

JOSÉ ANTONIO PÉREZ-NIEVAS

Expresidente de CE SELSA
"Una empresa no puede ser muy valiente si tiene un accionista muy cobarde" 10-11



'EL PIRATA' QUE SOCORRE A REFUGIADOS

Michael Vorrias trae su vida a Pamplona 8-9

OPINIÓN

HISTORIAS FAMILIARES 'Madres reunidas' 14

CONCEPTOS ESPARCIDOS 'Incertidumbre comercial' 15

ENVIDO 'Chivite sueña socios y recibe encerronas' 16



la semana

¡Mira, un señor patinando!

EL PATINAJE ESTÁ CALANDO ENTRE LA POBLACIÓN ADULTA. NAVARRA NO ESCAPA A LA NUEVA TENDENCIA

PASA A PÁGINA SIGUIENTE ➔

Manu Gofñi Jodar, de 47 años, dirige en Berriozar la escuela de patinaje para adultos ArtedeslizArte, un centro pionero en la enseñanza técnica.

José Antonio Pérez-Nievas | Expresidente de CESELSA

“El temor a la tecnología propia explica la alta tasa de paro en España”

La biografía de este tudelano es poco conocida pese a que en los ochenta fue artífice de uno de los “milagros tecnológicos” españoles. Tomó las riendas de CESELSA, una empresa de apenas cien trabajadores que se dedicaba a copiar a otros, y la condujo a crear la más alta tecnología civil y militar. Le llamaron loco, pero acabó desarrollando simuladores para los aviones Mirage y F-18 e implantó el sistema de control del tráfico aéreo en Moscú.

TEXTO: IÑIGO SALVOCH FOTO: JESÚS GARZARON

A vida de José Antonio Pérez-Nievas dio un giro inesperado una tarde del verano de 1977 en la que veía la final del Abierto de Tenis de USA junto a su mujer e hijas en su casa de Concord (Massachusetts). Sonó el teléfono y al otro lado de la línea le sorprendió la voz del entonces alcalde de Barcelona, Enric Masó, que le pedía un encuentro. El ingeniero industrial tudelano llevaba tres años trabajando en una empresa electrónica estadounidense y estaba a punto de comprometerse con otra, pero contestó al regidor catalán que lo visitaría en su próximo viaje a España. Para su sorpresa, Masó acababa de aterrizar en una base aérea muy próxima a su casa. A los pocos días José Antonio Pérez-Nievas hacía las maletas con su familia y ocupaba el puesto de director general de CECSA, una empresa española que había adquirido experiencia en Sistemas de Control de Tráfico Aéreo, tanto civil como militar, pero que dependía de subcontratas y del desarrollo de las patentes de otros. Pérez-Nievas llegó y lo puso todo patas arriba. Convenció a la Administración y a los militares españoles de que con sus ingenieros podía diseñar y fabricar radares tan buenos como los americanos, y al mismo precio, así como simuladores -en competencia con la todopoderosa McDonell Douglas-, para los sofisticados F-18 que iba a comprar España. La empresa pasó a llamarse CESELSA y muchos la bautizaron como el ‘milagro tecnológico’ español. Pérez-Nievas se acabó haciendo con el control accionario para evitar que la comprara un grupo francés, aunque fue víctima de su propio éxito y vivió una fusión ‘obligada’ y “dolorosa” con una empresa pública, lo que dio lugar a la actual Indra Sistemas, un gigante de 40.000 empleados. A punto de cumplir 82 años, Pérez-Nievas ha decidido escribir un libro en el que rememora aquel éxito empresarial y tecnológico propiciado por el tercero de los nueve hijos de una pareja tudelana dedicada al comercio textil.

España no se había sacudido la dictadura ni sus complejos frente a Europa cuando usted decidió que había que competir con la más alta tecnología. ¿Fueron más difíciles de convencer a los ministros o los generales?

