



HITOS

1990. Iveco, empresa del grupo Fiat, compra el 60% de la firma española Pegaso, perteneciente a Enasa, aunque la producción de camiones y motores para autobuses bajo el símbolo Pegaso no cesa hasta 1995. Por otro lado, la UE obliga a instalar catalizador.

1993. Nace el impuesto de matriculación. Las ventas de coches caen estrepitosamente en todo el mundo. Seat afronta un periodo de grandes dificultades, justo cuando acababa de inaugurar su moderna planta en Martorell (Barcelona).



2002. Nace el Plan Nacional de Vehículos al Final de su Vida Útil (VFU). Los fabricantes europeos deberán hacerse cargo del reciclado de los coches que fabriquen sin cargo alguno para los propietarios, además se regula la gestión de residuos.

2006. Entra en vigor en España el 1 de julio el carné por puntos. Es la gran baza de la DGT para reducir los accidentes de tráfico. Los conductores cuentan con 12 puntos que irán perdiendo si cometen alguna de las 27 infracciones previstas por la ley.

2008. El coloso japonés Toyota se consolida como el mayor fabricante mundial de automóviles. Por otro lado, Porsche asume su mayoría en Volkswagen, mientras Mazda recompra la participación en la compañía Ford.



2009. General Motors entró en suspensión de pagos. Dentro del grupo se producen las ventas de Opel, Hummer, Saab y Saturn. Por otro lado, Fiat se hace cargo de Chrysler. La industria americana y Detroit, la capital del automóvil, viven la mayor crisis en décadas.

1990

1993

2002

2006

2008

HISTORIA

CAMBIOS A TODO GAS

eN 20 AÑOS, LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL HA VIVIDO UNA REESTRUCTURACIÓN SIN PRECEDENTES QUE VA DESDE LA FUERZA DE LAS MARCAS ASIÁTICAS HASTA UNA RECIENTE APUESTA MEDIOAMBIENTAL. EL SECTOR RESULTA VITAL PARA LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

JORGE B. MONTAÑÉS

Los últimos 20 años de la industria automovilística están marcados por un sinfín de cambios estructurales de gran relevancia social y económica. Líder en la innovación tecnológica y basada en un modelo estratégico vital para las economías nacionales, el sector ha vivido un movimiento *sísmico* que ha trasladado su epicentro. Si Detroit representó durante décadas el dominio norteamericano en este mundo, el

presente ha quedado marcado por la irrupción asiática de los últimos lustros, liderada por el poder tecnológico y la fiabilidad mecánica japonesa y los bajos costes de los productos surcoreanos y chinos.

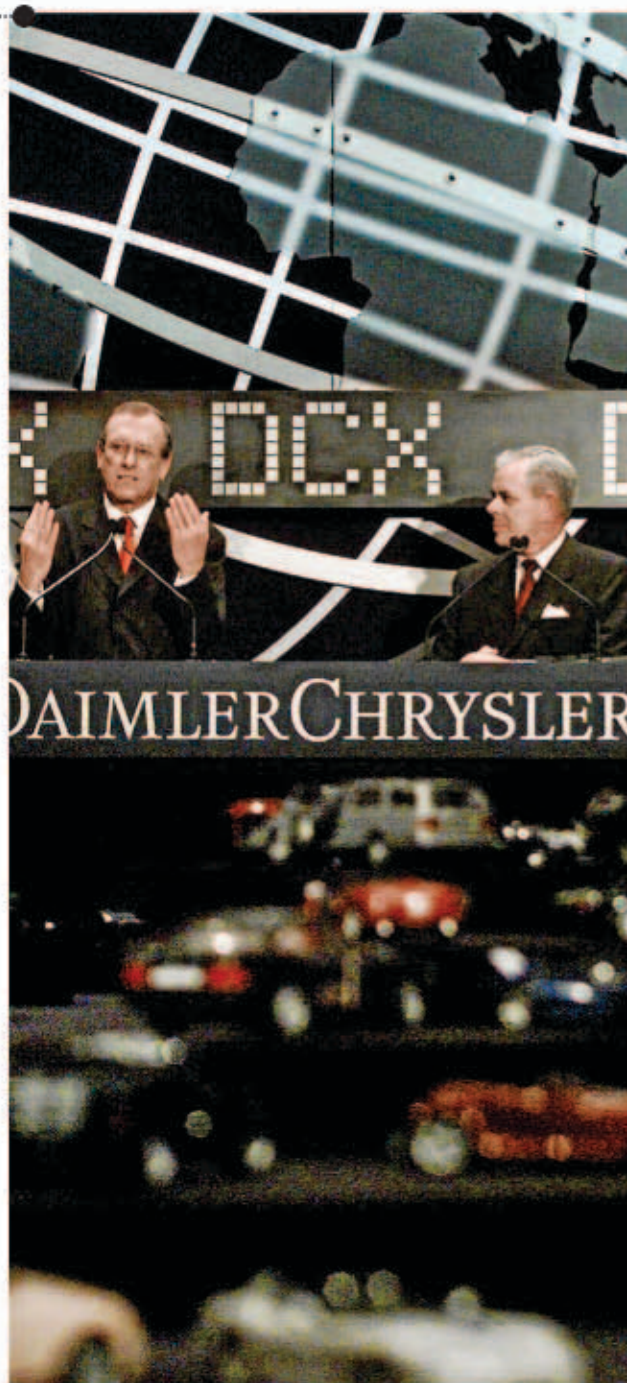
Oriente marca la pauta de una industria occidental que siempre ha sido muy mimada por ayudas públicas (muchas marcas nacieron como sociedades estatales y se han estimulado incentivos para cambiar de coche) y diferentes mecanismos de protección. Sin embargo, el consumidor se ha podido beneficiar de un mercado de una elevada competencia que ha auspiciado que los parques automovilísticos de los grandes países se hayan renovado en relativamente poco tiempo.

