el mayor fondo de pensiones del mundo, con una cartera de 1,4 trillones de dólares– que es a su vez el principal accionista de la práctica totalidad de las corporaciones industriales japonesas. El resto de accionistas es muy diverso.

Si hacemos lo propio con Renault, vemos que el principal accionista es el Estado francés (con un 18%), seguido de Nissan con un 15%. El resto está fragmentado, con fuerte presencia de inversores institucionales.

Para cerrar la ecuación hay que citar a Mitsubishi, cuyo principal accionista es Nissan (con un 34%), seguida de GPIF y otros menores.

No se puede hablar de Nissan sino la incluimos en la triple alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, que era el sueño dorado del llamado *"cost-killer"* Carlos Ghosn, ahora perseguido por la justicia y refugiado con todas las garantías en su país adoptivo (Líbano), pero que apenas un par de años atrás era considerado uno de los managers empresariales más capaces del mundo, en su calidad de máximo ejecutivo del grupo. Y la mejor prueba de esta alta calificación, aparte de sus múltiples distinciones honoríficas, es que entre los años 2015 y 2017 sus ingresos entre salario y bonos totalizaron aproximadamente 55 millones de dólares, *"fringe benefits"* aparte. Entre estos beneficios adicionales se incluía un jet privado y otras partidas menores de similar nivel. Ghosn, aunque nacido en Brasil, es de origen libanés, donde cursó sus estudios primarios y secundarios, para acabar su ciclo educativo de forma brillante en Francia (École Polytechnique y École nationale supérieure de Mines), aprovechando la circunstancia para nacionalizarse francés, con el beneplácito de la Administración republicana. Rápidamente fue escalando posiciones en el mundo industrial y en 1985 era ya el máximo responsable de la empresa Michelin en Latinoamérica. Tras una exitosa carrera en el fabricante de neumáticos, fue fichado por Renault en 1996, donde aplicó una dura reestructuración que dio la vuelta a la empresa y la puso en beneficios. De ahí a la cumbre, hasta que a finales del 2018 fue detenido en Japón, acusado, entre otras cosas, de fraude fiscal.

Cuando en el 2007 Nissan Motor Ibérica (Zona Franca) alcanzó su punto más álgido y fue capaz de producir 200.000 coches, Ghosn llevaba ya muchos años en la cima. En su plan de negocio se incluía una nueva fábrica en Igualada, con una inversión de 400 millones de euros, exigiendo como contrapartida principal (y éste es uno de los papeles clave de un Estado moderno) una mejora de las infraestructuras viarias. El gobierno de turno del PSOE (presidido por el *"malabarista"* Rodríguez Zapatero) no atendió la demanda, sin que su representante comercial en Catalunya (el funcionario señor Montilla, alias *"el silencioso"*) moviera un dedo para evitarlo. La inversión no se produjo. Conociendo el estilo de Ghosn, probablemente aquel año el "*proyecto*

La visión estratégica de Ghosn era fusionar las tres empresas (Renault-Nissan-Mitsubishi) y superar el modelo de alianza, lo que implicaba una nueva reestructuración, con la consabida reducción de personal. Y aunque en Japón era considerado el "*MacArthur del mundo empresarial* ", en el sentido de que había reformado culturalmente para bien una de sus grandes corporaciones, su explosiva dureza directiva había dejado muchos cadáveres por el camino, entre exempleados, clientes, proveedores, medios de comunicación, políticos, etc. La venganza estaba servida.

Acusar a un ciudadano de fraude fiscal, de utilizar activos de la compañía en su propio beneficio y de ocultar información relevante a los accionistas es un pack de difícil deglución. Cualquier alto ejecutivo de gran multinacional sabe que está expuesto a esta triple amenaza. Que se ejecute o no por parte del siempre sumiso y disciplinado poder judicial, depende de la circunstancia y del empeño privado. El consejo de administración de Nissan consideró probablemente que los excesos de su presidente ejecutivo superaban ciertos límites, que la triple alianza favorecía los intereses de Renault y que el papel del Estado francés como principal accionista de Renault (e indirectamente de Nissan) era poco claro. Y ello les llevó a activar el procedimiento. Lo demás es historia para la prensa amarilla.

Y es que la defunción de Nissan Motor Ibérica hace años que estaba cantada. Hemos hablado del yo, sujeto principal de este *affair*. Hablemos ahora de la circunstancia que lo rodea, del entorno sectorial del automóvil. Como todos los sectores industriales de base, este sector tiende a la concentración. Cada vez hay menos operadores, ya que los procesos de fusión, absorción o alianzas se incrementan. La razón básica de esta concentración es la obligada reducción de costes, sobre todo de la mano de obra, que va siendo sustituida gradualmente por la robotización. La estrategia de General Motors y de su líder histórico (Alfred P.Sloan) en los cincuenta del siglo pasado para derrotar a Ford (*la diferenciación*) ya no es útil. En el sector medio del mercado (el denominado *"value segment"*) el margen por unidad se estrecha, pues el precio ha de ser muy atractivo para atraer al cliente potencial. Luego se complementará y se añadirán franjas de rentabilidad con los elementos adicionales y con un sistema de financiación acorde que fidelice al usuario de forma difusamente obligada. Hay que especializar a las plantas industriales y trabajar de forma modular. Y hay que contar también con la complicidad del Estado. Así lo han hecho Francia y Alemania, y así les va. No se trata de socializar pérdidas y de privatizar ganancias (al estilo del dueto González – Aznar), sino de contribuir temporalmente a la capitalización de una empresa puntera, para luego retirarse recuperando el capital actualizado.

