

“És realment brutal”

Senyor Winterkorn, l'estat ha de salvar Opel?

—L'estat ha de mantenir-se'n al marge. És legítim que ajude esporàdicament una empresa amb un aval. Però això només hauria de servir durant un període de transició. L'estat no pot ser una societat de salvament per a les empreses amenaçades de fallida.

—Opel amenaça de tenir fallida?

—Fa de mal dir, però evidentment seria lamentable. L'únic que sé és que el rescat-substitució-despreniment de la General Motors no es deu només a l'espessa xarxa de connexions que ha anat creixent amb els anys. Imagineu-vos que ara volguérem separar Audi. No sabia com podria sobreviure Audi si el grup VW no continuara proveint aquesta filial, ja siga amb peces, amb tècnica o amb unes altres competències.

—General Motors i Chrysler quasi són en fallida. Fiat, tal com ha dit el seu director, no pot sobreviure sense ajuda. Saab ha començat el procediment d'insolvència. Ara hi ha una lluita eliminatòria en la indústria automobilística?

—Això sembla. Acabe d'arribar de la Xina, on encara hi ha al voltant de 200 fabricants d'automòbils diferents. També s'hi fa neteja.

—I no observeu la mort imminent de la competència amb un ull somrient, almenys, perquè així el negoci del grup VW serà més fàcil?

—Si hom desapareix del terreny de joc, els altres tenen, òbviament, més oportunitats. Però en una crisi com aquesta tots rebem. Comença amb les rebaixes amb què els fabricants que han ensopegat volen estimular les seues vendes. Així baixa el nivell de preus. Continua amb els proveïdors. Si un fabricant d'automòbils falla, Bosch, Mahle, Conte i més tenen un problema. Les seues fàbriques no s'utilitzen a ple rendiment. Aleshores també és més difícil per a VW negociar bons preus de compra. No és divertit per a ningú.

El cap de Volkswagen, Martin Winterkorn, de 61 anys, parla sobre les ajudes estatals als competidors, sobre la caiguda mundial del sector i sobre les oportunitats de la seva empresa de superar el procés de selecció de la indústria automobilística.

—Molts governs volen salvar la indústria automobilística del seu país amb ajudes de milers de milions. Els EUA ajuden General Motors i Chrysler. França ajuda Renault, Peugeot i Citroën. Al final sobreviuran els que tenen les ajudes més fortes en compte dels grups que estan més en forma?

—Això podria passar. Per això em mire de manera molt crítica aquestes ajudes estatals. És un retrocés a temps passats. On som nosaltres, aleshores? Som a Europa, tenim la UE. França no pot donar suport a la seua indústria massivament i al mateix temps exigir que si s'han de tancar fàbriques es tanquen a l'Europa de l'est.

—També el govern alemany vol ajudar la indústria automobilística. Ja hi ha 1.500 milions d'euros a punt per a primes de desballestament. D'aquesta manera, no es promou la venda d'utilitaris italians i francesos?

—També hi ixen guanyant. Per això aquesta mena de programes també estan bé. No ajuden exclusivament les empreses del país. Però és important que amb açò també nosaltres

El cap de Volkswagen, Winterkorn: "Ningú no sap ben bé què ens espera."



notem una clara empenta. I aquesta és la qüestió. Cada dia, unes 2.000 persones demanen un Volkswagen a Alemanya. Al febrer foren 6.000. Els comerciants fan hores extra el dissabte fins a les 22 h. En consonància amb l'entrada de comandes, aquest serà el millor febrer de molts anys.

—Però gràcies a les primes de desballestament, no venen sobretot el Polo, que es fabrica a l'estat espanyol?

—No. També puja la venda del Golf, del Touran i del Passat. I quantes peces del Polo creieu que vénen d'Alemanya? El motor, la caixa del canvi, el mecanisme de tracció, la direcció, peces de xapa i acer: en total fan el 60%. Per això les primes de desballestament tenen definitivament un efecte positiu en l'ocupació. Però no crec que la suma prevista siga suficient. Siga com siga, el programa hauria d'allargar-se. Encara més si l'estat, per cada cotxe venut, recapta mitjançant l'IVA els diners que prèviament ha gastat amb les primes.

—Si les primes de desballestament funcionen realment, si al febrer heu rebut tantes comandes,



per què VW ha establert la jornada reduïda?

—Hi ha un desenvolupament positiu, a Alemanya. També s'ha de dir, açò, durant la crisi. Però, és clar, dominen les tendències negatives. Als EUA la venda de cotxes ha retrocedit d'un 37%; a Europa, menys d'un 28%; i al Japó, menys d'un 20%, etc. Baixa simultàniament a tot arreu. Això és el que fa aquesta crisi tan perillosa. És realment brutal.

