



Entrada a la factoría de General Motors en Figueruelas.

Fotos: Víctor Lax.

¿Y después de la GM, qué?

Ana Patricia Botín afirmó en el Congreso Nacional de la Empresa Familiar, celebrado recientemente en Zaragoza, que existen cuatro grandes retos para la economía del país: recomponer el alto endeudamiento de las "*familias*" y las empresas, incrementar de manera importante la baja productividad, resolver el problema del déficit exterior por cuenta corriente y reducir de manera significativa los altos niveles de desempleo. Éste, y no otro, debería ser el cuadro de mando de las empresas aragonesas independientemente de cuál sea el resultado final arbitrado para la planta de Figueruelas.

■ JULIO R. NAVARRO ANTÍN

Recientemente escuchaba a un cualificado dirigente de la oposición criticar la proyectada subida de impuestos (IVA fundamentalmente) para intentar consolidar las cuentas del estado —subida por otro lado discutible (se podría haber incrementado la deuda por ejemplo)— con el siguiente argumento, y que además es verdad, aunque sea una verdad a medias: "*Subimos el IVA, se incrementan los precios de bienes y servicios consumidos —afecta al consumo—, estas mayores precios hacen que se consuma menos, por tanto se drena demanda y esto implica de manera*

automática que aumenta el número de parados".

Dice el refrán que no hay mentira más grande que una verdad a medias. El anterior razonamiento del cualificado dirigente, cierto es que mediáticamente es eficaz, pero solo es una parte de la verdad y probablemente una parte bastante pequeña (así debería de ser) de la verdad. Quien fija los precios es el mercado en esa interacción que se produce cuando oferentes y demandantes ajustan sus preferencias, pero no es menos cierto que en la mayoría de los mercados el precio de venta, en última instancia, lo fija —teorías a parte— el oferente (el vendedor), que no es otro que el empresario.

La subida del IVA la deberían asu-

mir en su mayor parte las empresas, reduciendo sus márgenes comerciales, de manera que los precios finales de los bienes y servicios no se vieran alterados. Y siendo menos eficaces mediáticamente, pero no por eso menos académicos, es esta otra parte de la verdad la que se debería cumplir, claro está, siempre y cuando se normalice la situación y los empresarios puedan vender razonablemente sus productos.

Además de lo anterior, y es aquí donde quiero focalizar mi argumentación, la simplicidad del aserto escondía otra inapropiada visión de la economía española: El gran peso de la demanda interna. El mix de la demanda agregada

debe cambiar y debemos tender, sí o sí, a que la demanda externa (exportaciones) vaya ganado peso de manera progresiva; pues aunque es evidente que ha mejorado nuestra balanza comercial, esta mejora no ha sido por el aumento de las exportaciones sino que más bien nuestras importaciones han descendido. Tenemos que vender más fuera y si esto ocurre, parece probable que parte de la subida de los impuestos sea absorbida por los países a los que destinemos nuestras exportaciones.

La presencia en los mercados extranjeros de las empresas españolas, sobretodo de las pequeñas y medianas, sigue siendo residual en comparación con los países de nuestro entorno, así, nuestras exportaciones suponen alrededor del 15% del PIB, frente a más del 50% de Holanda, más del 45% de Dinamarca, Más del 40% de Alemania, el 28% de Italia, el 23% de Francia, incluso nuestra vecina Portugal exporta más que nosotros, más del 30% de su PIB son exportaciones.

Si se consiguiera incrementar de manera significativa el peso de las exportaciones en la composición de nuestro PIB, casi los demás retos (productividad, déficit, etc.) los tendríamos resueltos de inmediato.

Respecto de Aragón, aunque se ha producido un aumento considerable del número de empresas que salen a vender a los mercados internacionales, todavía necesitamos que la presencia sea mayor, debemos hacer un importante esfuerzo en este campo, ya que aunque estamos por encima de la media respecto del resto del Estado, la razón no es otra que la GM exporta alrededor del 80% de su producción. Las exportaciones de General Motors suponen alrededor del 60% del total de las exportaciones Aragonesas y más del 5% del P.I.B.

Y es aquí, por la importancia que tiene la planta de GM en la economía Aragonesa, donde queremos introducir qué ha pasado y qué puede pasar cuando el culbrón de la OPEL termine. Porque sea cual sea al final, el proyecto que defina la dirección de GM para

la planta de Figueruelas, el sector del metal tiene que reinventarse e intentar ser menos dependiente de la Multinacional de coches y esto pasa, entre otras decisiones, por diversificar clientes y consecuentemente ampliar mercados, internacionalización.

El sector del metal

El Sector del metal es aproximadamente un tercio de la producción industrial del conjunto del Estado, agrupa a casi 140.000 empresas de las que el 90% son PYMES o MICROPYMES, más del 85% de ellas cuenta con menos de 10 trabajadores en sus plantillas y abarca diferentes ramas de actividad: metalurgia, fabricación de bienes de

sector es muy dependiente de la General Motors, donde en general, las empresas tienen mayor tamaño.

