

EMPRESAS

Las plantas españolas de coches suben producción pese al diésel y el Brexit

PREVISIONES DEL AÑO/ Los grandes centros productivos sobreviven a la 'tormenta perfecta' del sector en 2018. La mejora de su competitividad y el buen ritmo de matriculaciones en España animan la actividad.

2,8 MILLONES

La previsión es que el año cierre con **2,86 millones de unidades** producidas en las fábricas españolas, **un 0,5% más** que en 2017.

I. de las Heras/F.García . Madrid
Las trece plantas españolas de producción de vehículos elevarán en conjunto este año su actividad, pese a los contratiempos sufridos por la industria y el deterioro de las relaciones comerciales a nivel internacional. El Brexit, la guerra arancelaria lanzada por el Gobierno de Trump, el nuevo estándar de homologación de emisiones WLTP, el giro del mercado hacia la gasolina en detrimento del diésel, las restricciones comunitarias y nacionales contra este carburante por sus emisiones e incluso los cambios en las cúpulas de Renault-Nissan y Daimler han puesto a prueba a la industria española, enfrentada como el conjunto del sector a una *tormenta perfecta*. El reguero de revisiones a la baja en las previsiones anuales de Daimler, BMW, Continental, FCA o Porsche es otra muestra de que 2018 ha sido un año difícil.

Sin embargo, las plantas españolas han aguantado el tipo. La estimación elaborada a partir de los datos de las empresas y de los sindicatos es que el año cerrará con 2,86 millones de unidades, un 0,5% más. La cifra es la mejor desde 2016 y retoma las subidas tras la caída de 2017.

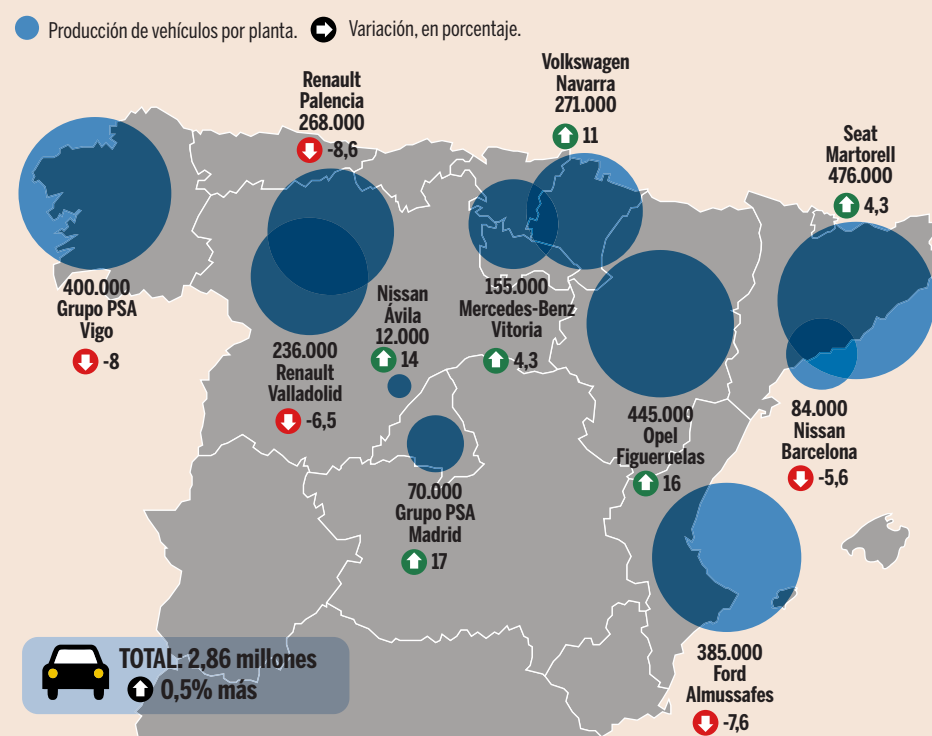
De Martorell a Vigo

Las plantas se han ido garantizando capacidad productiva hasta 2025, ejercicio al que deberán llegar posicionadas para completar su adaptación al nuevo paradigma de movilidad eléctrica. Hay excepciones, como la fábrica de Nissan en Barcelona que está al 40% de su capacidad y necesita que le adjudiquen modelos que garanticen su continuidad.

La mejora de la producción se aprecia en la mayor fábrica de España, la de Seat Martorell, que crecerá un 4% hasta 476.000 unidades. La planta de Grupo PSA en Figueruelas mejora un 16%, hasta 445.000 unidades, y se convierte este

Figueruelas supera a Vigo como segunda mayor planta de España, y Martorell consolida el liderato

ACTIVIDAD DE LAS PLANTAS ESPAÑOLAS

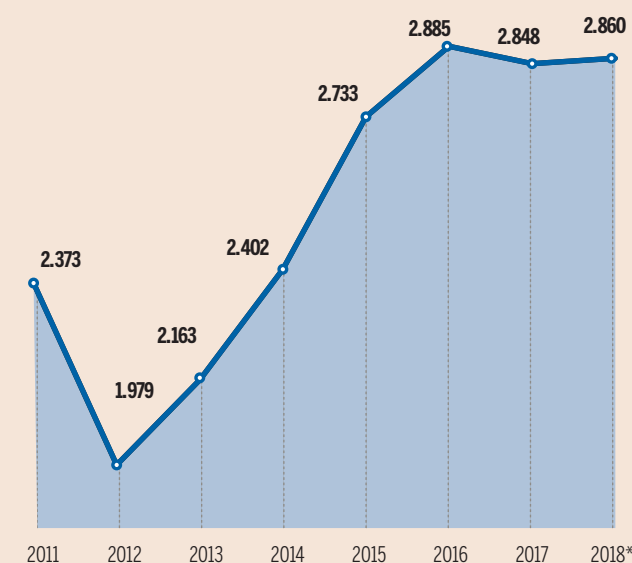


Fuente: Empresas, sindicatos y Anfac

> Evolución de la producción

En miles de vehículos.

