PSA se lanza a por Opel para liderar la automoción en Europa con 20 fábricas

Ambos grupos ya tienen una alianza industrial para un triple lanzamiento en Vigo

M. SÍO DOPESO

VIGO / LA VOZ

Después de unos años de vacas flacas, el grupo PSA ha entrado en fase de engorde. La vuelta a beneficios (ganó 1.383 millones de euros en el primer semestre del 2016, último dato oficial, un 92 % más que un año antes) ha dado impulso al grupo que preside el portugués Carlos Tavares para lanzarse a la compra de Opel, la filial europea de General Motors.

El constructor francés no tuvo más remedio que reconocer ayer la existencia de negociaciones, cuando, a mediodía, los rumores difundidos por los medios franceses disparaban la cotización de sus acciones un 5 %. «PSA Group confirma que, junto a General Motors, está explorando numerosas iniciativas estratégicas con el objetivo de mejorar su rentabilidad y eficiencia operativa, incluyendo una potencial adquisición de Opel Vauxhall», explicó.

Ambos constructores son viejos conocidos y mantienen alianzas industriales y de compras desde hace años. Pero el sector no acaba de comprender el porqué de una adquisición que va a duplicar la capacidad de producción de PSA en Europa, al sumar a sus 12 plantas —algunas de ellas, sobre todo las francesas, muy por debajo de su nivel óptimo de actividad— las 8 de Opel.

Alianza industrial en Vigo

Los expertos consultados apuntan dos claves para entender la operación. La primera es el interés de PSA por introducirse en el mercado alemán, dominado por



Opel tiene una fábrica en España, en la localidad zaragozana de Figueruelas. J. CEBOLLADA EFE

Volkswagen, en donde la filial de General Motors cuenta con tres factorías. La segunda razón es la oportunidad, ya que el anuncio se produce solo una semana después de que Opel comunicara que perdió 250 millones de eu-

PSA, que tiene en Vigo el mayor centro de producción de coches de Europa, recordaba ayer que, desde el 2012, «ambas marcas mantienen una alianza de la que han surgido tres proyectos industriales». Uno de ellos es el triple lanzamiento de vehículos comerciales Peugeot, Citroën y Opel en el que la planta gallega ya está trabajando, para su salida al mercado a principios del 2018.

Además de importantes acuerdos industriales entre ambos grupos, también ha habido flirteos económicos. Ya en el año 2012 General Motors compró el 7 % del capital del grupo galo, por entonces PSA Peugeot Citroën, que había registrado unas pérdidas de 5.010 millones, y con Philippe Varin al frente. La entrada de GM en su accionariado se produjo como consecuencia de una ampliación de capital por 1.000 millones. En aquel momento, ambos grupos preveían unas sinergias de 2.000 millones de euros anuales.

Un año más tarde, el 12 de diciembre del 2013, la multinacional americana decidía salir del accionariado de PSA, en el que al año siguiente entraron al rescate el chino Dongfeng y el Go-

LOS GRUPOS, EN CIFRAS

1.838 millones €

Ganancias de PSA Son los datos del primer semestre del 2016. Suponen un repunte del 92 %.

250 millones €

Pérdidas de Opel La filial europea de General Motors declaró estas pérdidas al cierre del 2016.

16 %

Cuota de mercado PSA y Opel suman una cuota en Europa del 16 %, frente al 24 % del líder, Volkswagen.

Cautela en las plantas de Vigo y Madrid, ante una operación que sí preocupa a la plantilla de Zaragoza

El Grupo PSA tiene dos fábricas en España, en Vigo y Madrid, y una en Portugal que en total dan trabajo a 8.100 personas. General Motors, matriz de la marca Opel, posee una factoría en Figueruelas (Zaragoza) con 5.500 empleados, por lo que, juntos, ambos grupos suman 13.600 trabajadores, que ayer acogían con cautela y expectación la confirmación de las negociaciones entre los fabricantes.

