

JUAN LLORENS CARRIÓ

Juan Llorens Carrió , nacido en Barcelona, es Doctor en Ingeniería Industrial por la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial de Barcelona, habiendo dedicado una gran parte de su vida profesional al sector de la Automoción.

Durante la carrera realizó prácticas en empresas internacionales. En Holanda, en Werkspoor N.V. (instalaciones de Ámsterdam y Utrecht), dedicada a la fabricación de diversas líneas de construcciones metálicas e innovadora en la producción de cascos de fibra de vidrio para barcos (FRP- Fiberglass Reinforced Plastic). En el Reino Unido, en la acerería Stewards and Lloyds Ltd., en Corby, Midlands.

Se doctoró en Ingeniería Industrial en el año 1967, con la máxima calificación. Desde 1967 realizó programas de continuidad en Administración y Dirección de Empresas en el IESE.

En 1987, se desplazó a EE.UU. para seguir el "Stanford Executive Program" en la Stanford University de California.

En 1956, fue elegido entre los alumnos de la Escuela Técnica de Ingeniería de Barcelona como estudiante en prácticas durante 3 años, en un programa especial de formación de la Empresa Nacional de Autocares SA, ENASA-Pegado, fabrica de Sagrera. Desde entonces, permanecería en ENASA-Pegaso hasta 1986, desempeñando cargos de responsabilidad en sucesivas promociones. Liderando el proceso de Apertura y Globalización de la empresa a través de diversos acuerdos internacionales.

En la primera etapa fue Director del programa de modernización de la fundición. Más tarde se trasladó al Reino Unido para completar un programa de formación en las empresas Leyland Motors, Beans Industries y West Yorkshire Foundries, en el marco del programa de colaboración Leyland/Enasa.

En el año 1960, a petición de Leyland, fue transferido a Madrid para desarrollar y dirigir la construcción de la nueva Fundición de Barajas (joint venture Leyland/Enasa,) la cual contaba con una plantilla de 700 personas y era una unidad autónoma dentro del grupo y teniendo que reportar directamente a D. Claudio Boada, Consejero Delegado de Enasa.

En 1971 fue ascendido a Gerente de la planta de Madrid, principal centro de producción, que representaba el 60% de facturación del Grupo. Las actividades de la planta incluían: fundición, fabricación de motores, cadenas de montaje de camiones y autobuses, fabricación de equipos de inyección con licencia Bosch, etc.... contando con una plantilla de 6.500 personas.

En 1975 fue promocionado a Gerente Adjunto, siendo responsable de las cinco fábricas del grupo en España. Las cuales se encontraban repartidas entre Madrid, Barcelona y Valladolid y que contaban con una fuerza laboral de 11.500 personas.

Así mismo durante este período también fue responsable de las funciones generales de compras, contratación y programación y seguimiento.

En 1978, a las citadas responsabilidades se le añadió la Dirección de Recursos Humanos (13.000 empleados), labor sumamente delicada y difícil, dada la situación política y económica que vivía el país. Durante este período fue miembro del Consejo de Dirección y del Comité Técnico, así como Presidente del Comité de Producción y del Comité de Personal.

En 1979, el grupo INI, accionista mayoritario de Enasa-Pegaso, cambio de estrategia, siendo nombrado, en la reestructuración, Gerente de Operaciones Industriales, con responsabilidades y cometidos similares a los anteriores.

El cambio de estrategia de Enasa, requirió un gran golpe de timón para adecuar el Grupo a las nuevas condiciones de los mercados, iniciándose las primeras fases del Acuerdo Internacional Havester/INI/Enasa, manteniendo el cargo de Gerente Industrial. Durante este periodo el 29 de enero de 1980 se firma en Chicago un Acuerdo de Principios entre IH/INI/Enasa , hasta que el 29 de septiembre de 1980 se firma en Madrid el acuerdo definitivo.

Entre 1980 y 1981 desempeño varios cargos en empresas subsidiarias de Enasa: Maticas SA (dedicada a fabricaciones diversas), Jorsa (dedicada a la fabricación de autobuses y autocares), Copsa (empresa comercializadora de la marca Pegaso).

