

“Falta empenta”

El nostre imaginari col·lectiu, alimentat per la literatura i el cinema, és ple de personatges fantàstics, mig homes mig robots, que, més alts, més àgils, més forts i més intel·ligents que el comú dels mortals, sovint acaben enfrontant-se amb els seus creadors. Des de l'inconformisme a “morir” dels replicants Nexus 6 de *Blade runner* fins al tendre prototip de robot amb sentiments que és el petit David d'*Intel·ligència artificial*, no són pocs els guionistes i escriptors que han imaginat un futur on home i màquina es fonen en un continu difós que conclou, inevitablement, en greus problemes d'identitat.

—**Senyor Piëch, de debò continua sent el cap del consell d'administració de Volkswagen?**

—És clar que sí, o és que han sentit alguna altra cosa?

—**No, però en l'opinió pública s'ha creat la idea que el president del land de la Baixa Saxònia, Christian Wulff, de la CDU, encapçala el grup dels més alts dirigents i s'encarrega de la resolució dels últims afers que han trasbalsat l'empresa.**

—Sobre el senyor Wulff només voldria dir el següent: és un honorat company del consell d'administració. Per regla general, els polítics corren cap a qualsevol càmera i, si no n'hi ha cap, algú del seu personal aconsegueix que un equip de televisió arribi a temps al lloc oportú. En canvi, parlant en termes generals, l'aparició contínua de titulars sobre una empresa acostuma a malmetre la seva imatge.

—**Això que diu gairebé sona com si vostè, a diferència de Wulff, no estigués interessat en una solució incondicional.**

—Sí que ho estic. Vull que s'aclareixi tot el que ha passat fins al més mínim detall. Durant els primers tres anys de la meva tasca com a president de la junta directiva, anava a Wolfsburg [la ciutat seu de l'empresa] cada tres mesos com a mitjana. Ara hi vaig un cop a la setmana, faig preguntes i m'informo. Si se sap qui és responsable de què, això tindrà conseqüències. Fins ara ningú no s'ha queixat que jo hagi estat massa

El cap del consell d'administració de Volkswagen, Ferdinand Piëch, de 68 anys, parla del seu paper com a màxima autoritat d'aquest grup automobilístic en crisi, de la superació dels escàndols i de les acusacions de conflictes d'interessos personals.

considerat amb els directius que no hagin presentat els seus resultats o que hagin comès errors.

—**Potser ara ho té en consideració perquè el sistema d'assistència al consell d'administració (també amb prostitutes pagades per l'empresa) es creà durant el seu període com a president de la junta directiva.**

—No. L'expedició d'aquest tipus de factures ha augmentat en els últims anys, després de la meua sortida de la presidència de la junta directiva.

—**Vol dir que durant la seva presidència de la junta directiva no hi va haver viatges de plaer pagats per al comitè d'empresa?**

—No en conec cap, però, si s'hagués donat el cas, està clar que els inspectors i els auditors ho haurien comprovat, ja que investiguen períodes de temps superiors als últims dos o tres anys.

—**Se li ha fet una acusació personal segons la qual per a la seva casa particular a Salzburg es van gastar 15.000 euros per a “feines d'enderrocament/remodelació del despatx” i que els va pagar el grup Volkswagen.**

—La rectificació d'aquest informe ja està en camí. Es tractava d'un despatx

llogat oficialment per Volkswagen i equipat per a la meua feina com a cap del consell d'administració. Per exemple, calia renovar les portes que abans tenien unes tapes de cartró molt valuoses. I per primera vegada des que hi treballava Volkswagen m'ha proporcionat mobles d'oficina. Ja em poden creure: vaig amb compte perquè no se'm pugui fer cap acusació personal.

—**El grup Volkswagen, controlat per vostè, fa alguns negocis amb el hòlding Porsche, probablement la casa comercial automobilística més gran d'Europa, i amb l'empresa de cotxes esportius Porsche. Vostè hi està involucrat per partida doble des del punt de vista privat. No hi ha conflicte d'interessos?**

—Això ja se sabia quan em van nomenar cap de Volkswagen. Ja sabia que en algun moment em sortirien amb això. Els auditors han investigat cada any si he tingut cap mena de preferència per l'empresa Porsche a l'hora de prendre les decisions del grup Volkswagen. Tots aquests anys no hi ha hagut ni la més mínima objecció. Jo mateix, en totes les decisions sobre possibles contractes, m'abstinc de donar el meu vot.

