

05 de febrero de 2010. WSJ.com

Los tentáculos de Toyota en Japón, que se extienden hasta el gobierno, empeoran la crisis

El alcance de la mayor automotriz del mundo y sus numerosas subsidiarias se extienden desde autos y bienes raíces a los más altos niveles del gobierno...

Por Mariko Sanchanta y Miho Inada

TOKIO—El emperador de Japón, su primer ministro y casi la mitad de la población de la segunda mayor economía del mundo tienen algo en común: todos conducen autos Toyota.

El alcance de la mayor automotriz del mundo y sus numerosas subsidiarias se extienden desde autos y bienes raíces a los más altos niveles del gobierno. Se trata de la mayor empresa del país por capitalización de mercado y su segundo mayor empleador privado. Sus avisos aparecen en casi todas las revistas y periódicos. Su influencia es tan grande que a veces Japón es conocido como Toyotalandia.

Ex alumnos de los rangos ejecutivos de Toyota Motor Corp. están esparcidos como semillas: en el gobierno, en el principal grupo de lobby del país, o en directorios de empresas como Sony Corp. El año pasado, 48% de todos los nuevos vehículos de pasajeros estándar vendidos en Japón fueron de Toyota o de su marca de lujo Lexus, según la Asociación de Concesionarios Automotrices de Japón.

En resumen, Toyota es para Japón lo que General Motors Corp., en sus días de gloria, era para Estados Unidos. Y para un país asediado que ha sufrido una serie de reveses institucionales en los últimos meses —el desmoronamiento del partido político asentado en el poder desde hace mucho tiempo, la bancarrota de su aerolínea estrella, un renovado brote inflacionario—, la humillación global de Toyota podría ser el golpe psicológicamente más devastador de todos.

La automotriz, en su día inexpugnable, afronta preguntas sobre su reputación, control de calidad y confiabilidad en un mercado en el que desde hace tiempo ha sido el pilar del Japón corporativo. Para agravar la situación, esas preguntas se centran en el auto más vendido en Japón, el híbrido Prius, sobre un posible defecto en su sistema de frenos.

"Confíe en Toyota", dice Ryota Motoike, de 25 años, empleado de una empresa ferroviaria que compró un Toyota Wish. "El hecho de que el problema haya aparecido en el popular Prius, que en su momento me planteé comprar, me molesta", agregó. "No puedo confiar en Toyota, al menos por ahora. No quiero salir lastimado en un accidente".

Hasta el miércoles, cuando salió a la luz el problema con los frenos del Prius en Japón, los consumidores de aquí habían estado relativamente resguardados del aluvión diario de noticias de llamados a revisión que emanaban de EE.UU. Los diarios japoneses informaron curiosamente poco sobre el tema.

"Toyota es uno de los principales anunciantes en Japón, así que hay una tendencia a no decir nada demasiado severo sobre un anunciante tan grande. Esa es la diferencia entre cómo esto trasciende en EE.UU. versus Japón", explica Shoichi Yoshikawa, director ejecutivo de la agencia de relaciones públicas Hill & Knowlton Inc.

Las secuelas de la crisis en Japón se sentirán ampliamente, pero en ningún lugar como en la prefectura Aichi, donde la empresa tiene su sede. Normalmente, alrededor de 20% de los ingresos impositivos corporativos de la prefectura provienen de Toyota y sus empresas asociadas. El año pasado, cuando la automotriz reportó su primera pérdida en más de 50 años, su proporción de ingresos tributarios corporativos cayó a 3%, según Kazuhiko Nomura, un funcionario de la prefectura Aichi que controla los ingresos por impuestos.

Se pronostica que el ingreso impositivo de la prefectura caiga a 968.000 millones de yenes (US\$10.640 millones) para el año fiscal que termina el 31 de marzo, frente a 1,3 billones (millones de millones) del año anterior, su mayor caída interanual en la historia. Eso obliga a unos 70.000 funcionarios de la prefectura, incluidos maestros y policías, a sufrir un recorte salarial de 4%.

"Toyota tiene una influencia enorme sobre las empresas que la rodean. Ya sea bueno o malo, su impacto se extiende a sus socias y los subcontratistas y sub-subcontratistas. Por consiguiente, es difícil medir el alcance del efecto que tendrá este problema", indicó Nomura.

—Daisuke Wakabayashi contribuyó a este artículo.