

# Fiat sacrificará fábricas de General Motors en Europa

El Gobierno alemán recibe al delegado de la compañía italiana

RAFAEL POCH

Berlín. Corresponsal

La visita a Berlín del consejero delegado de Fiat, Sergio Marchionne, no ha hecho sino aumentar la ansiedad de los trabajadores de Opel en Alemania. En el caso de que se materializaran los planes de compra de Opel por parte de Fiat, el consorcio italiano no podrá mantener todas las fábricas de General Motors (GM), de la que Opel es filial, en Europa. Así lo afirmó el ministro de Economía alemán, Karl Theodor zu Güttenberg, al término de su entrevista con el italiano.

Güttenberg respondía así, sin especificar, a la pregunta concreta sobre el futuro de la planta de General Motors en Figueruelas, donde trabajan 7.500 personas. Según el plan de Fiat, tres de las cuatro fábricas de Opel en Alemania, las de Bochum, Eisenach y Rüsselsheim, se podrían mantener. En capilla estaría la cuarta, la fábrica de Kaiserlautern, dijo el Ministro alemán, que se preguntó qué pasaría en el caso de una descomposición de GM Europa mediante la venta por separado de sus fábricas. El italiano dijo que su consorcio se quedaría Opel sin contraer deudas, y que su proyecto pasa por mantener la marca Opel. Marchionne acudió a la capital alemana para exponer personalmente el plan de Fiat.

Si estamos ante un plan económico viable y rentable, regido por consideraciones económicas y no políticas, no habría por qué temer por el cierre de Figueruelas, declaró el presidente del comité de empresa de dicha fábrica, José Juan Arceiz, en declaraciones a Efe. "Espero que se trate de un proyecto económico y no po-

SLER	FIAT	GM Europa
		
Producción. Mill. de unidades 2	Producción. Mill. de unidades 2,2	Producción. Mill. de unidades 1,55
Cuota de mercado 11% (EE.UU.)	Cuota de mercado 8,2 (Europa)	Cuota de mercado 9,3% (Europa)
Empleados 54.007	Empleados 52.634	Empleados 54.500
Ingresos 26.900 mill. €	Ingresos 26.900 mill. €	Ingresos 29.950 mill. €
Beneficio operativo 460 mill. €	Beneficio operativo 460 mill. €	Pérdidas operativas 2.186 mill. €
Marcas Jeep, Dodge, Jeep	Marcas Fiat, Lancia, Alfa Romeo	Marcas Opel, Vauxhall, Saab

lítico", añadió. El ambicioso plan de Fiat es hacerse con toda las marcas filiales de GM en Europa, Opel en Alemania, Vauxhall en Inglaterra y Saab en Suecia, reagrupar sus marcas italiana (Lancia y Alfa Romeo) y entrar en bolsa con todo ello, sumando al previsto 51% de Chrysler.

## La planta de Opel en Figueruelas (Zaragoza) da empleo a más de 7.500 personas

Uno de los problemas es la falta de transparencia de las cuentas de GM. Fiat estima que serán necesarios entre 5.000 y 7.000 millones de euros para reflotar a GM en Europa. Según el plan Fiat, ese dinero debería reunirse mediante préstamos garanti-

zados por los gobiernos europeos implicados en la situación. El ministro alemán caracterizó el planteamiento de Fiat de "interesante", pero evitó pronunciarse diciendo que es necesario un análisis detallado.

GM tiene fábricas en España, Alemania, Polonia, Suecia, Inglaterra y Bélgica. En Alemania, Opel responde de 25.000 puestos de trabajo directos de los 55.600 que GM tiene en Europa. La compra por Fiat crearía el primer o segundo fabricante europeo de automóviles, rivalizando estrechamente con Volkswagen, y quizás el segundo del mundo por detrás de Toyota. En esa hipótesis, el consorcio de Turín se convertiría en el líder de un grupo con una capacidad de fabricación de entre seis y siete millones de coches al año. La compra de Opel sería "un matrimonio ideal desde el punto de vista industrial y de ingeniería". Esa es la expresión que Sergio Marchionne utiliza en una entrevista de prensa, en la que se estiman en 9.000 los puestos de trabajo que GM podría perder en Europa como consecuencia de la operación.

Fiat y Chrysler ocupan sectores diferentes y complementarios del mercado automovilístico, mientras que Fiat y Opel presentan claras colisiones, tanto geográficas como en modelos pequeños en Europa. Esa es una de las razones del miedo de los sindicatos de Opel al escenario Fiat.

