

EMPRESAS

MOVIMIENTOS EN LA INDUSTRIA DEL MOTOR

PSA negocia comprar Opel a GM para crear un gigante europeo

ALIANZA/ La operación crearía el segundo grupo de automoción europeo con una cuota de mercado del 16,3%, sólo por detrás de VW. En España sería líder del mercado en ventas superando al consorcio alemán.

¿CHEVROLET?

La venta de Opel a PSA supondría la salida de Europa de GM. Si bien **Chevrolet**, su marca líder, podría volver a venderse en el Viejo Continente tras salir en 2014.

F. García/A. Marimón. Madrid
Movimiento de calado en la industria de la automoción para crear un nuevo gigante del motor. Grupo PSA, el fabricante francés de automóviles propietario de las enseñas Peugeot, Citroën y DS, negocia adquirir Opel, la empresa alemana controlada por General Motors desde 1929 y que opera en Reino Unido bajo la marca Vauxhall.

La operación se ejecutaría a través de un canje de acciones, que convertiría a GM en accionista de referencia de PSA, por detrás del Estado francés, la china Dongfeng y la familia Peugeot. La filial europea de GM podría estar valorada en unos 2.600 millones de euros según McKinsey.

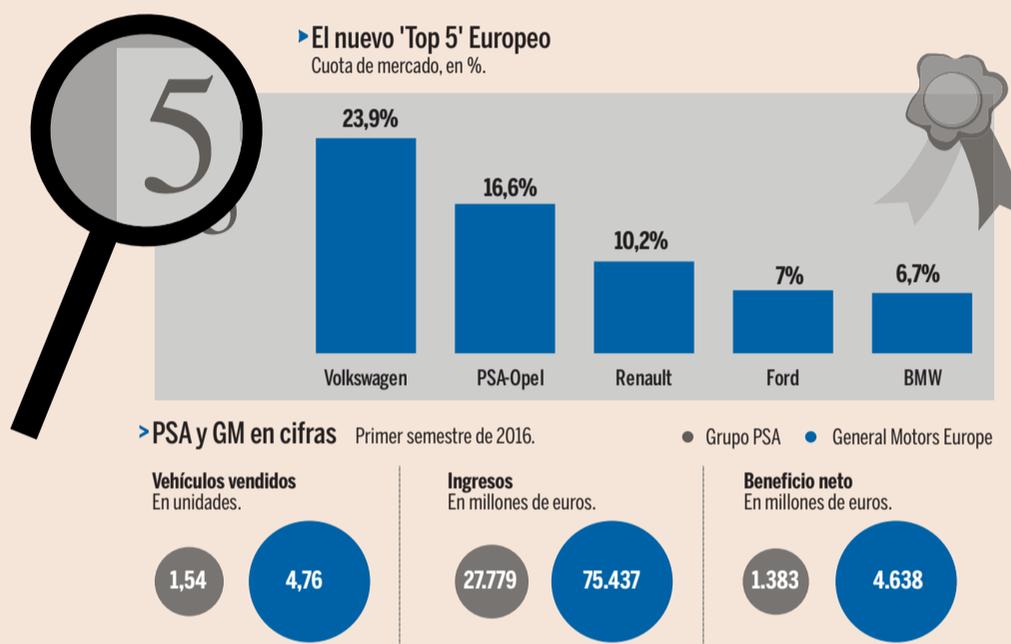
De fructificar la compra, PSA-Opel se convertiría en el segundo fabricante de automóviles de Europa con una cuota del 16,3%, por detrás del todopoderoso grupo Volkswagen, que copa un 24,1%. PSA vendió 1,44 millones de vehículos de sus tres marcas en la Europa de los 28 en 2016, un 0,2% menos que en 2015, mientras que Opel-Vauxhall colocó 976.616 unidades, un 5,6% más.

En España, por ventas sería el primer grupo por delante de Volkswagen con más de 238.000 turismos y 57.000 vehículos comerciales vendidos en 2016, mientras que el grupo VW, líder del mercado, vendió 180.136 automóviles.