—**Treballeu des de fa quasi tres dècades a la indústria automobilística. Heu viscut mai una crisi com aquesta?**

—Una caiguda tal no l'ha viscuda ningú de nosaltres. Des de fa temps hi ha un excés de capacitat en el sector. Ens en podíem sortir, però després s'hi afegí la crisi financera. Fins i tot empreses sanes ja no reben crèdits dels bancs. Així tenim una barreja explosiva i ningú no sap ben bé què ens espera.

—**Arreu els bancs han de ser nacionalitzats. En alguns països hi ha perill de fallida estatal. Creieu que la política ha reaccionat de manera adequada davant aquest repte?**

—La gran coalició de Berlín pot donar-ne fe. La cancellera federal, Angela Merkel, el ministre de finances, Peer Steinbrück, i els secretaris d'estat han actuat fins ara d'una manera molt sensata. I si superem aquesta crisi amb seny i sense gaires grans deutes, en algun moment tornarem a prosperar. Però no descarte que tot torne a empitjorar dràsticament. Imagineu-vos que açò continue encara dos anys o tres. Aleshores hauríem de parlar d'una altra cosa, i no de jornada reduïda.

—**VW ha de despatxar treballadors i tancar fàbriques? La productivitat puja cada any del 5% al 10%. Si voleu assegurar les 329.000 ocupacions de grup, la venda hauria de créixer amb la mateixa força. Ara, però, fins i tot disminueix.**

—En acomiadaments o coses semblants, no hi pensa ningú, ara com ara. Amb la jornada reduïda podem esperar que no es produeixi cap cotxe per al magatzem. A més a més, tenim una setmana de 35 hores que podem retallar a 28. Així podem reduir la producció i, mentrestant, mantenir la plantilla. Per a enguany no hi veig cap problema. Només si no poguérem continuar així hauríem de pensar en unes altres mesures.

—**El grup VW ocupà a final de l'any passat 16.500 treballadors temporals. Quants n'hi haurà a final del 2009?**

—Ja no agafarem més treballadors temporals. No és gens bo per als afectats, però no hi ha cap més via.

—**Paralitzareu la construcció de la nova fàbrica als EUA, on VW volia produir 150.000 cotxes més?**

—No, per què ho hauríem de fer? Partesc de la base que als EUA, a tot estirar el 2011, quan la fàbrica entre en la xarxa productiva, ja s'hi hauran superat les dificultats. I més encara amb el nou model que es construirà a la fàbrica, exactament l'oferta adequada: un cotxe que ofereix molt d'espai, però que necessita poc combustible.

—**Aleshores el futur de la fàbrica Emden és amenaçat, perquè el Passat també es construirà per a exportar-lo als EUA?**

—De cap de les maneres. El Passat es continuarà venent als EUA, igual com el Jetta i el Golf. Amb el nou model volem augmentar la venda al

EUA. La nostra fita per al 2018 és la mateixa: aquell any voldríem vendre ja uns 850.000 cotxes al mercat nord-americà.

—**Partiu de la idea que la crisi s'haurà superat en dos anys i que la venda de cotxes creixerà arreu del món. Però el creixement que hi ha hagut fins ara es basava en una bombolla financera. La indústria no hauria d'anar adaptant-se al fet que en el futur hi haurà un creixement baix?**

—Per exemple, a la Xina el creixement no es desenvolupa tan ràpidament com s'esperava. Però tot arribarà. Europa i els EUA, de moment, estan dèbils. Però els EUA sempre seran un mercat automobilístic fort. Allí, sense cotxes, no saben què fer. O Rússia, que avui és un mercat amb tres milions de cotxes i en algun moment ho serà de cinc milions a sis.

—**Rússia també, en aquests moments, es troba totalment afectada per la crisi...**

—...ja ho sé, ja ho sé, però no sigueu tan pessimista! A Rússia, s'hi han finançat moltes coses amb crèdits. Per això ara s'han de pagar interessos del 20% al 25%. És clar que tenen problemes. Però Rússia disposa de les màximes reserves de matèria primera, de ferro i de gas. A llarg termini el mercat s'hi desenvoluparà. I el grup VW en traurà profit.

—**El vostre optimisme us honora: però VW té els cotxes adequats per al futur? Heu apostat pel luxe —Bugatti, Bentley i Lamborghini—, per motors de dotze cilindres. Però ara es demanen cotxes assequibles i ecològics.**

—Fa més de deu anys proposàrem orgullosos un Lupo de tres litres. Quan vam estirar la tela que tapava el prototip ocult vingueren un parell de periodistes. Però quan, deu minuts més tard, destapàrem el prototip del Bugatti, els fotògrafs quasi es maten de tant trepitjar-se els uns als altres. I els clients no ens arrancaren el nostre cotxe de tres litres de les mans. Probablement ara és el moment d'aquests cotxes. Al saló de l'automòbil de Ginebra presentarem un nou Polo que consumeix 3,5 litres.