Haciendo referencia a las empresas que directa o indirectamente están vinculadas a OPEL, tenemos alrededor de 40 proveedores de la planta que pertenecen a multinacionales del sector (Faurecia, Bremo, Jonson Controls, etc.) las llamadas Tier-2, además existen otras de tamaño medio y algunas pequeñas pero muy especializadas. Unas y otras conviven junto a una pléyade de cooperativas de cableado y algunas otras actividades, las menos, que trabajan indirectamente para OPEL, ya que

EL SECTOR DEL METAL TIENE QUE REINVENTARSE E INTENTAR SER MENOS DEPENDIENTE DE GM

equipo, equipos de telecomunicación, material de transporte (aéreo, naval y terrestre), reparación de vehículos, climatización, etc.

En Aragón estos datos son algo diferentes, la producción del sector es sensiblemente inferior a la media del Estado, no llega al 75% de la actividad regional y además el tamaño de las empresas también difiere. Es superior, entre otras razones y muy fundamentalmente porque en nuestra comunidad el

son proveedores de las anteriores y unos pocos centros especiales de empleo en su mayoría también de cableado (centros en los que casi el cien por cien de sus trabajadores son minusválidos), en definitiva, pequeñas organizaciones que fijan población en diferentes pueblos de la provincia de Zaragoza (Tarazona, Belchite, etc.) pueblos que en estos momentos están sufriendo situaciones muy complicadas respecto del empleo, y otras que dan empleo



El sector del metal tendrá que sufrir un profundo cambio tras la crisis.



Muchos pueblos aragoneses, como Tarazona, están sufriendo situaciones complicadas respecto al empleo.

a trabajadores minusválidos que de otra manera sería casi imposible que accediesen al mundo laboral.

La mayoría de nuestros lectores tienen claro que las negociaciones, llevadas a cabo por las partes implicadas en la negociación de la hipotética venta de OPEL a **Magna**, han sido muy duras y complicadas, entre otras razones porque la negociación tenía poco de plan de negocio, de viabilidad industrial y mucho de política, y todos tene-

jores estimaciones cifran en 5.000 trabajadores.

Si extrapolamos lo ocurrido hasta ahora y hacemos una simple regla de tres; si el ajuste de 900 empleos directos en GM implica un ajuste de, alrededor de 5.000 empleos en los fabricantes de componentes; tenemos claro que la relación es de 5:1, con lo que 35.000 empleos dependen, en diversos grados, de la planta de Figueruelas e incluso alguno más inducido (tiendas de

precipicio, hiciéramos una reflexión profunda sobre la demanda agregada de la Comunidad Autónoma y propiciáramos, de manera ordenada, un cambio en su ponderación, dando mayor peso a otros sectores, de modo que a medio plazo un *shock* como el que se podía haber vivido, no produzca tensiones tan desesperadas como la descrita.

Cambio de estrategia

La producción de automóviles hoy día, no solo es un problema de productividades, sino que también tiene que ver con los enormes beneficios públicos que supone ubicar una factoría de coches en una región determinada. Esto lo tenía claro la presidenta alemana, **Merkel** y por ello había apostado a ganador (financiando la operación a corto plazo) posicionándose de manera decidida en la compra-venta de OPEL por parte de **Magna** y del banco ruso **Sberbank**.

No parece que estos sean los motivos de la marcha atrás llevada a cabo por el Consejo de Administración de GM desde los Estados Unidos, más bien tenga que ver con la mejora de las condiciones de mercado que se ha producido a nivel mundial y con la importancia que tiene el mercado Europeo para la cuenta de resultados de la compañía.

Otra razón importante es el adelgazamiento de costes que le ha permitido llevar a cabo este tránsito por el desierto y para muestra, el plan de viabilidad pactado para la planta de Figueruelas, pareciera que le hubiesen hecho el trabajo los negociadores de Magna, marcando, cuál era el coste que estaban dispuestos a aceptar tanto los trabajadores como la Administración para reestructurar la compañía. GM va a reducir 10.000 empleos con el nuevo plan de negocio, en dólares, 850 millones de ahorro de costes.

También parece que pueda tener importancia el saber hacer —*Know How*— de su filial europea, OPEL, en la fabricación de coches de menor tamaño que los americanos. La demanda de mercado a futuro parece

MÁS DE 35.000 EMPLEOS DEPENDEN, EN DIVERSO GRADO, DE LA PLANTA DE FIGUERUELAS

mos claro que el compromiso, entre otros, era un ajuste de 900 empleos que, por otra parte, es la cifra que quedó pendiente del anterior plan **Olimpia**, es decir, la plantilla de GM en la planta de Zaragoza sufriría un recorte de 900 puestos de trabajo.