"Las dos compañías tienen muy poco que aportarse mutuamente, pero mucho que restarse", dice Armin Schmid, dirigente del poderoso sindicato metalúrgico alemán IG Metal y miembro del consejo de Opel. Marchionne se reunió ayer también con el jefe del comité de empresa de Opel, Klaus Franz, y con el ministro de exteriores y vicescanciller socialdemócrata en la coalición gobernante, Frank-Walter Steinmeier.●



Marchionne (izquierda), saliendo del Ministerio de Economía alemán ayer

## Más que un asunto industrial

El futuro de Opel es mucho más que una cuestión industrial en Alemania. Los 26.000 puestos de trabajo directos, y muchos miles más indirectos, asociados a las cuatro fábricas alemanas de este enfermo grave del sector nacional del automóvil, tienen un alto valor político. Especialmente cotejados con el calendario electoral.

El 27 de septiembre se celebrarán elecciones generales en Alemania y los dos partidos de la actual coalición de gobierno, los cristianodemócratas de la CDU-CSU y los socialdemócratas del SPD, son conscientes del terreno que pisan. Los sindicatos y su mentor, el SPD, han visto hasta ahora con desconfianza el escenario de una com-

pra de Opel por parte de Fiat. Les gusta más el proyecto que presenta el fabricante de accesorios austriaco-canadiense Magna. "Opel no se fortalecerá, sino que se debilitará, y el dominio exterior sobre Opel no cambiará, sólo pasará de Detroit (sede de GM) a Turín", la sede de Fiat, dice el jefe del sindicato IG Metal, Armin Schild.

TRIBUNA

Modest Guinjoan

Barcelona Economía y UPF

## Correr con una pata atada

Como prestado el titular de un ex alto cargo de la Administración catalana para referirse a que, en materia de infraestructuras, jugamos con desventaja: dotación, flujo de inversión y modelos de gestión constriñen el potencial económico catalán. Las infraestructuras (viarias, ferroviarias, marítimas, aéreas, de telecomunicación, eléctricas...) las crea o las impulsa el sector público al servicio de la actividad productiva y la población en general. A diferencia de las transferencias de renta, constituyen inversión, generan rendimientos futuros, y un país dotado de infraestructuras modernas dispone de mejor base para competir que el que las tiene anticuadas o no las tiene.

Al estar bajo control público, la creación de infraestructuras es un poderoso instrumento de intervención, que se gestiona con criterios económicos, pero sobre todo políticos. En Catalunya, aun reconociendo la acción de la Generalitat, voluntariosa pero insuficiente por las carencias en competencias y en euros, el grueso de las infraestructuras viene del Estado con dos verdades de Perogrullo: 1) se diseñan desde y para el ombligo de la Península, y 2) se prima la redistribución sobre la ganancia de competitividad. El AVE Madrid-Sevilla de hace más de tres lustros es un buen ejemplo.

Que en infraestructuras no se ha tratado a Catalunya como debía lo dice el president, lo reconoce el Estatut, lo denuncian los presidentes de las cámaras de comercio, de Fomento, de Pimec, del Círculo de Economía y en las escuelas de negocios...

Para redistribuir el Estado debe cuidar sus ingresos futuros

co. Gobiernos dictadores, derechas o izquierdas, se perpetúa un trato estratégicamente equivocado, incluso desde una visión centralista. Aunque también

hay proyectos que frenamos los propios catalanes a través de capillas de poder, desacuerdos, oposiciones, sumado a que el territorio es pequeño y densamente ocupado, con lo que ello conlleva en un país desarrollado.

Imagínense que Catalunya es un atleta razonablemente preparado. Si las infraestructuras son insuficientes, si las inversiones llegan a destiempo y de manera descoordinada, si se gestionan con criterio de radio de bicicleta, es evidente que rendimiento real y rendimiento potencial no se corresponderán. Parecerá que al atleta le han atado una pierna para que no gane.

Craso error. Si Catalunya estuviera en punta de lanza en infraestructuras y se le diera libertad de gestión, de ello saldría beneficiado el conjunto del Estado gracias al mayor progreso de una de sus partes. Considerar que la disposición adicional 3.ª del Estatut, que establece una inversión del Estado equiparable al peso del PIB catalán durante siete años, es una concesión de máximos es otro error. Al Estado le convendría invertir en infraestructuras en Catalunya muy por encima de dicha proporción con el objeto de mejorar los rendimientos globales. ¿Si ustedes tuvieran una gallina que pone huevos de oro no se preocuparían por mantenerla bien alimentada y en forma? Porque, cuándo esté agotada, ¿habrá suficientes gallinas para poner los mismos o más huevos?

Si el Estado pretende seguir redistribuyendo, debe cuidar el ingreso futuro. Dotar a Catalunya de mejores y mejor gestionadas infraestructuras, más allá de la ecuanimidad, es una buena e interesada manera de actuar. Pero el Estado no muestra ningún signo de que vaya a variar la estrategia. Cuando decida hacerlo, será demasiado tarde.