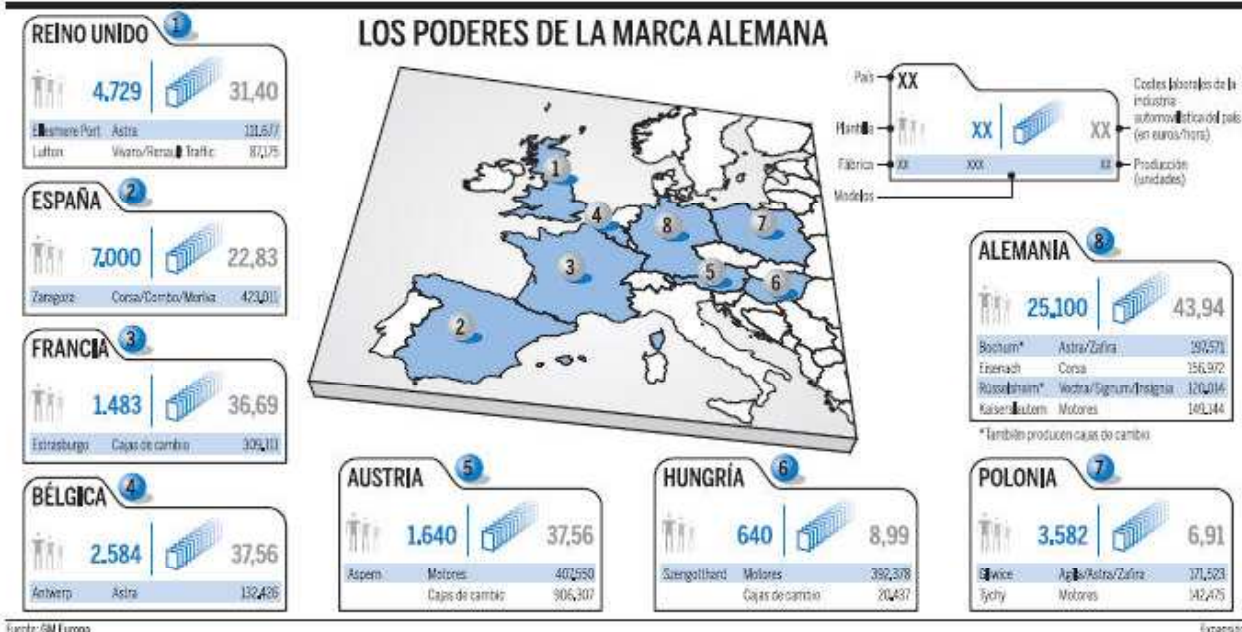


EMPRESAS



NUEVO DUEÑO/ LOS 7.000 EMPLEADOS DE LA FACTORÍA ESPAÑOLA TIENEN QUE CONVENCER A SUS NUEVOS PROPIETARIOS DE QUE SON LA PLANTA MÁS PRODUCTIVA, LA JOYA DE LA CORONA, COMO LA DEFINÍA GM. LA GRAN BAZA SON SUS BAJOS COSTES.

Magna calibra la potencia de Figueruelas

ANÁLISIS por Alberto Marimón

Hay nuevo jefe en Opel y los 7.000 empleados de la factoría en Figueruelas (Zaragoza), la más grande en Europa, tienen que olvidarse del pasado y demostrar que siguen siendo los mejores. Ya no sirven los continuos piropeos que los ejecutivos de General Motors lanzaban a la factoría española -el actual presidente del grupo, Fritz Henderson, llegó a definirla en 2004 como "la joya de la corona"- por su excelente competitividad. A partir del próximo martes día 9, los ejecutivos de Magna, el fabricante canadiense de componentes que junto con el banco ruso Sberbank se ha hecho con los mandos de Opel, visitarán una por una las factorías de la firma para ver y comparar.

Magna ha reconocido que ajustará la plantilla y no ha descartado cerrar plantas. Aunque no hay cifras oficiales, se baraja un recorte de 10.000 empleos de los que 2.500 serían en Alemania, tras las concesiones hechas por la canadiense a Berlín, que va a inyectar 1.500 millones a la empresa (ayer, aportó los primeros 300 millones). Bélgica, España e Inglaterra temen ser los grandes paganos de la operación.

El nuevo propietario tiene que eliminar una capacidad sobrante de producción de cerca de 700.000 coches. La enseña emplea a 50.000 personas, 25.000 en Alemania.