Pero al mismo tiempo sucedía, y poca gente lo retenía en su cabeza, excepto los afectados, que la industria auxiliar del automóvil, los proveedores directos e indirectos que no han podido diversificar su producción hacia otros clientes, habían comenzado a realizar un ajuste de sus plantillas que las me-

ropa, restaurantes, cines, etc.). En el peor de los casos un cierre total de OPEL en Zaragoza propiciaría una auténtica catástrofe, sería meter 6 ó 7 puntos a los niveles de desempleo, pasar del 14/15% al 21/22% de tasa de paro y el consiguiente empobrecimiento y desanimo de la sociedad aragonesa en general y la zaragozana en particular.

Lo anterior no era descartable a corto/medio plazo, si como todo el mundo (y la evidencia) preveían, la oferta de Magna por OPEL hubiese llegado a buen puerto, los intereses de los alemanes no parece que pasaran por España, y más concretamente por Aragón. Sería prudente que, habiendo estado tan cerca del

ir por esos derroteros, coches más pequeños.

Parece que tampoco era una operación, la compra-venta por Magna, bien vista por los propios clientes de Magna, recordar que esta compañía es proveedor de componentes para el sector del automóvil de diferentes fabricantes (BMW, Volkswagen, Ford, etc.), estos tenían la impresión de que Magna priorizaría a OPEL en detrimento de otros fabricantes.

Y finalmente no es nada desdeñable la idea de que la administración americana (recordar que a día de hoy GM es propiedad del Tesoro Americano en no menos del 60%) no se encontraba cómoda vendiendo tecnología, que por otra parte parecía muy deseada, a sus otrora oponentes, los rusos.

Futuro

El sector del automóvil tiene un problema de sobrecapacidad instalada muy importante. En el año 2007 las plantas productivas de coches en todo el planeta fueron utilizadas en aproximadamente un 80% de su capacidad, en el año 2008 en alrededor del 65% y aunque las ventas a futuro repuntaran de manera significativa con 2/3 partes de las plantas de producción existentes en Europa podríamos abastecer nuestro mercado, teniendo presente además, que el nuestro, es un mercado muy saturado, y que los mercados emergentes son los BRIC (Brasil, Rusia, India y China) con lo cual parece obvio, que la tendencia sea, trasladar producción hacia el este.

Si la nueva dirección de GM implica un futuro menos incierto para la planta de Zaragoza y por tanto una oportunidad para la Comunidad Autónoma, o cuando menos tiempo, deberíamos hacer los deberes e intentar revertir la situación (sin las cuantiosas ayudas públicas, visibles y no visibles, las plantas habrían migrado hacia el este en busca de menores costes) y al igual que en Valladolid intentar implicar a todas las partes en un ambicioso plan industrial a medio y largo plazo, en el cual, la

planta de Figueruelas sea pionera y paradigma del montaje de los vehículos eléctricos que fabrique OPEL para su mercado Europeo e incluso mundial y de esta manera quede garantizada la viabilidad de la planta para, pongamos, otros 25 años, muchos serán.

Durante los próximos años el coche seguirá siendo pieza indispensable en nuestra sociedad pero

de sus empresas a corto y medio plazo. Para ello, la intensificación en la formación de los trabajadores, la promoción de la internacionalización de las empresas y el fomento a la inversión en tecnología e innovación, son algunas de las tareas pendientes que, a medio plazo, conducirán

DEBE IMPLICARSE A TODAS LAS PARTES EN UN AMBICIOSO PLAN INDUSTRIAL

seguramente, los vehículos que demanden los consumidores tengan que ver con; motores híbridos, eléctricos, de hidrógeno o como los actuales (resueltos los problemas de contaminación y consumo); pero en cualquier caso se va a producir una ruptura en la innovación que va a definir el comportamiento a medio y largo plazo del sector.

A futuro y a futuro casi inmediato, la viabilidad de la planta de Figueruelas y sobre todo de todas las empresas que están implicadas en el sector de la automoción, pasa por anticiparse a lo que los consumidores demandaran en los próximos años y reorientarse estratégicamente hacia esta demanda, aprovechando al máximo las capacidades tecnológicas y de innovación existentes, mejorando la competitividad y por tanto aumentando la internacionalización

hacia una mayor flexibilización en el funcionamiento del sector de la automoción (y de otros muchos sectores) y que en última instancia permitirán obtener tasas de productividad más elevadas de manera que la competitividad, en este mundo globalizado, sea el referente.

Como decía la presidenta de Banesto en el Congreso Nacional sobre la Economía Familiar celebrado en fechas recientes en Zaragoza, "*Soy moderadamente optimista respecto del futuro de España, si bien existen cuatro grandes retos para la economía de nuestro país y que han de ser corregidos: El alto endeudamiento de empresas y familias (corregido en parte), la baja productividad de nuestras empresas, el elevado déficit exterior por cuenta corriente y el alto nivel de desempleo*". ■



Muchas empresas auxiliares han tenido que realizar ajustes en sus plantillas.