

ECONOMÍA

GM se debate entre un socio industrial y otro financiero para ceder el control de Opel

Magna parte como favorita frente a RHJ para hacerse con el negocio europeo de la multinacional automovilística de Detroit

ZARAGOZA. Ante la inminente presentación de un procedimiento de bancarota de General Motors en Estados Unidos, el Gobierno de Angela Merkel se movilizó la pasada primavera para buscar fórmulas para conseguir que la filial europea de la firma de Detroit, y particularmente la marca alemana Opel, no resultara afectada por la quiebra. Con el apoyo de los sindicatos, Berlín impulsó una segregación del negocio europeo de GM que a la compañía -que atravesaba el peor momento de su historia- no le quedó más remedio que aceptar. Surgieron entonces tres candidatos a comprar la que será la nueva Opel: el fabricante de componentes austriaco-canadiense Magna, la automovilística italiana Fiat y la financiera estadounidense Ripplewood, a través de su filial belga RHJ.

Tras dos noches largas de negociaciones en la Cancillería de Ber-

lín, GM aceptó firmar un preacuerdo con Magna que estipulaba que ésta se haría con la nueva Opel. GM Europa no entraba en el procedimiento de bancarota y, mientras tanto, funcionaría con apoyo financiero del Ejecutivo alemán. La posible entrada de inversores, empero, no se cerraba. El grupo chino Beijing Automotive Industries Corp (BAIC) quiso entrar en la puja y se le aceptó. RHJ avanzó que estudiaría mejorar su oferta.

Las gestiones de Magna

Los meses de junio y julio han servido a Magna para familiarizarse con el terreno e incluir -y hasta modificar- detalles a su oferta. Sus directivos visitaron plantas (la zaragozana de Figueruelas entre ellas), hablaron con sindicatos y con Gobiernos. BAIC y RHJ International, por su parte, perfilaron mejor sus planteamientos. Fiat di-



Llega la hora. En la foto, la fábrica de Opel en Bochum (Alemania). AFP

jo que seguía interesada, pero sin mejorar su oferta.

El escaso desembolso económico y sus conexiones rusas han debilitado en este tiempo la posición de Magna, y dando aire a RHJ y hasta a BAIC. General Motors ha dado la sensación de querer presionar más al grupo austriaco-canadiense para que éste cediese a ciertas cuestiones de interés de la firma de Detroit. Tras salir de la bancarota en solo 39 días, la General Motors que encabeza ahora

Fritz Henderson se ha visto mejor situada para plantear ciertas exigencias. Si RHJ y BAIC han sido utilizados o no en su beneficio quizás no se sepa nunca, pero cierto es que al final se ha dado otro ultimatum para la presentación de ofertas por la nueva Opel que concluyó esta semana. Y de nuevo, como hace casi dos meses, con tres finalistas: Magna, RHJ y BAIC, si bien esta última quedaría finalmente descolgada.

Así las cosas, GM se debate hoy

entre dos socios para la nueva Opel. Uno industrial, Magna, que al final ha rebajado el peso del banco ruso Sberbank en el accionariado de la nueva compañía para que GM mantenga la mayoría (su oferta apunta hoy un 35% para GM, un 27,5% tanto para Magna como para Sberbank y un 10% para los trabajadores). El otro candidato es financiero, RHJ International, que ofrece a la multinacional de Detroit la posibilidad de recomprar Opel una vez que haya sido saneada.

Magna sigue siendo favorita en la pugna porque, sobre todo, cuenta con el apoyo del Gobierno alemán. RHJ es bien vista en Detroit y en el Gobierno de Estados Unidos (dueño hoy de General Motors), aunque quizás su candidatura solo sirva para presionar a Magna y conseguir que acepte también la recompra de Opel por GM. En España gustan más los planes de la filial de Ripplewood porque parecen defender más los criterios económicos e industriales que los políticos. La suerte está echada. ¿La solución? En el mes de agosto.

LUIS H. MENÉNDEZ

UNA COMPAÑÍA INDUSTRIAL



Frank Stronach y Siegfried Wolf, copresidentes de Magna, el 27 de mayo en Berlín. M. K./AFP

La empresa. Magna es un grupo industrial austriaco-canadiense especializado en la producción de componentes para la automoción. Cuenta con unas 240 plantas productivas en numerosos países y unos 70.000 trabajadores.

Su oferta por la nueva Opel.

Para favorecer su elección, Magna ha modificado su planteamiento accionarial. En su nuevo proyecto estipula un 35% para GM, se queda con un 27,5%, deja otro 27,5% al banco ruso Sberbank y mantiene un 10% para los trabajadores.



Recortes de empleo. Según precisó el viernes el semanario austriaco 'Format', prevé 10.560 despidos en producción y 1.590 en los sectores de administración y ventas.

Planes de plantilla para Figueruelas. De acuerdo con las mismas fuentes, prevé recortar 1.672 empleos en Zaragoza y dice que se plantearía la jornada reducida para la planta a partir de 2012-2013.

Planes productivos para

Zaragoza. Magna cuenta con asignar a la factoría aragonesa una producción de 320.000 vehículos al año, número que coincide con los datos de un año malo como 2009, pero no con su récord productivo de más de 470.000 unidades. En cuanto a modelos, garantiza el lanzamiento del Meriva en la primera mitad de 2010 y la continuidad del Corsa, cuya producción seguiría siendo compartida con la planta alemana de Eisenach. Magna prevé invertir 1.000 millones en Figueruelas hasta 2013.

UN GRUPO FINANCIERO



Leonhard Fischer (i), consejero delegado de RHJ, el pasado día 15 en Berlín. A. SCHMIDT/AFAP

La empresa. RHJ International es un 'holding' industrial belga filial del grupo financiero estadounidense Ripplewood.

Su oferta por la nueva Opel.

El acuerdo con este inversor, si al final se produce, supondría que RHJ tendría un 50,1% de las acciones, General Motors un 39,9% y el restante 10% los trabajadores, paquete este último asociado a un ahorro de costes de entre 250 y 300 millones de euros. Especialmente interesante para GM es que RHJ ofrece la posibilidad de que la firma de Detroit recompre Opel.

RHJ INTERNATIONAL

Recortes de empleo. RHJ prevé suprimir 10.000 puestos de la plantilla de GM Europa, hoy en más de 50.000 trabajadores (la mitad alemanes).

Planes de plantilla para Figueruelas.

Según se ha publicado, el recorte que prevé para la planta zaragozana es de 1.300 empleos, ajuste que se realizaría -según comentaron sus responsables a los consejeros aragoneses Larraz y Aliaga- en cinco

años, es decir, hasta el año 2014.

Planes productivos para Zaragoza.

La filial de Ripplewood prevé mantener los modelos asignados a Figueruelas, el Meriva, el Corsa (compartido también con la fábrica alemana de Eisenach, que estaría 'dormida' hasta 2012) y el Combo.

Ventajas para España.

Tanto los Gobiernos (central y aragoneses) como los sindicatos ven con buenos ojos esta oferta porque sus planes son más industriales que políticos y su ajuste se haría en más tiempo.