—**Durant la dècada dels 90, Porsche va aconseguir els drets d'importador per a molts mercats de l'Europa de l'Est, com ara Hongria, Eslovènia, Eslovàquia i Romania. Creu que la direcció de l'empresa s'hauria arriscat a prendre decisions contra una comanda de l'empresa Porsche?**

—Hauria impedit la signatura d'un contracte per interessos propis si hagués sospitat que podria ser una mala decisió, ja que és el mateix cap de l'empresa qui valora les xifres de vendes que va assolir l'importador per al grup Volkswagen.

—**No només es tracta de xifres de vendes. El negoci a l'Europa de l'Est també és d'allò més lucratiu. Per això BMW i Mercedes-Benz no el posen en mans d'importadors externs, sinó que són ells mateixos qui dirigeixen el negoci. Per què Volkswagen renuncia a aquests guanys?**

—En el cas de Volkswagen es tenia por dels riscos dels mercats de l'Europa de l'Est que s'acabava d'obrir. Primer es volia deixar en mans privades l'obertura d'aquests mercats i els van atorgar els drets d'importador. Els contractes, però, no eren per períodes gaire llargs

per poder recollir el que es volia. L'experiència del grup Volkswagen amb alguns distribuïdors no va ser especialment encoratjadora. Volkswagen té uns 15 concessionaris a Alemanya, dels quals no se'n va treure ni un cèntim. Quan l'importador italià era una altra empresa privada, el negoci sortia molt rendible. Des que Volkswagen se'n va encarregar, gairebé no guanya diners.

—Un segon gran negoci entre Volkswagen i Porsche: el grup Volkswagen ha rebut l'encàrrec de crear un tot terreny i lliurar-lo a Porsche. Sobre aquesta plataforma s'ha fabricat el Porsche Cayenne i el VW Touareg. No hauria estat més lògic que Volkswagen hagués desenvolupat aquest projecte amb la pròpia filla, Audi?

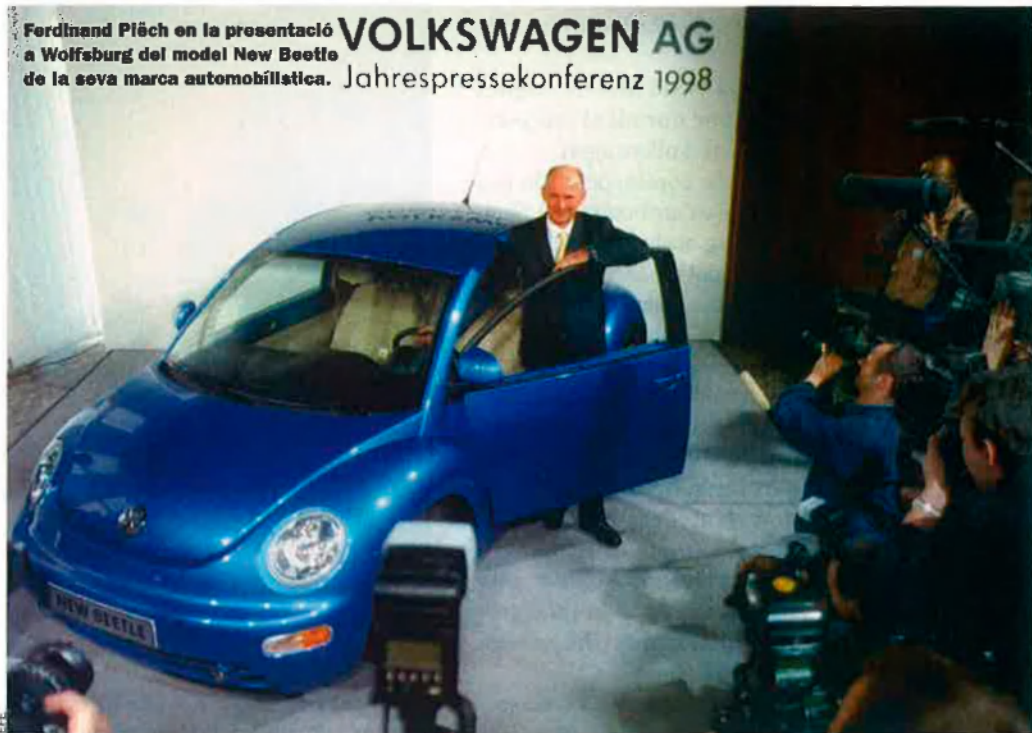
—En aquells moments Audi no volia treballar en un tot terreny. El cap d'Audi aleshores s'estimava més limitar la família de models a l'A2, A3, A4 i A6. Fins i tot es podia descartar l'A8. Vaig acceptar de molt bon grat la seva sol·licitud d'abandonar Europa per raons personals.

