

Europa

FABRICA EN CATALUÑA

Los coches de aire comprimido podrían llegar a final de 2002



Construcción de la fábrica piloto, situada en Niza (Francia)

Tras la finalización del proceso de homologación, previsto para final de año, se empezarán a construir las primeras fábricas.

DAVID LOSA

MADRID.- Cinco empresarios, la mayoría de ellos procedentes de

sectores que nada tienen que ver con la automoción, ya se han repartido el pastel de la patente MDI, el coche de aire comprimido, en España, dividiéndolo en seis porciones territoriales (uno de ellos ha adquirido dos) para lo cual han comprado a MDI sus respectivas licencias, con las que gozarán de exclusividad de producción y distribución en cada zona.



Actualmente, el MDI está en proceso de homologación, algo que, según el representante de la marca para la Península Ibérica y Latinoamérica, Sebastián Braud, «podría resolverse a final de año, ya que los aspectos más complicados ya han recibido el visto bueno». Mientras, el Grupo MDI, cuya sede social está en Luxemburgo, está construyendo su fábrica piloto en Niza (Francia), a la vez que ultima la puesta a punto del motor en su planta de prototipos, al sur de Francia.

Una vez que termine el proceso de homologación, la región de Cataluña tiene muchas papeletas para acoger la primera fábrica de coches de serie, que podría empezar a construirse a principios del año próximo y estaría lista en unos siete u ocho meses. Después, España podría ser el primer país en comercializar estos coches en todo el mundo, algo que podría suceder en el último trimestre de 2002. A esta primera fábrica en Cataluña, que probablemente estará emplazada al norte, cerca de Andorra, se unirán otras factorías situadas en las periferias de Madrid, Alicante, Málaga, Pamplona y Córdoba. En 10 años, la compañía estima que habrá unas 18 plantas en todo el país.

Desembarco planetario

Más allá de nuestras fronteras, MDI ha planeado hacer un desembarco planetario, ya que, desde un primer momento, implantará 20 fábricas repartidas en Francia, México, Alemania, Israel, Italia y Australia, además de España. A medio plazo, el número de factorías alcanzaría la cifra de 50, repartidas en 20 países.

El novedoso funcionamiento de este coche, pensado fundamentalmente para uso urbano por no contaminar y ser extremadamente barato de mantener (circular con él costará una peseta por kilómetro), no es la única característica revolucionaria del MDI, que introducirá unos sistemas de producción y venta insólitos para este sector.

La relación entre la compañía y los empresarios es de franquicia industrial. Cada uno de ellos, que ya han pagado unos 30 millones de pesetas en concepto de reserva, tendrá que desembolsar alrededor de 1.500 millones de pesetas para la construcción de cada fábrica y su puesta en marcha.

Fábricas gemelas

Tanto la estructura como el funcionamiento interno de cada factoría será idéntico. La producción sólo variará en función del número de turnos (entre uno y tres) que el empresario convenga y empleará a 300 personas en pleno rendimiento. Se producirán 2.000 vehículos por turno al año. Según Sebastián Braud, los primeros clientes potenciales «son instituciones públicas y empresas privadas que adquirirán estos vehículos para flotas debido a su exiguo gasto en consumo». Como dato representativo del calado que el coche de aire está teniendo, en España ya se han recibido alrededor de 20.000 peticiones a través de su web (www.motordeaire.com).

Otro concepto inédito en la automoción es el de vender el producto en la misma fábrica, algo que llegará cuando el producto esté más consolidado, ya que las primeras unidades se venderán por encargo. La idea es que el particular que quiera comprarse uno de estos vehículos acuda a la fábrica y, tras detallar qué características y opciones desea, espere unos 50 minutos (lo que tarda el proceso de ensamblaje) para llevárselo puesto. Además, el MDI se distribuirá también en concesionarios multimarca.