Porque abrazando al entorno sectorial está el entorno general, y aquí los Estados responsables tienen un papel a cumplir. En este juego estratégico al Estado español no se le espera, lo cual no ha de sorprender a nadie. En España hay empresas pero no hay cultura empresarial. En las poltronas de la CEOE hay muchas empresas (por llamarlas de alguna manera) cuyos orígenes no tienen nada que ver con el viejo concepto de libertad de mercado. En suministros básicos encontramos oligopolios que antes fueron públicos y luego se privatizaron, con la ayuda inexcusable de los políticos de turno, compensados más tarde a través de las puertas giratorias. Tenemos también los bancos, cada vez menos, rescatados una y otra vez con dinero público,

y las grandes empresas de obras públicas vinculadas a la Administración, cuyo plan de negocio aparece religiosamente en el BOE. Por último están las concesiones, que son regalías actualizadas desde los tiempos del Imperio. Con este material, manejado por altos funcionarios que no han sufrido en sus propias carnes (en su bolsillo privado) la gestión del riesgo, poco se puede hacer.

Nada mejor ahora que reproducir un breve texto de un artículo que con el título *"D'on se'n va Nissan?"* publicó *"El PuntAvui"* el pasado treinta de mayo, y cuyo autor es Joan Amorós, actual presidente de Ferrmed y antiguo director general de programación y aprovisionamientos de Nissan Motor Ibérica. No tiene desperdicio. Dice así:

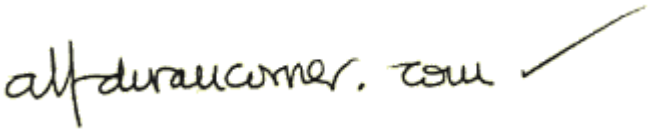
"Es triste constatar de donde se va Nissan. Se va de un Estado que no se implica en la actividad industrial y menos todavía de la zona catalana y por extensión de la Comunidad Valenciana. De un Estado que invierte donde no ha de invertir. De un Estado que tiene abandonadas todas las infraestructuras del arco mediterráneo, principalmente las de Catalunya. De un Estado que no favorece la investigación y la innovación en el grado que le correspondería. De un Estado que favorece a sus élites y desatiende al grueso de la sociedad, a las pequeñas y medianas empresas, a los autónomos y a los trabajadores. De un Estado que concentra todo el poder y la economía en Madrid, marginando a la periferia. De un Estado que no reconoce las peculiaridades socioculturales de sus territorios, y un largo etcétera. En definitiva, de un Estado que no tiene suficiente poder ni credibilidad para retener una inversión tan estratégica para el tejido productivo como es el caso de Nissan".

Un segundo capítulo de esta circunstancia, no menos importante, es el rol social del automóvil. El automóvil como símbolo de status ha perdido su razón de ser en el mundo desarrollado. El automóvil es contaminante y la sociedad es consciente de ello. En las aglomeraciones urbanas, el automóvil es incómodo y es por ello que los ayuntamientos imponen restricciones a su circulación. Para las generaciones más jóvenes, el automóvil ha dejado de ser también una prioridad. La movilidad compartida va abriéndose camino. Son tendencias que marcan un complejo futuro.

En los modelos predictivos sobre la oferta y la demanda se pone de manifiesto una sobrecapacidad productiva, lo que podría llevar a un nivel de infrautilización muy elevado. El coche eléctrico podría mejorar ostensiblemente la crisis medioambiental, pero se generan muchas dudas sobre la demanda previsible a medio plazo. Además, en su escandallo el coste de mano de obra es muy inferior porcentualmente al del coche convencional. Vemos en el horizonte fábricas robotizadas con poca gente empleada. Como diría Keynes, sin demanda no hay negocio.

Para Catalunya el cierre de esta empresa es una nueva señal de alerta de los perjuicios que conlleva formar parte de un Estado fallido. La aportación de la industria al PIB catalán (que estaba en el 19,3% a finales del 2019) va a sufrir un revés. Las soluciones alternativas a corto plazo tienen poca credibilidad, y no me refiero a las ocurrentes y graciosas propuestas de la inefable señora Jéssica Albiach (bonito nombre para una telenovela). Lo que el ciudadano, en su calidad de contribuyente, no debe aceptar es la incompetencia de la Administración (también de nuestra propia Administración), que debería haber seguido muy de cerca las grandes tendencias de la economía moderna, de sus sistemas productivos y de sus principales actores, colocando a los mejores profesionales en tareas de control y seguimiento. No puede ser que ahora se sientan sorprendidos.

En una Catalunya independiente bien gestionada esto no debería ocurrir. Que el señor Pedro Sánchez Pérez-Castejón dijera, tras su breve estancia como invitado en el Foro de Davos, que el proyecto Nissan estaba asegurado, era el más claro indicio de que todo estaba perdido. Y lo estaba desde hace mucho tiempo. El señor Sánchez y sus asesores deberían saber que en Davos *"los invitados"* forman parte de la decoración y nada más.

A los burocratizados sindicatos también los ha pillado por sorpresa. Y también a los trabajadores (probablemente votantes en su mayoría del PSOE de sus amores), que esperan erróneamente que el Estado les resuelva el problema. El Estado ha de poner las condiciones objetivas para que la economía funcione y esto el Estado español ni lo sabe ni lo quiere hacer. La idea del Estado benefactor (que reparte riqueza como si repartiera caramelos, mientras te roba la cartera) está asociada al culto al poder. Crea una red de ciudadanos dependientes y no de ciudadanos responsables. Lutero tenía razón.

Hay que despertar de esta pesadilla, que es una abigarrada combinación de ignorancia, inexperiencia, incompetencia y mala fe.