

La empresa automovilística General Motors España mantuvo durante 1990 una producción semejante a la del año anterior, sobrepasando ligeramente la fabricación de los 380.000 vehículos. Es-

tas cifras siguen permitiendo a la empresa instalada en Figueruelas estar a la cabeza de la producción de las que mantienen una sola línea de ensamblaje en España, aunque los beneficios del ejer-

cicio pasado estén ligeramente por debajo de los del año precedente. Un cuenta de resultados saneada dará viabilidad a las inversiones tecnológicas previstas por la empresa.

## GME mantuvo en el 90 la producción y bajó ligeramente los beneficios

**El mercado exterior compensó la bajada en un punto de la cuota de ventas mantenida en España**

ANGEL G. PIERAS Zaragoza  
General Motors España (GME) mantuvo durante 1990 una producción que no difirió de la del 89, año en el que la factoría sostuvo un crecimiento del 4,8 % con respecto al precedente. A pesar de no haber sido un buen año la producción se sostuvo gracias a la exportación, que asumió el descenso experimentado en la cuota de mercado nacional. En el ejercicio pasado la fabricación de GME superó en poco las 380.000 unidades, escazo incremento frente a los 378.000 vehículos de 1989.

Estas cifras siguen permitiendo a la planta instalada en Figueruelas ser la de más alta producción de España de las que mantienen una sola línea de ensamblaje. Por otra parte, del conjunto de los indicadores se desprende un leve descenso en los beneficios de la empresa automovilística con respecto a 1989, año en el que se obtuvo un beneficio neto después de impuestos de 30.467 millones de pesetas. Aunque se haya mantenido la producción, la cuota nacional de la firma Opel sufrió una caída porcentual en alrededor de un punto. Del 14,3 % a cerca del 13 %. La recesión del sector en los primeros meses del año 91 ha afectado también a General Motors, que en el espacio de tiempo de enero a mayo ha sufrido una caída en sus ventas del 27,70 %.

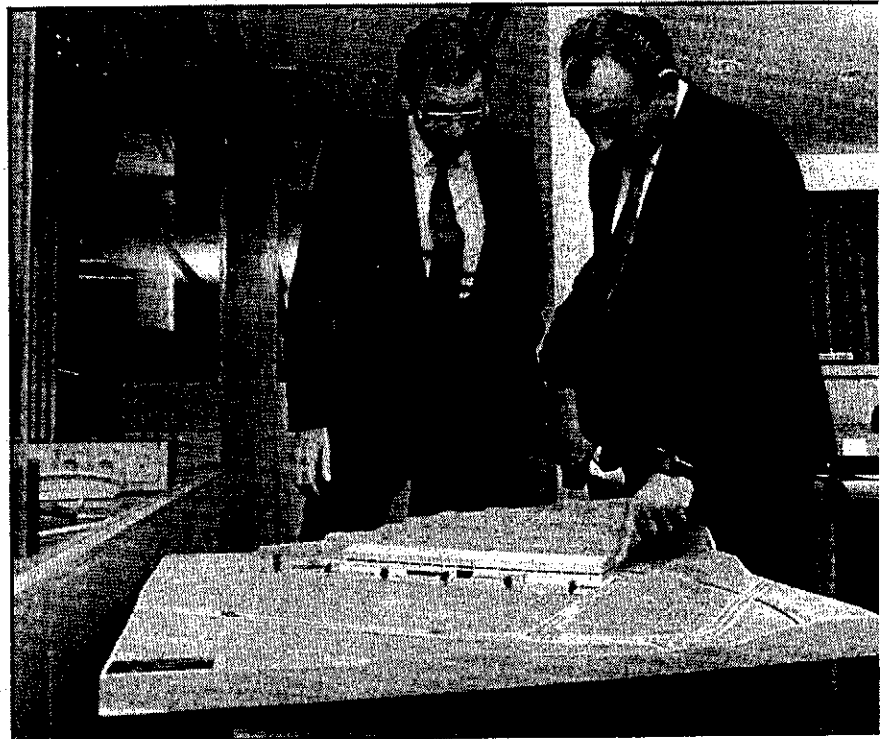
Sin embargo, las malas expectativas en el mercado nacional fueron compensadas con la marcha de las exportaciones. En 1990 se destinaron al mercado exterior el 80 % de las unidades fabricadas en Figueruelas, frente al 75 % del año anterior. El Corsa, con una producción interna que ronda los 360.000 vehículos, sigue siendo el coche

más exportado de España. En un proceso lógico, también las importaciones sufrieron en 1990 una pequeña recesión con respecto al año pasado, no superándose por pocos miles la cantidad de 70.000 unidades importadas que se alcanzó en el ejercicio precedente.

Estas cifras mantienen en pie el proyecto de inversión tecnológica previsto por la empresa hasta 1995 y que totaliza una inversión de 90.000 millones de pesetas, 15.000 millones más que los previstos un año antes. Todo indica que la viabilidad futura de cada una de las inversiones que componen el plan va unida al mantenimiento, al menos, de las cifras que conforman las cuentas de resultados de 1990. Algunos indicios, como una mejor tributación de la adquisición del automóvil, la renovación del parque español (todavía bastante viejo) o el aún bajo porcentaje entre habitantes y automóvil son signos de esperanza con respecto al futuro.

### Cortasa

La instalación de empresas auxiliares a la sombra de la gran factoría es otro de los potenciales con que cuenta GME de cara al futuro, al limitarse con mucho los gastos de producción. Ayer, Angel Perversi presentó otra de las empresas que se instalará en los alrededores: Cortasa. Su función será la de almacenaje regulador de bovinas de chapas metálicas, lo que a su vez permitirá a la empresa automovilística liberar una de sus plantas internas que se utilizará en la instalación de una nueva prensa «transfer», una de las inversiones tecnológicas previstas.



Angel Perversi (a la izquierda) y José Luis López, junto a una maqueta de Cortasa

Guillermo Mes

## A la sombra de la factoría

La inversión de la empresa aragonesa Cortasa estará entre los 850 y los 1.000 millones de pesetas, con una creación de unos 20 puestos de trabajo, según expuso ayer el máximo responsable de la sociedad, José Luis López. La nave (la primera que se instaló en el polígono «El Padrillo», de Pedrola), es ya una realidad que permitirá, a partir de agosto, un almacenamiento de 42.000 toneladas de chapa, lo que supone una reserva de 25 a 35 días de trabajo para GME, en lo que, según Perversi, puede llegar a ser el mejor depósito de Europa y ejemplo de la competitividad aragonesa. Su conexión con la factoría se hará

de forma electrónica, con una comunicación a través de tren. Es éste un ejemplo de la economía de escala practicada por la empresa automovilística. Ayer, durante la presentación, Angel Perversi defendió el sistema de producción «just in time» (provisión de materiales de forma continua por las empresas auxiliares), después de que el conflicto laboral en una de ellas amenazase con paralizar la producción de la factoría. Perversi pidió para mantener el sistema «lógica y criterio», aunque apostillara, en referencia al suceso anterior: «No hay que asustarse. Si la inconsciencia quiere apretar

destaparemos la coacción que ha existido». No dijo más, aunque dejó entrever que alguien había deseado jugar con la paralización de GME. Con la instalación de Cortasa y está cubierto el 75 % de los planes previsto para los polígonos de «El Padrillo», Epil y Borja, y casi el 100 % de los 500 puestos de trabajo que se pensaban crear. Sólo quedan tres que se concretarán próximamente: el que llevará a cabo la fabricación de parte de los tubos de escape y silenciadores; otro que producirá moquetas y, en fin, la empresa que se encargará de un subconjunto de piezas.