



20 AÑOS, 20 NOMBRES

PROTAGONISTAS LOS GRANDES CONDUCTORES

aPELLIDOS COMO BENZ, CITROËN, PEUGEOT, FORD, RENAULT, DAIMLER O PORSCHE COLOCARON LAS PRIMERAS TUERCAS DE LA MÁQUINA QUE CAMBIÓ EL MUNDO. UN NUTRIDO GRUPO DE INGENIEROS, ECONOMISTAS Y VISIONARIOS HAN CONTINUADO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS CON SU LEGADO Y HAN CONVERTIDO AL AUTOMÓVIL EN UNA INDUSTRIA DE REFERENCIA PARA EL RESTO DE LOS SECTORES POR SU CONSTANTE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA, EMPRESARIAL Y MEDIOAMBIENTAL EN UN ENTORNO COMERCIAL DE FORTÍSIMA COMPETENCIA

G. CARDADOR / S. PICCIONE

El jurado no ha tenido nada fácil encontrar entre esa cosecha de miles de directivos a los 20 auténticos protagonistas de las dos últimas décadas. Tres especialistas de automoción de las principales escuelas de negocios —Pedro Nuño (IESE), Ricardo Conesa (IE), Jordi Brunat (Esade)—, José Luis Sancho de Accenture, Sergio Piccione, subdirector de EL MUNDO, y Mario Gómez, director de Marca Motor, han dado el siguiente veredicto. El orden de aparición no indica mayor relevancia.

Giovanni Agnelli representa la aristocracia del motor; es el protagonista más destacado de la historia industrial y económica de Italia durante las últimas cuatro décadas. El dueño y presidente de Fiat asumió el máximo cargo con 45 años y murió en 2003 a los 81 años siendo presidente honorario del grupo. Durante su mandato el grupo Fiat se alzó con el liderazgo de ventas en el mercado europeo.

Jacques Calvet, presidente de PSA de 1984 a 1997. Heredó una compañía que arrastraba las fuertes deudas de la compra de Citroën por Peugeot y la hizo rentable. Sus apariciones públicas siempre eran controvertidas por su radicalidad, especialmente contra las marcas japonesas que, en aquella época, desembarcaban en Europa con una fortísima guerra comercial.

Lee Iacocca, apasionado de los

automóviles, ha pasado a la historia como el mejor vendedor. Empezó a sacar a Chrysler del abismo con el desarrollo de una acertada gama de productos. Además, dio la cara en la publicidad de la marca con la conocida frase *Busque, compare y si encuentra algo mejor, compreselo*.

Sergio Marchionne es el direc-

CUATRO ESPAÑOLES

Cuatro españoles han conseguido entrar en este club. El visionario **José Ignacio López de Arriortúa**, especializado en la gestión de compras, y por cuyo fichaje se desató un descarnada guerra entre GM General Motors y Volkswagen. Finalmente, un accidente de coche apartó de la actividad a **Superlópez**, el creador del término señor trabajador. **Magda Salarich**, siempre en Citroën y en la cúpula de PSA, y **Juan José Díaz Ruiz**, que ocupó importantes cargos internacionales en Ford, Seat, Audi, Toyota y Fiat, han sido dos de los directivos españoles con mayor peso en la actividad internacional. **José María Pujol**, creador de la empresa de componentes Ficosa, es un digno representante de un grupo de empresarios españoles de la industria auxiliar que han hecho de su negocio uno de los más rentables, competitivos y fiables para los grandes gigantes del sector.

tivo de moda tras llegar a la cúpula de Fiat hace cuatro años, cuando la empresa se encontraba al borde de la quiebra. En tres años, le dio la vuelta. Ahora aprovecha la crisis para salir de compras. Tras lograr una alianza con Chrysler, persigue convertirse en el socio de Opel y sigue buscando oportunidades.

Louis Schweitzer ya ha pasado a la historia por tomar algunas de las decisiones más importantes para situar a Renault, el grupo francés con participación estatal, entre los grandes jugadores mundiales tras adquirir el 44% de Nissan en 1998.

Carlos Ghosn, el actual presidente de Renault y de Nissan, es uno de los gurús de la industria. Su mérito está en haber reflatado Nissan cuando Schweitzer, su antecesor en la marca francesa, se lo encargó. Se enfrentó al *establishment* japonés y cambió el destino del grupo nipón.

Bernd Pischetsrieder es un enamorado del automóvil que renovó y amplió con acierto la gama de BMW hasta alcanzar récords de ventas. El intento de engrandecer la marca con la compra de Rover le salió mal. En cambio, la adquisición de Rolls Royce ha sido otro de sus éxitos. Fue presidente de Seat y del Grupo Volkswagen.

Jürgen Schremp desafió al orden mundial del sector con la compra por parte de Daimler de Chrysler, una de las tres intocables marcas de Detroit. La opera-

FERDINAND PIËCH PTE. CONSEJO VOLKSWAGEN

Es nieto del fundador de Porsche, y el motor corre por sus venas desde la infancia. En los últimos meses mantiene un pulso con la otra rama de su familia, la que domina Porsche, porque quiere tomar el control de Volkswagen (VW). Piëch ha sido presidente de VW desde 1993 a 2006. Amplió la gama de productos en todas las marcas del grupo —VW, Audi, Seat y Skoda, entre otras— hasta arrebatar a Fiat el liderazgo del mercado europeo. El consorcio alemán aportó a la industria grandes avances tecnológicos. Bajo su presidencia se produjo, además, la gran crisis de Seat. El directivo nunca ocultó su preferencia por Skoda, la marca competidora de Seat dentro del grupo.



ción se truncó años después, pero supuso el comienzo de la mayor fiebre de fusiones del sector.

Dieter Zetsche, el brazo ejecutor de Schremp en la integración de Chrysler, intentó sin éxito que el grupo alemán entendiera la cultura y la gestión del gigante de Detroit, que entonces era la empresa más rentable del sector. El grupo reconoció su valía y ahora ocupa la presidencia del consorcio alemán.

Ratan Tata es un filántropo indio que ha convertido a Tata en un referente en las más diversas industrias del mundo. La división de motor ha roto esquemas con el lanzamiento del coche más barato del planeta y con la compra de Land Rover y Jaguar.

Hiroshi Okuda puso los cimientos de la nueva Toyota, convertida en líder mundial entre los fabricantes de automóviles. Supo combinar una formación occidental con la prudencia empresarial nipona.

Nobuiko Kawamoto y los triunfos de Honda en la Fórmula 1, actividad de la que fue responsable, le llevaron a la presidencia de la compañía. En este puesto marcó unas directrices, que siguen vigentes, destinadas a mantener la independencia.

Cheng Ju-Yung fue el creador del conglomerado Hyundai, y logró poner en marcha una división de automóviles que va camino de convertirse en uno de los grandes grupos mundiales.

Rick Wagoner ha sido el presidente de General Motors durante la última década y su gestión ha estado marcada por el intento de salvar al hasta al mayor gigante mundial del automóvil. Obama pidió su cabeza antes de que GM entrara en concurso de acreedores.

Wendelin Wiedeking. Su primer logro fue salvar a Porsche de una posible quiebra y convertirla en la empresa más rentable del mundo. Su nuevo desafío es consolidar un holding que incluya al Grupo Volkswagen.



De izda a dcha: Dieter Zetsche, Carlos Ghosn, Jürgen Schremp, Louis Schweitzer, Ratan Tata, José Ignacio López de Arriortúa, Rick Wagoner y Magda Salarich.