

La noticia del cierre de la factoría Nissan en Barcelona vuelve a poner la industria del automóvil, la primera en España, en los titulares. He contado mi experiencia con ese sector por escrito y en distintas universidades, como la de María Cristina de El Escorial, donde por cierto estudió Pedro Sánchez. En octubre de 1972 me incorporé a la Cazar (hoy Ibercaja). Había en España entonces cuatro fábricas produciendo 525.000 coches. Se decía que Ford iría a Valencia. Pensaba que era mejor ubicación Zaragoza. El 7 de diciembre escribí al director general, José Joaquín Sancho Dronda, con un plan para ofrecerles una alternativa y contactar fabricantes con presencia mundial. Dos días después me llamó a su despacho y me dijo: "Joaquín, adelante. Tienes todo mi apoyo. Y seguro que tendrás el de la ciudad". Así fue.

Llevamos a cabo dos acciones. Primero contactamos con Ford, EE UU, y mantuvimos reuniones con Mr. Holmes, *executive VP*, en el Hotel Ritz de Madrid, y luego con Mr. Milner, responsable de Ford Europa. Después preparamos un dossier en inglés: *Posibilidades del valle del Ebro para la implantación de una factoría final del sector del automóvil*. Por la primera Ford estuvo seis meses sin decidir su ubicación; por la segunda en enero del 73 viajamos a Japón con el dossier. Nos reunimos con Mr. Honda, Toyota, Mazda –vimos el motor rotativo Wankel que quería instalar en sus coches–, Suzuki e Isuzu, filial de GM.

Volvimos con tres ideas: el posible interés de Mazda en instalar una factoría de ensamblaje en Zaragoza; un cierto interés (aunque lejano) de Isuzu y la necesidad de tener un terreno para una factoría. La primera la anuló la primera crisis del petróleo del 73. El motor Wankel consumía más que el de cilindros. Más tarde, Mazda instaló un planta de *CKD parts* en Irlanda. De la segunda no teníamos noticias. Y para la tercera idea, el terreno para la factoría, reunimos a las autoridades de Zaragoza. Elegimos 200 hectáreas de semirregadío en Peñaflor que expropió el ayuntamiento. Se aprovechaban las infraestructuras y la cercanía de la industria auxiliar. Pero Ford finalmente se decidió por Valencia. En paralelo, Seat decidió instalarse en Zaragoza. Contar con un terreno y con Ford en Valencia fue clave. En junio se firmó el protocolo del Ministerio de Industria, Seat y las autoridades zaragozanas. Pero el destino jugó una mala pasada.

Al final del año, Authi (British Leyland, produciendo 140.000 Mini Morris), en el polígono Landaben de Pamplona, cerró. El entonces ministro de Industria, López de Letona, decidió que Seat se instalase allí (hoy es VW). El Ayuntamiento de Zaragoza revirtió los terrenos de Peñaflor. Entonces propuse al director general de Cazar hacerse con terreno baldío y urbanizarlo para un posible fabricante extranjero, por la deslocalización hacia España que ocurría a nivel europeo. Eligió 400 hectáreas en Figueruelas de 160 parcelistas del Iryda (Instituto de Reforma y Desarrollo Agrario).



Varios operarios revisan los Ford Fiesta salidos de la línea de montaje de la factoría Ford de Almussafes. EFE

A Fondo

Un nuevo liderazgo para la industria del automóvil

Estamos ante una gran oportunidad: es hora de que el sector público y el privado actúen juntos para impulsar el sector

Joaquín Abós *'International banking & business advisor'*

Costó dos años comprarlo. Estábamos en 1976 y Ford-Almussafes ya era operativo. Recalificamos a terreno industrial. Le pusimos el nombre de Entreríos (Ebro y Jalón). Más tarde aparecieron en la Cazar preguntando por mí un alto directivo de Opel –filial europea de GM–, junto al director de JP Morgan, banquero de GM y nuestro principal corresponsal en EE UU. Traían el informe entregado a Isuzu en Tokio en enero del 73, que envió a Detroit y a Nueva York, su sede financiera.

El 12 de junio de 1979 GM oficializa su instalación en Figueruelas con una inversión de 91.000 millones de pesetas. En julio de 1979 vendimos a INUR a 700 pesetas/m² el Polígono Entreríos, lo urbaniza y entrega a GM. El 30 de agosto de 1982 se fabrica el primer coche (Corsa). Poco después, el 5 de noviembre, el Rey inaugura la factoría, tras 10 años de una iniciativa de liderazgo industrial y regional. Ha sido la factoría más eficiente de GM en el mundo (525.000 vehículos/año). En el verano del 2009 casi se deslocaliza porque GM Europa (Opel) vendía un 55% a Magna (Canadá) y a Sberbank, caja de ahorros rusa de mayoría estatal, menor que Ibercaja. Escribí y di conferencias en Zaragoza pidiendo a mi antigua casa y al Gobierno entrar en el capital de Opel Europa y mantener los 7.500 puestos directos y 30.000 indirectos. Nada se hizo. Estaba claro que el liderazgo que hubo en los setenta no existía 35 años después.

El plan falló. Pero en 2017 Opel y sus 12 fábricas en 8 países pasaron al grupo galo PSA (Peugeot-Citroën). Algo inevitable. Sin deslocalización. Entonces el sector en España estaba integrado por 10 fabricantes, 17 factorías, 2,8 millones de coches producidos (2,2 millones exportados), segundo fabricante europeo y duodécimo fabricante mundial. Solo una marca española, Seat, pero tecnología y 51% de VW.

¿Y ahora qué, tras todas las noticias? El Gobierno dice que trabaja en un plan para reactivar el sector, acelerando su transición hacia vehículos más limpios y sostenibles, renovar el parque y estimular inversiones y la I+D+i. ¿Solo esto? ¿Va a ir todo ese dinero a fábricas extranjeras todas ellas? ¿Qué pasa si se deslocalizan? A la vista de los comentarios pasados que afectaron negativamente al sector, no espero mucho. Alguien tiene que mostrar otro tipo de liderazgo, porque estamos ante una gran oportunidad. No sabemos cuál es el coche del futuro. Esperemos que sea menos reflejo del estatus personal, del ego, con prestaciones inútiles como demasiada velocidad, etc. En España tenemos muchos ingenieros y técnicos con gran experiencia en primeras marcas mundiales para que diseñen algo nuevo. Y decenas de miles de trabajadores competitivos.

Lo hizo Juan Miguel Antoñanzas con el Ibiza hace 35 años: el primer coche 100% español. Hay que diseñar un coche más barato, más útil ante los cambios del transporte, sociales y climáticos. Es hora de que el sector privado y el público actúen conjuntamente, anticipándose, con visión global, imaginación, perspectiva, flexibilidad y liderazgo. Lo hizo Corea hace 40 años. ¿Por qué no España? ¿Quién va a aceptar el reto y tomar ese nuevo liderazgo?



España debe diseñar un coche más barato, más útil ante los cambios del transporte, sociales y ambientales