Le diría que los militares eran quienes más deseaban aquella apuesta por la tecnología propia. Le contaré una anécdota. Al cabo del tiempo, fuimos capaces de desarrollar con nuestros ingenieros un radar que detectaba la velocidad y altura de un avión a 350 kilómetros de distancia. Hicimos la prueba definitiva en Torrejón y en la sala había militares, ministros, subsecretarios... Cuando el radar detectó la altura y velocidad de un avión que entraba de prueba por León, todos los militares esta-

llaron de júbilo. Los civiles, no tanto. De aquellos radares, la OTAN acabó comprando alrededor de 27, a un precio de unos tres mil millones de pesetas cada uno (18,1 millones de euros).

¿Y fue fácil convencer a sus trabajadores de que a partir de entonces debían crear en vez de copiar?

Hubo muchísimas resistencias. El director técnico de la empresa me censuraba que lo que yo proponía era una barbaridad, que estaba jugando con el empleo de todos. Otro día me llamó la telefonista para decirme que habían llegado seis miembros del consejo de Administración porque el comité de empresa estaba encolerizado. Los sindicatos les habían dicho que el tío loco ese que había llegado de Estados Unidos quería hacer tecnología propia y convertir en enemigas a las grandes firmas estadounidenses y francesas que hasta entonces habían sido amigas y proporcionaban contratos. Lo peor es que me lo decían incluso los propios ingenieros. Y yo les respondía, ¿pero es que queréis seguir siendo alumnos toda vuestra vida?



Posiblemente compartían el pensamiento de Unamuno: “¡Que inventen ellos!”

Sí, es verdad. Pero Unamuno estaba equivocado, tenía esa manía hacia lo técnico, como si fuera un pensamiento de segunda categoría. Lo que yo creo es que el hacedor nos ha dado inteligencia para que escudriñemos, para que investiguemos, para que nos preguntemos cosas. El conocimiento es para mejorar la vida, permite dominar las cosas y avanzar.

Cuarenta años después, ¿ha superado ya España su complejo tecnológico?

Pienso que todavía existe mucho complejo y que históricamente hemos tenido un defecto en nuestra contra y es que el Estado, a través del INI (Instituto Nacional de Industria), ha jugado a ser empresario. Ese es un hándicap terrible.

¿En qué modo?

La propiedad de la empresa es muy importante, es la que tiene el corazón, es la que tiene la decisión. Y una empresa no puede ser muy valiente si tiene un accionista muy cobarde.

¿Tiene aún clavada la espina de que en pleno apogeo de su empresa, CESELSA, les obligaran a ustedes a fusionarse con la pública INISEL, dependiente del INI?

El INI tenía una empresa de desarrollos de equipo electrónicos, pero los productos que hacían eran franceses. Nosotros, sin meter mucho ruido y con un centenar de trabajadores, empezamos a sacar adelante proyectos. Cuando conseguimos demostrar que éramos capaces de hacer un radar y que este era mejor incluso que el de la todopoderosa Thomson, los del INI empezaron a asustarse.

¿Cómo se les presionó para que acabaran aceptando la fusión?

Nosotros trabajábamos mucho con Defensa y los distintos Ministerios se movieron. Da la casualidad de que dos ministros de entonces, Aranzadi y Croissier, habían sido presidentes del INI, a los que habíamos quitado varios contratos. Así que no digo más. Pero el mensaje era claro: o aceptábamos la fusión o se acababan los contratos. Y empezaron a no pagarnos, a ralentizar contratos que ya habían sido adjudicados... nos estrangulaban económicamente.

¿No recurrió al tafallés Solchaga, que por aquel entonces era ministro de Economía y Hacienda?

A mí Solchaga me caía bien, pero no tuve nunca a nadie que me echara una mano. Hubo un caso que fue clamoroso. Hacienda tenía que pagarnos 500 millones de pesetas por un trabajo ya certificado. Acudí a ellos porque se demoraban y el funcionario que me atendió me enseñó por el cristal el cheque ya firmado. Le dije que si no nos pagaba podríamos demandarle y me contestó que estaba lo suficientemente protegido, que tenía órdenes de arriba de no hacerlo. **En 1989 se produjo la fusión. ¿Continuó usted pese a las diferencias en la nueva empresa?**

Al cabo de un año todo el equipo directivo dimitimos. Yo tenía unos 55 años y a partir de entonces me dediqué a dar charlas y escribir un poco. También formé una empresa de capital para facilitar que pequeñas empresas salieran adelante y volaran. **¿Significa eso que le dieron un buen precio por sus acciones en CESELSA?**

“

“Un funcionario de Hacienda me mostraba a través del cristal el cheque de 500 millones de pesetas que nos debían y me decía que tenía orden de no pagar. Así lograron que nos fusionáramos con una empresa del INI”

No fue mucho porque había habido una reducción de capital y una ampliación. **¿Le puedo preguntar cuánto?** No. No fue mucho.