—Les crítiques que li fan també es concentren en l'estratègia de luxe que ha adoptat com a cap de la directiva de Volkswagen. Està clar que el Phaeton, del qual s'han venut 6.000 unitats en un any, ha estat un fracàs.

—Paciència, paciència! Audi també va necessitar el seu temps perquè l'A8 s'establís a dalt de tot. A Àustria veuen el que es pot arribar a fer amb el Phaeton amb una organització de distribució que funcioni mínimament. El Phaeton ha arribat a una quota de mercat del 14% dins de la gamma alta, que és més o menys al nivell de la setena sèrie de BMW o de la classe S de Mercedes-Benz. A Alemanya, en canvi, el Phaeton es gairebé invisible, però queda clar que no pot ser tot per culpa del cotxe.

—Els distribuïdors que vostè critica es queixen també que, per exemple, els falten uns descapotables bonics per poder vendre més automòbils de Volkswagen. Com a cap de l'empresa, vostè no ha volgut que tirés endavant el projecte perquè personalment no li agraden els corrents d'aire i no li fa gaire gràcia conduir descapotables.

—Pensin que jo no penso que facin projectes de cotxes només per a mi. El descapotable apareix a l'agenda una vegada aproximadament cada parell



"Els auditors han investigat si he tingut cap preferència per l'empresa Porsche i no hi ha hagut cap objecció"

d'anys si s'ha aprovat el nou pla per als propers cinc anys. Però, després, els representants del *land* de la Baixa Saxònia, independentment del partit polític al qual pertanyin, donen suport perquè aquest model es fabriqui a la localitat d'Osnabrück, al proveïdor Karmann, que pot aprofitar molt bé un encàrrec així per mantenir els seus llocs de treball. Seria un cotxe que afavoriria l'ocupació, però no que faci entrar els rèdits que s'exigien. Per això ens hem estimat més tirar endavant altres models.

—La participació del *land* de la Baixa Saxònia en el grup Volkswagen i la influència dels polítics impedeix que l'empresa no es dirigeixi segons criteris econòmics?

—Això no es pot afirmar amb caràcter general. Sé per experiència que els polítics estan completament oberts als arguments econòmics.

El fet que Sigmar Gabriel, quan era president del *land* pel SPD [el partit socialdemòcrata], hagués preguntat una vegada si ens podíem fer càrrec d'un proveïdor en dificultats no és reprovable, ja que també se'l va poder convèncer que era una idea que, des del punt de

vista econòmic, no tenia cap sentit per a Volkswagen.

—Segur que el canceller automobilitic Gerhard Schröder agafava ben fort el volant durant el seu període al consell d'administració, no?

—El senyor Schröder hi va interferir increïblement poc. Una vegada va fer una pregunta molt aguda en el vol cap a Anglaterra, quan anàvem a signar el contracte de compra de Bentley. Li havia explicat que els experts, allà, tenien un talent excepcional. Llavors em va preguntar si, a l'empresa, no li sortiria més a compte construir-me un taller per treballar la fusta i el cuir perquè pogués dedicar-me a les meves passions.

—Sens dubte, Schröder tenia raó. Com és que ell, com a representant del principal accionista, no va imposar les seves opinions?

—Perquè el podíem convèncer que Bentley es podia dirigir econòmicament si utilitzàvem peces comunes del grup, amb la qual cosa abaixàrem els costos de la marca. Ara, precisament, en tenim la prova: Bentley genera guanys i, pel que fa a les vendes, és la marca capdavantera del sector dels automòbils de

superluxe, lluny de Rolls-Royce i de Maybach.

—Sona com si vostè mai no hagués comès ni un error durant el seu període com a cap de Volkswagen.

—I tant que n'he comès, però són uns altres, no els que m'atribueixen. A Seat, per exemple, vaig acabar el meu període com a cap del consell d'empresa després de la reducció de llocs de treball i de tornar a tenir números negres. És evident que era massa d'hora. La marca va tornar a tenir números vermells.