* No se incluyen los datos de Iveco Madrid e Iveco Valladolid.



Expansión

CINCO GRANDES RETOS PARA UN AÑO DIFÍCIL

Nuevo estándar de emisiones

Pese a los dos años de adaptación, la entrada en vigor en septiembre del estándar de homologación de emisiones WLTP ha cogido con el pie cambiado a algunos fabricantes.

Escasez de motores

Tras el verano, se han repetido los mensajes contra el diésel. Han calado en los clientes, hasta el punto de que ha habido escasez de motores de gasolina, pillando de nuevo en fuera de juego a las marcas.

El Brexit daña más que Trump

Reino Unido es el tercer país de las exportaciones españolas a Europa. Hasta septiembre, la demanda británica fue de 217.335 vehículos 'made in Spain', un 14,4% menos.

Restricciones ambientales

A los planes del Gobierno de elevar los impuestos al diésel y prohibir las ventas de estos coches (y los de gasolina e híbridos) en 2040 se unen las restricciones de la UE y de ciudades como Madrid.

Cambios en las cúpulas

Desaparece una generación de grandes directivos. Falleció Sergio Marchionne (FCA), anunció su retirada Dieter Zetsche (Daimler) y fue arrestado Carlos Ghosn (Renault-Nissan-Mitsubishi).

año en el segundo mayor centro productivo del país. Ford Almussafes (385.000 unidades) y PSA Vigo (400.000), con planes de crecimiento futuro, ceden terreno frente a 2017.

Pese al viento en contra, el mercado doméstico de matriculaciones ha tirado del carro. Hasta noviembre, las ventas subieron un 8% en España hasta 1,22 millones de unidades. Se prevé cerrar el año con un 7% de alza y unos 1,35 millones; lejos aún de los 1,6 millones de 2007.

Frente a las oscilaciones en las ventas -se pasó de 1,6 millones antes de la crisis a apenas 700.000 unidades en 2012-, los niveles de fabricación han sido menos volátiles.

Las exportaciones han ser-

vido para amortiguar los vaivenes del mercado local. Este año, el Brexit y el menor dinamismo del mercado alemán han ralentizado las ventas en el exterior, de las que el 80% se dirige a la Unión Europea. Tras dos meses a la baja, en octubre se produjo una mejora del 1,7% en la exportación.

La buena evolución en las ventas se produce además a pesar del bajón del 12% en las matriculaciones en España en noviembre, provocado según la asociación de fabricantes Anfac por aspectos como el retraso en las decisiones de compra por parte de los consumidores.

La presión sobre el diésel y las restricciones a los vehículos de combustión como las impuestas en la capital con

Madrid Central han calado en los clientes.

Último trimestre convulso

La parte final del año ha sido también de incertidumbre en las fábricas. La entrada en vigor el 1 de septiembre del nuevo mecanismo de medición de emisiones WLTP y la falta de motores de gasolina en plena huida de los consumidores del diésel han obligado a las plantas españolas a revisar su producción.

La entrada en vigor del WLTP el 1 de septiembre dis-

Las matriculaciones en España subirán por sexto año consecutivo y animan la actividad

paró las matriculaciones en agosto para agotar el inventario de vehículos con las anteriores especificaciones y provocó una fuerte contracción de ventas en septiembre, octubre y noviembre.

El vuelco hacia el motor de gasolina se ha consolidado. Si en enero el 51,7% de los coches nuevos era de gasolina, el 41,8% de gasóleo y el 6,5% de propulsión alternativa, en octubre el porcentaje de gasolina alcanzaba ya el 61,3%, frente al 30,5% de diésel y el 8,2% de los vehículos alternativos.

Estas tensiones se han trasladado a las plantas. Las peores paradas han sido las del grupo Volkswagen. Entre Seat Martorell y VW Navarra han dejado de fabricar más de 50.000 unidades por falta de propul-

sos. La factoría de Landaben ha sido la que más ha parado, con 15 días de cierre.

Pero también ha cerrado Ford Almussafes un total de 22 días: trece en la planta de motores y nueve en la de vehículos. Se han producido paros de cinco días en las fábricas de Mercedes en Vitoria y PSA Vigo ha firmado un Expediente de Regulación de Empleo Temporal de 50 días para menos de 400 trabajadores por la baja demanda de los modelos Peugeot 301 y del Citroën C-Elysée, cuya producción cesa el año que viene.

Iveco, que no ha facilitado sus datos de producción, está en pleno ERTE de 105 días en su centro de Madrid.

La Llave / Página 2