Las mejores técnicas y la responsabilidad medioambiental han tenido una notable incidencia en la industria del automóvil. En el ámbito ecológico, Europa ha ido por delante y en los últimos años ha desarrollado una legislación mucho más exigente que Estados Unidos y Japón. El objetivo fijado por la Unión Europea sobre recortes de emisiones de dióxido de carbono consiste en que, en 2015, el 100% de la flota cumpla el límite de 130 gramos de CO₂ por kilómetro.

Si en 1993 nació el impuesto de matriculación en España con unas tasas iguales para todos los vehículos (con la excepción del lujo), a partir de 2008 se cobra en función de las emisiones generadas por cada modelo. Prueba de la importancia que ha adquirido la conciencia medioambiental colectiva es el desarrollo de los mo-

El diésel, nuevo rey del 'oro negro'

En 2003 la demanda de coches diésel alcanzaba el 60% del mercado. Cuatro años antes, las ventas de vehículos que usaban gasóleo superaron por primera vez a los de gasolina. Algo estaba cambiando, aunque el usuario del diésel sufrió una relación ciclotímica con este combustible, ya que durante un tiempo su rentabilidad se puso en duda en relación con el coste del vehículo. En marzo de 2008, el precio del gasóleo superaba por primera vez al de la gasolina.



Schrempf y Eaton, copresidentes de DaimlerChrysler, en 1998. / AP

DAIMLER/ LA CONQUISTA DE EEUU

En 1998, Daimler Benz anunciaba una noticia que hacía temblar los cimientos de la industria automovilística. Por primera vez, una empresa extranjera se hacía con el control de uno de los gigantes norteamericanos. Daimler Benz compraba Chrysler Motor Corp y nacía la tercera empresa automovilística más grande del mundo: DaimlerChrysler. Este grupo, con sede en Stuttgart (Alemania), agrupaba las marcas Mercedes-Benz, Maybach, Dodge, Chrysler, Jeep, Smart y parte de Mitsubishi Motors. La situación financiera de la parte americana hizo que nueve años después la empresa vendiera el 80,1% de Chrysler a Cerberus por 5.000 millones de euros. En 2009, Chrysler suspendió pagos y formaba una alianza con Fiat para garantizar su supervivencia.

delos híbridos, que combinan motores eléctricos y de gasolina. En este sentido, marcas como Honda y Toyota han liderado esta nueva tecnología.

Un hito muy relevante fue la entrada en vigor del Plan Nacional de Vehículos al Final de su Vida (VFU). A partir de 2002, los fabricantes europeos debían hacerse cargo del reciclado de los coches que fabricaran sin cargo alguno a los propietarios.

NUEVOS ACTORES

En estos años, el sector vive un gran proceso de concentración, sobre todo en torno a GM y Ford. Los últimos 90 vieron la entrada de Daimler en Chrysler, la compra de Dacia y Nissan por Renault, las operaciones de Ford con Volvo y Land Rover o, entre otras, la llegada de BMW a Rolls Royce. También este periodo ha sido testigo de derrumbes tan sonoros como el de la industria británica, que vio caer a sus legendarias marcas MG y Rover que, tras salir del ámbito de BMW y los problemas con el fondo Phoenix Holdings, intentan resucitar con la inversión de la china Saic.

En estas fechas, Japón había dejado de monopolizar la fabricación de coches en Asia. Empresas del tigre coreano como Hyundai, Ssangyong, Kia y Daewoo entraban en el mercado europeo con desigual suerte. Pero era, sin duda, un símbolo de que los tiempos estaban cambiando.

Los fabricantes de vehículos viven momentos muy complicados en todo el mundo. La crisis de gigantes con pies de barro, que hace unos años parecían intocables, como General Motors y Chrysler, la deslocalización de muchas plantas de producción y la caída de ventas, marcan los últimos tiempos.

España ha mantenido en estas dos décadas una posición puntera en los procesos de fabricación, especialmente gracias a Renault, Volkswagen, Ford, PSA y GM, aunque las empresas nacionales estaban bajo control extranjero. Seat fue absorbida por Volkswagen en los 80 y Pegaso era después asimilada por Iveco, del grupo Fiat. Los datos de la salud de un sector vital para la economía española son concluyentes. La facturación de los fabricantes cayó un 26% en 2008. Si a sus ingresos se le suma la cifra de negocio correspondiente a los proveedores de componentes, el volumen supera los 68.000 millones de euros, importe equivalente al 6,2% del PIB.