Pacto laboral

¿Qué armas tiene Zaragoza para seducir a sus nuevos dueños? En primer lugar, uno de los costes laborales más bajos del grupo. Cada empleado español de la industria de automoción cuesta 22,83 euros por hora de trabajo, según Anfac, la patronal del sector. Los polacos son más baratos -cobran 6,91

Grande y productiva

- 1 La industria española posee unos de los costes laborales más bajo. Cada trabajador cuesta 22,83 euros por hora de trabajo por los 43 euros de los alemanes y los 37 euros de los belgas.
- 2 La planta española es una de las más productivas de Opel, junto a la alemana de Eisenach. Cada uno de sus empleados de las líneas de montaje produce una media de 73 coches al año.
- 3 Los costes logísticos son el punto débil de Zaragoza. La factoría español es la más alejada respecto al mercado alemán, el principal cliente del grupo con 270.000 unidades vendidas en 2008.

euros-, pero alemanes, belgas e ingleses ganan más.

Zaragoza aceptó hace tres años contener los salarios, lo que permitió ganar la pugna a Polonia en la adjudicación de la próxima generación del monovolumen Meriva. "Se congeló la antigüedad y se pactó aumentar los

salarios el IPC si había beneficios y un 50% del IPC si se estaba en pérdidas (GM Europa perdió 1.152 millones en 2008)", señalan fuentes sindicales.

Aproximadamente el 10% del coste de fabricación de un automóvil son laborales, el mismo porcentaje que los logísticos. En este apartado es donde más cojea Zaragoza. Las plantas alemanas, la polaca o la belga están más cerca que la española del gran mercado para Opel: Alemania.

Planta diez

Desde el punto de vista productivo, los directivos de GM siempre han dado un diez a Zaragoza, junto a la alemana de Eisenach. La planta española, que monta tres modelos (Corsa, Combo y Meriva), produjo 423.000 vehículos en 2008, el doble que cualquiera otra europea. Esto supone un ratio de 73,2 coches por cada empleado de las líneas de montaje al año (sin incluir administración e ingeniería). GM no da datos desgregados sobre el número de trabajadores de las factorías de montaje de coches y componentes de Alemania y Polonia así que no se puede hacer comparaciones con éstas. Pero los centros de Bélgica y Reino Unido, que sólo producen coches, arrojan peores datos: 55,7 y 55,8 turismos por trabajador al año, respectivamente.

A la vista de estos datos, Zaragoza tiene armas de sobra para ganarse a Magna, por lo que su cierre parece descartado. El problema es que al ser la fábrica más grande tiene muy complicado mantener toda su producción. Los sindicatos apuntan al centro belga e inglés como los grandes víctimas.

En 2008, GM anunció el despido de 5.600 personas en Europa, 900 en Zaragoza, el 13% del total, pero paralizó el plan al ser muy costoso.

En realidad, la clave para conocer el futuro de Zaragoza es el plan de producto de Magna para Opel y dónde va a producir los coches. En principio, el centro español ya ha iniciado el proceso para montar el próximo Meriva a partir de 2010. La duda es si el próximo Corsa, que llegará sobre 2013, se hará en España.

Magna sólo ha comunicado que quiere hacer un coche pequeño, por debajo del Corsa, y atacar el mercado ruso con Opel en alianza con el fabricante local GAZ. Los sindicatos temen que se deslocalice producción a Rusia.

El ministro de Industria, Miguel Sebastián, viajará hoy a Alemania para reunirse con los jefes de Opel y aprovechará su próxima visita a Rusia, el jueves, para hablar con los accionistas rusos.

Los chinos se suben al Hummer



Un día después de suspender pagos, General Motors anunció ayer que ha llegado a un acuerdo para la venta de su marca de grandes todoterrenos Hummer a la empresa de maquinaria china Sichuan Tengzhong Heavy Industrial Machinery Company. Aunque es un grupo privado, Sichuan ha necesitado el visto bueno del Gobierno de China, que mantiene el derecho de veto ante cualquier inversión fuera del país por parte de una empresa nacional. Los analistas estiman que la venta de Hummer podría alcanzar los 500 millones de dólares (352 millones de euros). Sichuan Tengzhong se dedica a la producción de maquinaria para la construcción de carreteras y puentes. GM señaló que la transacción salvará 3.000 puestos de trabajo en Estados Unidos. Hummer es la versión comercial del vehículo militar Humvee que emplea el Ejército de Estados Unidos. GM no desveló el precio de la operación, que estará cerrada en el tercer trimestre de este año.