Las tres plantas que constituyen el Polo Industrial Ibérico del Grupo PSA (Vigo, Madrid y Mangualde) produjeron 555.000 vehículos en el 2016, de los que 424.000 salieron de la planta gallega, la de mayor capacidad de todas y la más competitiva. Tal vez por ello, los sindicatos ayer se mostraban bastante tranquilos ante la noticia, que fue analizada por videoconferencia con los representantes de los trabajadores en el comité europeo de PSA.

«Nos han confirmado las conversaciones para la posible adquisición de Opel, y pensamos que es una buena noticia, porque quiere decir que el grupo está fuerte», aseguraron fuentes sindicales de la planta gallega.

«Sería el mejor momento para la compra, porque Opel lleva tiempo en pérdidas y esta sería la ocasión para introducirse en el mercado alemán», añadieron estas fuentes, que precisaron que, en todo caso, lo que les han asegurado es que «las conversaciones están todavía muy al principio».

Otros portavoces sindicales no ocultaron su preocupación por las duplicidades que pueden llegar a generar una veintena de fábricas en Europa. «Puede que no nos toque a nosotros, o puede que sí. Pero lo que está claro es que si se confirma la compra

«Van a sobrar plantas y se van a destruir muchos puestos de trabajo, sea donde sea»

van a sobrar fábricas y se van a destruir muchos puestos de trabajo, sea donde sea», advirtieron.

El comité de empresa de Opel manifestó abiertamente su preocupación. Alertó de que «si General Motors y PSA mantienen negociaciones con el objetivo de vender, se trataría de una violación sin precedentes de los derechos de cogestión alemanes y europeos».

No es un problema que afecte solo a la planta de Zaragoza. Por eso avanzó que «el comité de empresa representará los intereses de todos los trabajadores de Opel Vauxhall en España y Europa de forma conjunta con los sindicatos europeos».

¿Tiene sentido? Sí

Jesús Lampón Profesor de la Universidade

de Vigo

l grupo francés PSA, fabricante de las marcas Peugeot y Citroën, está negociando la compra del negocio europeo de General Motors, compañía con la que

mantiene una alianza de colaboración desde el 2012.

Independientemente del acuerdo al que lleguen ambos fabricantes, lo que han hecho ambos constructores a lo largo de los últimos años es aprovechar la economía de escala, y aumentar los acuerdos establecidos entre ellos. PSA ya lo ha venido haciendo con otros fabricantes, como Fiat o Mitsubishi, y siempre con esa finalidad de aprovechar sinergias y ahorrar costes en procesos industriales, fabricación de motores o en compras.

¿Hasta qué punto tiene sentido ahora una adquisición como la que está sobre la mesa? PSA y Opel se sienten bien colaborando para ser más grandes y hacer economía de escala. Pero este acuerdo de adquisición es un paso más, que apunta a una estrategia más financiera que industrial. Si ya colaboran en la producción de siluetas conjuntas, como veremos en breve con el lanzamiento de la nueva gama de furgonetas que saldrá de la planta de Vigo, ¿por qué dar este paso?

Mientras no se desvelen los términos de la negociación y se conozcan las claves de este posible acuerdo, lo que sí debemos tener claro es que la adquisición por parte de PSA sería una buena noticia, porque confirma el buen estado financiero del grupo, tras superar una difícil situación económica que ya ha dejado atrás. Es buena noticia también porque con esta operación el grupo PSA amplía su red de producción, sin que la planta de Vigo deba sentirse amenazada. Al contrario, ya que se trata del centro de producción de mayor capacidad y de mayor productividad de Europa.

Es posible que la adquisición de Opel, con todas sus plantas, pueda conllevar un riesgo de sobrecapacidad estructural, pero la factoría de PSA Vigo siempre estará mejor posicionada desde un punto de vista competitivo.

En definitiva, y a la espera de que se confirmen los acontecimientos, la compra de Opel por parte de PSA debe verse como un paso más en los acuerdos ya establecidos y, sobre todo, como una oportunidad.