

# *General Motors: el fracaso de un modelo*

## **La industria del automóvil.**

Joaquín Estefanía

DOMINGO - 24-04-2005

Detroit se encuentra de luto: General Motors pierde mucho dinero, Ford gana menos y Chrysler pertenece ya a la alemana Daimler. Europeos, japoneses, coreanos y pronto los chinos competirán en el mercado de EE UU

TONY BLAIR, que se presenta a las elecciones del 5 de mayo presumiendo de coyuntura económica, se enfrenta a las mismas con un problema endemoniado: MG Rover, el único fabricante de automóviles británico, está en trance de liquidación o de ser vendido a un competidor extranjero. Si así ocurriese, Reino Unido y Canadá serían los únicos países del G-7 que no cuentan con industrias automovilísticas autóctonas.

Las dificultades de MG Rover no son únicas en ese sector, ni siquiera las más importantes. Éstas se encuentran en EE UU. Detroit, la patria de la industria americana, se encuentra de luto. En 1998 sufrió el primer asalto de esta última etapa, cuando Chrysler -uno de los tres grandes fabricantes mundiales, junto a General Motors (GM) y Ford- fue adquirido por el consorcio alemán Daimler. Desde entonces, en vez de *las tres grandes* automovilísticas estadounidenses se habla de *dos grandes y media*. Se dice que la crisis visita a un fabricante de coches de Detroit al menos una vez por década. Esta vez parece haberle tocado al fabricante número uno del mundo, GM.

Hace pocos días, su presidente, Rick Wagoner ("el hombre tranquilo de Virginia", que un día hubo de sustituir como director de compras al mítico español José Ignacio López de Arriortúa), anunciaba pérdidas en GM durante el primer trimestre del año por valor de 1.100 millones de dólares, el peor arranque desde 1992, y rehusaba hacer un pronóstico sobre las cuentas de resultados de 2005.

Siendo mala la coyuntura, peor son los datos estructurales: pérdida continua de cuota de mercado en EE UU (desde el 35% en los años noventa al 27,2% en 2004), evolución negativa de su cotización bursátil (de 92 dólares en 2000 a 26,9 el pasado día 19), reestructuración de sus filiales en Europa (Opel y Saab) y divorcio con Fiat. El mismo día que se anunciaban los resultados de GM, la Bolsa de Milán contemplaba un desplome de más de un 11% en la cotización de Fiat, su mayor bajada en 19 años. El conglomerado italiano, que preside el jefe de la Confindustria (patronal italiana), Luca Cordero de Montezemolo, espera cerrar el año con ganancias gracias a un ingreso atípico: la entrada de 550 millones de euros procedentes de GM, en virtud de un acuerdo en el momento de las negociaciones de fusión por absorción de ambas compañías. ¿Podrá hacer el depósito GM, cuando se habla de su bancarrota? Un analista citado en *The New York Times* describía la crisis de GM como semejante a la que hace unos años tuvo que afrontar la cadena K-Mart, asfixiada entre la más novedosa Target y la más económica Wal-Mart. "No es ni el fabricante en serie de más bajo coste, ni tampoco está claramente situado de forma que los valores de la marca justifiquen que los consumidores paguen más sólo por tener en su garaje uno de sus modelos. GM está atascado en el medio". En definitiva, GM padece parecidos problemas a otros muchos sectores económicos: costes muy superiores a los de su competencia europea, japonesa, coreana y pronto china (con presencia de coches ultrabaratados en un periodo no superior a los dos años).

La circunstancia se amplifica si se comentan las dificultades del otro gran fabricante norteamericano, Ford, que no ha tenido pérdidas, pero cuyos resultados han sido un 38% inferiores a los del primer trimestre del año anterior. De nuevo, la mayor falta de dinamismo se ha producido en el mercado americano, en el que las ventas de sus automóviles han disminuido un 5%. Los beneficios, de 1.210 millones de dólares, no fueron más bajos porque la atonía americana ha sido compensada por más ingresos en el área financiera del conglomerado y por su actividad en Europa después de un fuerte ajuste que ha durado dos años.

Los expertos añaden otro problema estructural: estas grandes casas están financiando sus coches a coste cero y vendiéndolos con enormes descuentos, lo que distorsiona el mercado.

---