

LA OPINIÓN | España y Aragón no deberían ser meros espectadores en la pugna por el futuro de Opel, hace falta un plan de acción conjunto para influir en las decisiones
Por Joaquín Abós Torres, *International Banking & Business Advisor*

Opel, historia y futuro

Si hay una persona interesada en la continuidad de Opel en Figueuelas, aparte de los trabajadores y sus familias, es el abajo firman- te. El 7 de diciembre de 1972 escribí una nota interna a José Joaquín Sancho Dron- da, entonces director general de la ahora Ibercaja, con las líneas maestras para atraer una industria final del automóvil a Zaragoza. El día 9, me llamó a su despacho y me dijo: «Joaquín, adelante. Tienes todo el apoyo de la Caja». Siguiendo el plan de acción, J.J. dio la autorización, tras varios intentos fallidos (Mazda, Seat), para comprar 400 hectáreas en secano. Lo demás es historia.

Casi 30 años han pasado de una inversión que, directa e indirectamente, ha dado trabajo a 30.000 personas. Zaragoza sin la Opel no sería lo que es. Ni tampoco sus instituciones financieras. Por eso, opino, está pendiente un homenaje a Sancho Dron- da. Y echo en falta un auténtico plan de acción para retener esa factoría. He seguido de cerca lo que el ministro de Industria y el

presidente del Gobierno de Aragón han hecho. Desde el aval de 200 millones de euros para Opel España, en un momento de falta de liquidez, hasta las visitas de Sebastián a factorías y las reuniones con las autoridades alemanas. Necesario, pero no suficiente. Si el Gobierno alemán tiene una 'task force' para salvar la Opel, ¿por qué no ha habido, que yo sepa, lo mismo en España? Es vital un plan de acción conjunto de Industria, la DGA e Ibercaja (y tal vez CAI).

Mientras escribo, en Tramacastilla de Tena, estoy viendo Bloomberg TV. Salta la información de que Magna-Sberbank han hecho una nueva oferta que puede mejorar la última de RHJ, que les gusta más a los sindicatos. Parece que estos, en los 30 años pasados, han aprendido a tener una visión más amplia y a largo plazo de las inversiones industriales. GM dice que cree que la 'task force' de Alemania tendrá pronto opinión sobre la nueva propuesta. No están de vacaciones.

En España no podemos ser me-

«¿Por qué el Gobierno de Aragón e Ibercaja no se han acercado, no simplemente hablado, tanto a Magna como a RHJ y, sobre todo, a Sberbank?»

ros espectadores. He trabajado cuatro años en Viena en el Fondo de la OPEP para el Desarrollo Internacional. Conozco las posibilidades y las debilidades de Magna, necesita a Opel para sobrevivir, de ahí que apuesten fuerte. A Sberbank, ya en 1982, como director del Área Internacional de la entonces Cazar, los visité en Moscú, pues es una caja de ahorros y la mayor entidad financiera de la Federación Rusa. Entonces era cien por cien estatal.

Tuve una relación más estrecha con Sberbank cuando se implementó un plan general de privatización de las entidades financieras en Rusia. Hoy, Sberbank tiene un balance de 97.500 millones de

euros, algo más del doble que Ibercaja, 265.000 empleados y 19.500 oficinas. El 42% es del sector privado: 273.000 inversores institucionales y personales. El 24% está en manos no rusas.

¿Por qué el Gobierno de Aragón e Ibercaja, que participan o han creado tantas sociedades regionales de importancia e impacto económico marginal en comparación con la Opel, no se han unido y acercado —no simplemente hablado— para financiar la compra, tanto a Magna como a RHJ y, sobre todo, a Sberbank, clave para la compra? Habría que haber apostado fuerte y muy profesionalmente. Tal vez lo ignore, pero lo echo en falta.

Hay que darse prisa. Tras Sberbank puede estar la empresa automovilística rusa GAZ y/o el VEB, banco participado por el Gobierno ruso. La decisión de General Motors se retrasa. Tal vez todavía haya tiempo de posicionarse. Más vale actuar tarde que nunca si, al final, lo que comenzó bien hace más de 30 años acaba bien ahora.