En 1982 fue nombrado Gerente de Desarrollo corporativo y Adjunto al Consejero Delegado, lo que le obligaba a realizar frecuentes visitas a EE.UU., Japón y Europa.

Se responsabilizo de la preparación y negociaciones del Acuerdo de Cancelación IH/INI/Enasa (actualmente Navistar Corp.), habida cuenta de que IH estaba en una situación financiera gravísima, no pudiendo cumplir sus obligaciones con Enasa.

Hasta 1986 siguió como Gerente de Desarrollo Corporativo, incluyendo el Centro Técnico (I+D), con 550 ingenieros cualificados y considerable participación de productos propios. El desarrollo corporativo incluía:

- planificación estratégica
- planificación de producto
- calidad y fiabilidad corporativa
- desarrollo de plantas en el extranjero
- comunicaciones y relaciones publicas
- proyectos especiales y desinversiones

Entre sus cometidos, dio prioridad a los Acuerdos de Cooperación con otros fabricantes, en línea con las exigencias del mercado las posibilidades de la Empresa.

Trabajó ampliamente en dos frentes: Por una parte, Acuerdos de colaboración por motivos técnicos, economías de escala y concentración en determinadas tecnologías, y, por otra parte, búsqueda de un socio que participara en la Empresa.

Se realizaron negociaciones y joint ventures con GM, Toyota, Nissan, VW, etc... con el fin de compartir tecnologías, productos y mercados.

Fue nombrado Miembro del Consejo de SEAT, representando al INI, hasta la compra por VW.

Los Acuerdos de Cooperación más importantes firmados fueron:

- ZF (Zahnratfabrik Friedrichshafen) para cajas de cambio con fabricación y suministro cruzado.
- DAF, fundando CABTEC, empresa al 50% de DAF y Enasa, para el diseño y desarrollo conjunto de una cabina de camión pesado para finales de los años 80 y 90.

- Compra del 100% de la empresa fabricante de camiones pesado y autobuses y autocares Seddon Atkinson (Manchester, Reino Unido).

En 1987 fundó su propia empresa PIC GROUP SA (Products, Initiatives, Commerce), organización dedicada a la consultoría estratégica y el comercio.

Desde 1989 hasta enero de 1994 fue Presidente de la Confederación Española de Automoción, que agrupaba a once asociaciones y federaciones que cubrían todo el espectro del sector de automoción español:

ANFAC (Asociación Española de Automóviles, camiones, tractores y sus motores)

ANIACAM (Asociación Nacional de importadores de automóviles, camiones, autobuses y motocicletas)

CETRAA (Confederación Española de talleres de reparación de automóviles y afines)

FACANAUTO (Federación de Asociaciones de concesionarios de automóviles)

FECAVEM (Federación Catalana de vendedores de vehículos a motor)

GANVAM (Asociación Nacional de vendedores de vehículos a motor, reparación y recambios)

RACE (Real automóvil club de España)

SERMOTO (Asociación Nacional de constructores de motocicletas, ciclomotores y bicicletas)

SERNAUTO (Asociación Española de fabricantes de equipos y componentes para automoción)

ANCERA (Asociación Nacional de Asociaciones de comerciantes de equipos, recambios y accesorios para la automoción)

ANR (Asociación Nacional de Recambios)

Al dejar la confederación, fue nombrado Presidente Honorario de la misma.

En 1993 fue nombrado Presidente del comité Ejecutivo de la empresa SEAT SA. Durante el periodo 1993-1996 lidero con éxito el programa de reconversión y rentabilización (Turnaround) de la empresa.

Desde enero de 1997 fue miembro de Consejos de Administración y Órganos Rectores y consultivos de varias empresas y organización corporativas, incluyendo pymes y empresas familiares.

Habla castellano, catalán, inglés, francés y alemán. Es amante de las actividades al aire libre, golf, tenis, padel; de la buena música y la lectura de libros de management, novelas y buenas revistas.

Posee, entre otras distinciones: La Cruz de Oficial de la Orden del Merito de la Republica Federal Alemana y La Creu de Sant Jordi de la Generalitat de Catalunya.