ESPAÑA, “SIN COCHE PROPIO”

España tiene hoy una cifra de desempleo superior al 16% ¿Le iría mejor si pusiera menos el foco en el turismo y dedicara más esfuerzo a crear su propia tecnología?

Hace unos días me planteaba cómo podía medir el coeficiente de innovación tecnológica de España y pensé en las patentes, ya sabe, cuando alguien tiene una idea la patenta y luego puede explotarla o no. Me fijé en la cifra de patentes presentadas en 2017 ante la Oficina Europea. Alemania había registrado más de 25.000 patentes y Francia, más de 12.000. ¿Sabe cuántas patentes registró España? 1.676. Creo que explica bastante bien porque tenemos un desempleo del 16% y Alemania del 4%. El temor y los prejuicios que siempre han existido en España a la tecnología propia están muy relacionados con nuestra exagerada tasa de paro.

EL TEST

¿Un libro que le marcó? *Robinson Crusoe.*

Lo que más echa de menos de Tudela... El ambiente que había en el colegio. Todavía nos reunimos ocho o diez de aquella época.

¿Alguna tecnología que se le resista?

Ninguna es irresistible por ahora.

¿Un periodista? Luis del Olmo.

¿Qué aconseja a sus nietos? En el tema de novias no me meto. Les indico si deben ser tecnólogos o no.

¿Cómo sabe si deben ser tecnólogos o no? Muy fácil, por la forma de preguntar, la profundidad de la pregunta...

DNI

■ **José Antonio Pérez-Nievas y Heredero (Tudela, 19 de diciembre de 1936)**

Es el tercero de nueve hermanos. Está casado con Arritxu Vizcaíno, tiene cuatro hijas y catorce nietos. Vive en Madrid. Sus padres eran propietarios de un comercio textil en Tudela, donde aún reside hoy su madre, que cuenta con 106 años. José Antonio estudió desde los cuatro años con los Capuchinos y después pasó al colegio de los Jesuitas de la capital ribera. Compartió aula, entre otros, con el arquitecto Rafael Moneo y guarda grato recuerdo de los partidos de fútbol 'vascos contra navarros'. Se doctoró como ingeniero industrial en la Escuela de Barcelona. Trabajó en varios países europeos y EE UU, donde hizo un máster en Harvard, antes de volver a España en 1977. Fue artífice del despegue tecnológico de CESELSA, fusionada en 1987 con INISEL, hoy INDRA Sistemas.

posteriori. ¿A usted no le supuso nunca un dilema de conciencia diseñar el simulador de un F-18, un avión militar que puede ser utilizado para matar?

No, en primer lugar porque hacíamos simuladores. Los simuladores simulan, son herramientas para adiestrar a quienes van a pilotar esos aviones.

¡Pero forman parte de una cadena...!

Siempre he pensado que los simuladores que desarrollábamos eran para entrenar a pilotos que iban a defender a España. El ingeniero lo que tiene siempre en la cabeza es el reto tecnológico. Luego, dependiendo del uso que se le dé a la tecnología, es verdad que puede servir para defender vidas o para quitarlas.

¿Ese 'coraje' del que presume el carácter navarro se traslada también a la apuesta tecnológica?

A mí me parece que Navarra es una región que da ejemplo al resto del país. El navarro es muy duro, es capaz de seguir un tema, pero también es necesario un liderazgo.

¿Hay algún empresario navarro al que usted destacaría por su apuesta por la tecnología propia?

No conozco demasiado, estoy ya un poco fuera de este ámbito. Me gustó mucho en su día Manolo Torres, que me ayudó a diseñar algunas cosas y tiene un espíritu un poco parecido al mío, pero no sé ya como está su empresa. Sí tengo más contacto con el vasco Juan Luis Arregui, que fue el fundador de Gamesa.