—El seu grup té alguns problemes més. Els costos són massa elevats, les fàbriques estan sobreexplotades, les vendes al mercat dels Estats Units s'enfonsen i la qualitat té molt a desitjar. Quina responsabilitat correspon al president de la junta directiva i quina al membre del consell d'administració?

—Hi ha un responsable per a cada sector, per a la consolidació dels canvis del dòlar nord-americà, per a la qualitat i per a la distribució. Sobre Porsche es pot llegir a la premsa que els directius de torn enllesteixen molt bé la seva feina. Les vendes obren nous mercats amb pocs mitjans. La garantia de qualitat reacciona ràpidament quan sorgeix algun problema. Podem comparar els casos del Cayenne i del Touareg, basats en la mateixa plataforma. A Volkswagen passa massa temps abans que es solucioni el problema. Falta l'empenta necessària.

—Llavors, per què no s'ha encarregat de canviar els directius responsables de Volkswagen?



Ferdinand Piëch, cap de Volkswagen, creu que l'empresa millorarà pròximament.

—Quan vaig entrar a la presidència de la junta directiva vaig donar molta llibertat als responsables. Durant tres anys podien ensenyar-me el que podien fer. I el meu successor, Bernd Pischetsrieder, podia fer-se una idea de tal com són. Però tingui en compte que alguns d'ells no estaran gaire còmodes en el futur.

—Tampoc el mateix cap del grup, Pischetsrieder?

—No, Bernd Pischetsrieder és l'elecció correcta, però en una situació tan tensa com l'actual està clar que no aniria malament que jo anés més sovint a Wolfsburg i fes unes quantes preguntes més.

—Sobre què seran les preguntes?

—Doncs em passen pel cap algunes coses... Per exemple, per què volen suprimir les proves d'estiu en què els fabricants i els membres de la directiva examinen els nous models de totes les marques als tròpics. Lògicament, entenc que no és molt agradable conduir amb 50 graus centígrads a l'ombra, però també és cert que així també es poden obtenir dades sobre el grau de maduresa dels vehicles, les quals mai no es podrien obtenir en els laboratoris de proves.

—Wolfgang Bernhard té la tasca de sanejar el grup Volkswagen. La seva antiga empresa, Daimler Chrysler, acusava Bernhard de manca de competència social. Realment no té por que pugui haver-hi conflictes continus amb el comitè d'empresa si Bernhard actua amb massa contundència?

—El senyor Bernhard gaudia d'un gran prestigi a la seva antiga empresa fins que va atrevir-se a mostrar-se contrari a un pla del president de la junta directiva. Tothom va elogiar la seva feina. M'estimo més tenir algú que hagi de frenar de tant en tant que algú que hagi d'estar esperonant sempre perquè es mogui. Estic segur que Volkswagen experimentarà una millora notable properament.

Stefan Aust

Dietmar Hawranek

© Der Spiegel — EL TEMPS

Traducció: David Egea

Breus

Ford i Seat patelxen baixades en la producció d'automòbils

La factoria de Ford a Almussafes reduirà un 10% la producció de cotxes aquest any; un descens que és degut a la baixada del volum d'exportacions que Ford ha patit al llarg dels darrers mesos. Tot i així, els responsables de Ford esperen compensar lleugerament aquest descens de l'exportació, que representa el 75% de la producció, amb un augment de les vendes en el mercat interior. Segons les previsions, les vendes de Ford a l'estat podrien arribar a un rècord històric i situar-se entorn de les 190.000 unitats, un 10% més que al



2004. D'altra banda, la firma Seat calcula que aquest any vendrà uns 40.000 cotxes menys dels 450.000 previstos, cosa que ha fet plantejar a la direcció una possible reducció del sou i de la jornada dels treballadors.

L'índex de preus andorrà del mes de juliol baixa un 0,36%

L'índex de preus al consum (IPC) del Principat d'Andorra va baixar un 0,36% durant el passat mes de juliol. Aquest descens va ser degut a les baixades d'estiu, amb la roba i el calçat com a productes menys inflacionistes, i gràcies també a la baixada del preu dels productes frescos, com l'oli i les llegums. Amb aquest descens, l'IPC interanual andorrà, comptabilitzant el dels darrers dotze mesos, se situa ara en el 3,33%. Val a dir que el juliol ha estat el tercer mes consecutiu en què l'IPC d'Andorra s'ha reduït.