—**Aquests cotxes no són simplement uns cotxes-coartada per a de-**



Producció del Volkswagen Tiguan a Wolfsburg: "Ara per ara ningú no pensa en acomiadaments."

dicar-vos a l'altra part de la vostra passió: construir cotxes esportius com l'Audi A8?

—Fem totes dues coses, i n'estic orgullós. Perquè hi ha clients que compren models esportius i uns altres que en compren de barats. Aquesta és la força d'un grup amb diverses marques.

—Amb la crisi per a molts canvia l'actitud envers el cotxe. Ja no és veu tant com un símbol d'estatus, sinó com un mitjà de locomoció. S'hauria de repensar la política dels models?

—Hem d'establir els punts essencials d'una altra manera. Es demanen motors més petits. Ara és imaginable, per exemple, un Audi A8 amb un motor dièsel de quatre cilindres que consumeix poc més de cinc litres. Fa un anys això era impensable. Però tampoc no deixarem morir el Lamborghini o el Bentley, que són a l'altra banda de la gamma.

—Però als vostres clients més importants els falta alguna cosa: els inversors de la banca solvents comprarien gustosament un Bentley o un Lamborghini.

—Sí, per això en venem pocs. Però sí que ens hem de preguntar com ha de ser un cotxe en el futur. Potser un Bentley haurà de tenir una carrosseria d'alumini i ser uns 300 o 400 quilos

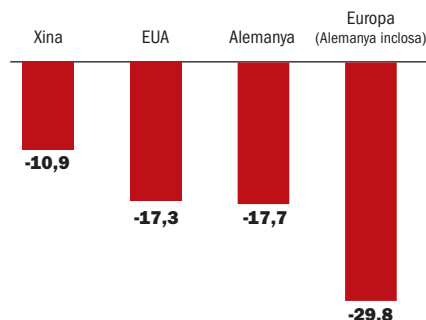
més lleuger. O un Lamborghini podria tenir una carrosseria de carbó. Una cosa és segura: continuarem desenvolupant aquestes marques.

—El futur d'una altra marca del grup és qüestionable. Seat pràcticament només és fort al sud d'Europa, i aquests mercats decauen. Quant de temps més es podrà permetre VW pèrdues amb Seat?

—El mercat espanyol s'ha reduït pràcticament a la meitat. En comptes d'1,6 milions de cotxes se n'hi venen 800.000. Això, a Seat, que té una quota de mercat del 10%, l'afecta clarament d'una manera brutal. Però ara l'empresa introduirà dos models nous. Amb això esperem establir els mercats.

Estrangulats

Variació en les primeres matrícules dels automòbils de totes les marques de VW el gener del 2009, en comparació amb el mes de l'any anterior, en percentatge.



—Wendelin Wiedeking, director de Porsche, gran accionista de VW, ha dit ja com es planteja la superació de la crisi a VW?

—Crec que Wiedeking no ha de tèmper per les seues inversions, tal com encarem la crisi. L'entrada de Porsche a VW, amb tota seguretat, fou per als implicats el millor que els podria haver passat.

—Porsche hauria tingut cap opció de sobreviure sola a la crisi?

—Naturalment, Porsche ara s'aprofita de poder disposar de la tecnologia del grup VW. I nosaltres tenim l'avantatge de comptar amb Porsche i l'estat federal de Baixa Saxònia, dos grans accionistes estables.

—Una altres consorcis automobilitics, com Daimler, estarien contents de tenir algun gran accionista. Què creieu: Daimler pot superar sol la crisi, o s'ha d'unir amb el grup de BMW?

—Una crisi sovint requereix que dos que havien estat més aviat enemics comencen a cooperar. Però, així i tot, és difícil. Audi pertany des de fa quaranta anys al consorci VW. Però hi va començar a cooperar realment des del 1993, quan Ferdinand Piëch fou cap de la junta directiva. Cal algú que decideixi quina tècnica s'ha de prendre. Si no, cadascú desenvoluparia el seu propi motor i frustraria el treball conjunt.

—D'acord amb el vostre pronòstic, quins fabricants autònoms de cotxes quedaran encara d'ací a tres anys?

—Quedaran dos americans, un o dos japonesos, un francès, tal volta algun gran xinès. Quedaran Daimler i BMW. Però de moment hi ha tant en dansa que fa de molt mal pronosticar.

—No heu anomenat VW. Ho veieu tan negre per al grup?

—Ben al contrari: el nostre grup el veig segur. És clar que la crisi no passarà sense afectar-nos. Però estem ben col·locats i n'eixirem enfortits.

—Senyor Winterkorn, us agrairia que hàgiu accedit a aquesta entrevista.

*Dietmar Hawranek
i Armin Mahler*

Traducció de Beatriu Vallès