

Estas situaciones y las crisis cíclicas se vienen produciendo de manera significativa en nuestro país, por ejemplo casos conocidos por todos como son los de Chrysler - British Leiland - Renault - Seat - etc., por referirnos a una época más o menos reciente.

Igualmente en Navarra se producen las mismas convulsiones que arrastran a los fabricantes, dada la importancia que tienen las fabricaciones de componentes de automoción en el tejido industrial.

Así y para poder explicar su problemática, hemos seleccionado un caso conocido por todos Vds., como es el de SEAT.

Haciendo un poco de historia recordamos que en 1934 Ferdinand Porsche último los diseños para un coche pequeño y ligero que tendría un motor de 4 cilindros refrigerados por aire montado sobre el eje trasero. El Ministerio de Transporte del Gobierno Nacional Socialista accedió a financiar su desarrollo y producción. El nuevo "coche popular" tendría un precio de menos de 1.000 Reichsmarks (RM) y los trabajadores podrían pagarlo en cuotas mensuales de RM 5 a través de la organización "Fuerza a través de la Alegría".

Desde el punto de vista del gobierno, la inversión contribuiría a la recuperación de la Gran Depresión, impulsada por el consumo, fortalecería una organización social pensada para sustituir a los sindicatos y desarrollaría una industria con potencial para la aplicación militar. (El caso VW).

En 1938 se empezó la construcción de la factoría cerca de Hannover, conjuntamente con una ciudad para los trabajadores, comprando máquinas y herramienta a los EE.UU.

En 1940 y, antes de fabricar el primer coche, la fábrica fue requisada para la producción bélica, y los bombardeos por parte de las fuerzas aliadas, le infligieron pérdidas por valor de 150 millones de RM.

En 1945 el Gobierno militar británico asumió el control de la fábrica según el

diseño original de Porsche y apropiándose de la producción para su uso propio.

En 1948 el ingeniero Nordhaff, nombrado gerente, vende el 23% de la producción a Holanda, Dinamarca Suecia y Bélgica. En el año 1949 el control pasó a manos de la nueva República Federal de Alemania.

El camino estaba claro aumentar la exportación y ya en 1950 se fabricaba la unidad cien mil y se inauguraron instalaciones de montaje en (CDK) en Brasil e Irlanda. El crecimiento fue extraordinario, y en 1955 se había fabricado el escarabajo un millón, se creó la Volkswagen of América y la Volkswagen de Brasil inauguró en 1959 una fábrica en Sao Paulo.

A principios de la década de los 60 se privatizó la empresa. El 60% del capital social fue vendido al público y el 40% fue retenido y compartido en partes iguales entre el gobierno federal y el gobierno de Sajonia Baja. El crecimiento sigue siendo espectacular y en 1962 se vende el coche un millón en EE.UU. y en 1964 se comienza a producir en Méjico. Eran momentos de gran euforia, con bajos costes de mano de obra, importada fundamentalmente de Italia y España.

En 1965 Nordhaff compró AUDI y cuando Nordhaff fallece (1968), había logrado situar a Volkswagen en el cuarto puesto mundial con una producción de 1.778.000 coches. Sin embargo el Escarabajo rápidamente se estaba convirtiendo en un símbolo del pasado y aún representaba más del 75% de la producción.

La VW, en definitiva, va buscando un Stands/Economía de escala pero no tiene en cuenta la *búsqueda de productos y curva de vida del producto*.

Su sucesor Kurt Lotz, amplía la gama de productos, compra el motor rotativo Wanker, forma un "Joint venture" con Porsche, con motor refrigerado por agua, tracción delantera, no teniendo piezas comunes, no pudiendo aplicar economía de