¿Alguna inquietud por la política navarra?

Navarra debería estudiar mucho su política económica y fiscal respecto al País Vasco y Cataluña. Debe tener más preocupación por desarrollar productos tecnológicos propios. Hay que ser industrial, no basta con ser industrial de alquiler. Ni se trata de trabajar por trabajar, hay que trabajar para crear productos nuevos que se puedan vender. Hoy España no es la envidia de nadie desde el punto de vista de sus productos tecnológicos.

¿Ve al hombre moderno capaz de dejarse sobrepasar por su propia tecnología?

Yo creo que el hombre va a seguir siendo siempre hombre. No es un ser sobrenatural. Los robots nos harán la vida más agradable, pero al final el hombre tendrá que enfrentarse a su vida, a su responsabilidad y a su futuro.



José Antonio Pérez Nievas, en los soporales de la Plaza del Castillo.

¿No es suficiente con que seamos muy buenos fabricando coches alemanes?

¡Esa es la cuestión! ¿Por qué no hay coches españoles? España es un país que tiene una tecnología de fabricación de coches fabulosa. Y es así porque todo el mundo viene a fabricar: Volkswagen, Citroën, Mercedes, Fiat... Tenemos unas condiciones de trabajo muy baratas y somos disciplinados, no se puede negar. Pero España debería tener hoy como tuvo en su día la Pegaso o la Hispano-Suiza, una marca que hacía sombra a Rolls Royce. No hay derecho a que España no tenga un coche propio, un coche con patente propia. Me avergüenza decirlo.

¿Lo intentaría con el coche eléctrico?

Por ejemplo. Es una buena ocasión ahora para fabricar coches eléctricos e impulsar el primer coche eléctrico en el mercado, aunque después te copien otros...

¿Ve a España capacitada para liderar esa carrera?

Yo creo que sí. Tengo una fe total en la capacidad de ingeniería de España. Lo que necesitamos es una combinación de decisión y de conocimientos. Yo he estado ocho años de estudio en Barcelona y me he encontra-

do con gente muy buena y en EE UU trabajé con gente española muy buena también.

Las universidades españolas no aparecen entre las mejores del mundo en los diferentes rankings. ¿Nos lastra el sistema educativo?

Creo que las universidades pueden mejorar. Deben evolucionar a hacer cosas, no solo a enseñar. No basta con saber, hay que saber hacer también.

¿Qué piensa cuando ve lo que está ocurriendo en ciertas universidades españolas con los doctorados y los másteres?

El máster que yo hice en la Universidad de Harvard fue muy trabajado y muy difícil, pero esto otro me parece un cachondeo. Sólo falta ya que salgan a rifarlos por los pueblos. En este país se le coge la vuelta y se le saca chispa a todo, pero dejándonos la seriedad en medio. Es otra cosa que a mí me avergüenza.

DE TECNOLOGÍA Y BOMBAS

¿En su trayectoria profesional se ha dedicado más a la tecnología militar o a la civil?

La tecnología militar fue suponiendo cada vez una mayor cuota en nuestra empresa, no porque nosotros lo pidiéramos, sino porque venían a buscarnos. Los militares son gente muy seria y se dan cuenta de lo importante que es tener un socio al lado que conozca muy bien sus radares, sus aviones, le conviene que su socio sea muy bueno y por eso le da mucha 'chance'. Confían en ti. Luego te exigen, claro. Y por supuesto valoran mucho que sea una empresa española la que lo haga. A los políticos eso les importa tres pepinos.

El Gobierno de Sánchez se planteó suspender la venta de 400 bombas a Arabia Saudí ante las dudas que generaba su posible uso en Yemen. ¿Hubiera entendido que se paralizara la venta?

No, no me habría parecido una buena idea. Creo que es un contrato muy interesante. **¿A pesar de que esas bombas puedan ser empleadas para matar civiles?**

El uso de esas bombas inteligentes se puede hacer bien, con un fin disuasorio, atacando puntos estratégicos y espacios muy concretos sin presencia de civiles.

El problema es que eso solo lo sabremos a