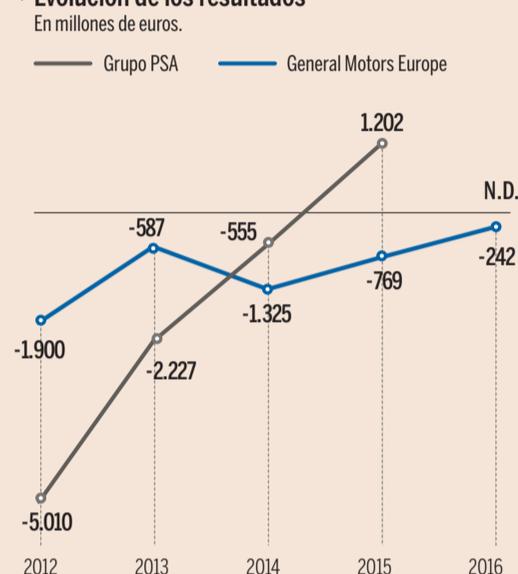
En cuanto a producción, a nivel global, la incorporación de Opel a PSA crearía un fabricante medio de automóviles con un volumen de 4,2 millones de vehículos. Su venta haría caer a General Motors a la cuarta posición del ranking mundial por detrás de VW y Toyota, que superaron los 10 millones de vehículos en 2016, y de la alianza Renault-Nissan que con Mitsubishi superó los 9,69 millones.

La absorción de Opel y sus 11 fábricas en Europa harían que PSA elevara a 21 sus centros productivos en la región. En España, PSA y Opel darían lugar al mayor fabricante del país con 866.000 vehículos producidos en tres factorías (ver apoyo adjunto).

LA CREACIÓN DE UN NUEVO COLOSO DEL MOTOR



Evolución de los resultados



Fuente: PSA, GM y ACEA

Expansión



Carlos Tavares, presidente ejecutivo de Grupo PSA.



Mary Barra, presidenta y CEO de GM.

VUELTA A LOS BENEFICIOS

Llegó a Grupo PSA en abril de 2013. El consorcio galo perdió en 2012 más de 5.000 millones. Su plan 'Back to the race' devolvió a la compañía a beneficios en 2015. Ahora, controlados y ajustados los costes, prevé crecer con la estrategia 'Push to pass'.

"PSA está explorando un número significativo de iniciativas estratégicas con GM con el objetivo de aumentar su rentabilidad y eficiencia operativa, incluyendo la potencial adquisición de Opel", confirmaron tanto el grupo galo como GM, quienes matizaron que "no

hay ninguna garantía de que se pueda alcanzar un acuerdo". PSA se revalorizó ayer un 4,3% tras conocerse los contactos.

La crisis hizo mella en ambas multinacionales. Por un lado, la filial europea de GM, que perdió 257 millones de dólares en 2016, acumula números ro-

jos por más de 5.000 millones de dólares desde 2012.

GM estuvo a punto de desprenderse de Opel en 2009 pero anuló a última hora una venta casi cerrada con Magna, el fabricante canadiense de componentes. Eso sí, con la venta ahora, GM desaparecerá del

mapa europeo. Hace tres años decidió dejar de vender Chevrolet, su marca americana, dado que la estrategia de que Opel fuera una marca más premium y la otra más generalista provocó que Opel perdiera una gran cartera de clientes. Así, la salida de Chevrolet de

Las dos empresas, ahora en beneficios, han sido rescatadas en la última década por sus gobiernos

Europa reflotaría las ventas de la marca alemana.

Sin olvidar que GM fue rescatada de la bancarrota por la Administración Obama en 2010, perdiendo EEUU 11.800 millones de dólares.

PSA también tuvo que ser rescatado por el Gobierno galo en 2013 con una inyección de 7.000 millones para evitar su quiebra, ya que en 2012 registró pérdidas de 5.010 millones. El Ejecutivo francés forma parte desde entonces del núcleo duro de PSA con el 13,7% del capital. La familia Peugeot controla el mismo porcentaje, al igual que el grupo chino Dongfeng que entró en el capital como parte del plan de rescate.

Un año antes, en 2012, GM compró el 7% de PSA al acudir a una ampliación de capital de 1.000 millones de euros. En 2013, la americana vendió dicha participación pero ambas decidieron continuar con su colaboración tecnológica e industrial para ahorrar costes.