

La producción de coches en España crece un 14% y alcanza niveles de 2007

MEJORA DE LAS PREVISIONES/ El año pasado salieron 133.000 vehículos más de los previstos inicialmente de las 17 plantas que las multinacionales tienen en España y 330.000 más que los producidos en 2014.

Félix García. Madrid

España se consolida en el octavo puesto del ranking mundial de productores de automóviles por delante de Brasil y por detrás de México. En las 17 plantas productivas que las multinacionales del automóvil tienen instaladas en nuestro país se ensamblaron el año pasado 2.733.201 unidades, un 13,7% más que en 2014, según los datos de la patronal de fabricantes Anfac. Esto supone haber producido 133.000 vehículos más que los previstos inicialmente y 330.000 más que en 2014.

El crecimiento del mercado interno, un 20,9%, ha influido de forma positiva en el aumento de la fabricación, igual que la mejora de los mercados de proximidad como Francia, Alemania y Reino Unido. Sin embargo, desde las fábricas españolas han salido vehículos hacia China, Corea del Sur y EEUU.

Los datos obtenidos el año pasado son los mejores desde el ejercicio 2007, cuando se fabricaron 2,89 millones de vehículos, con lo que las plantas españolas ya producen a ritmos anteriores a la crisis económica.

La mejora en los resultados no varía el plan previsto por los fabricantes españoles de alcanzar el objetivo de 3 millones de vehículos anuales para el ejercicio 2017. Y parece cer-

Los fabricantes prevén llegar a tres millones de vehículos en 2017 y superar los 2,8 millones este año

cano conseguir los 2,8 millones previstos para 2016, con las adjudicaciones de vehículos puestas en producción a finales de 2015, que estarán a pleno rendimiento en este ejercicio, como el Renault Mégane en Palencia. Pero no parece que haya un salto cualitativo porque en 2016 no llegarán grandes modelos sino que habrá que esperar a 2017.

España crece en producción porque los modelos adjudicados recientemente son de gran aceptación por el público. El Renault Captur, fabricado en Valladolid en exclusiva con 259.000 unidades, es un claro ejemplo. Es el segundo modelo más fabricado en España por detrás del todopoderoso VW Polo, hecho en Navarra. El grupo Volkswagen, con las factorías de Landaben y la de Seat en Martorell, es el líder de fabricación con casi 775.000 vehículos el año pasado. En cuanto a vehículos comerciales, España es líder del mercado europeo, la furgoneta Ford Transit y el camión Iveco Stralis, fueron los más producidos.

La Llave / Página 2

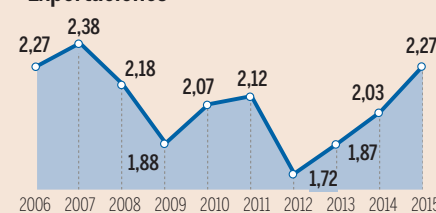
VUELTA A CIFRAS ANTERIORES A LA CRISIS

En millones de vehículos.

> Producción



> Exportaciones



> Los modelos más producidos

Turismos

MARCA	MODELO	PRODUCCIÓN
1º VW	Polo	298.358
2º Renault	Captur	255.390
3º Opel	Corsa	221.917
4º Seat	Leon	169.455
5º Seat	Ibiza	160.451

Comerciales

MARCA	MODELO	PRODUCCIÓN
1º Ford	Transit	123.139
2º Citroën	Berlingo	117.481
3º Peugeot	Partner	108.469
4º Mercedes	Vito	67.552
5º Nissan	NV 200	32.254

Industriales

MARCA	MODELO	PRODUCCIÓN
1º Iveco	Stralis	20.225
2º Nissan	Cabstar	12.553
3º Iveco	Trakker	7.731
4º Nissan	Atleon	1.765

Fuente: ANFAC

Infografía Expansión

Antonio Cobo, nuevo presidente de Anfac

FG. Madrid

El director general de General Motors (GM) España, Antonio Cobo, será nombrado nuevo presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), en sustitución de José Luis López

Schümmer. Está previsto que, durante la asamblea que se celebrará hoy jueves, salga elegido Cobo como nuevo máximo representante de la organización, al contar con el mayor consenso, según informó Europa Press. La misión de Cobo al frente de la patro-



Antonio Cobo, de GM.

nal será normalizar la convivencia entre las marcas tras ayudar el grupo Volkswagen a Competencia en su acusación de pacto de precios de las marcas de coches.

Rechazado el recurso de CCOO contra el ERE de Vodafone

I. del Castillo. Madrid

La Sala de lo Social de la Audiencia Nacional (AN) ha desestimado las demandas presentadas por CCOO contra los ERE de Vodafone y Ono, al considerar que existen causas justificadas. La sentencia considera acreditado que existen causas económicas, productivas y organizativas que justifiquen ambos despidos colectivos. La Sala de lo Social subraya el carácter "ejemplar" del acuerdo alcanzado entre las empresas y la mayoría de los sindicatos y considera que el ERE "se negoció de buena fe, con ofertas y contraofertas efectivas". El fallo agrega que, aunque no haya podido evitar el despido colectivo, ha promocionado "con éxito el número de extinciones voluntarias". Aunque el ERE se planteó inicialmente para 1.297 empleados, finalmente fue de 1.059, de los que 572 fueron voluntarios.

Por su parte, CCOO ha decidido no recurrir la sentencia de la AN ya que un recurso "sólo aumentaría la incertidumbre en una firma donde todo ocurre a gran velocidad".

Un fondo de Crédit Agricole entra en CLH

M.Á. Patiño. Madrid

Crédit Agricole Assurances, la aseguradora del gigante francés Crédit Agricole, se ha hecho con un 5% de CLH. Tal como adelantó ayer la edición online de EXPANSIÓN, la entidad gala ha adquirido esa participación a BP, que hace unos días anunció su salida del operador de oleoductos en España.

BP comunicó que iba a vender un 5% de CLH a un inversor institucional francés, sin desvelar el nombre. Crédit Agricole se ha hecho con ese 5% de CLH en una operación valorada en más de 160 millones a través del fondo Vaugirard Infra. La entrada de Crédit en CLH es el enésimo movimiento en el capital del grupo. Repsol salió al vender al fondo Ardian su 10%, y hace unos días Cepsa traspasó el 9% que le quedaba al fondo canadiense Borealis. Los fondos ya tienen más del 80%.

Audi saca el Q3 de Martorell para fabricar el A1

Félix García. Madrid

Audi hizo oficial ayer que Seat Martorell producirá el Audi A1 a partir de 2018 y que ese mismo año perderá la producción del Q3, como informó EXPANSIÓN ayer. La marca de los cuatro aros anunció una reestructuración de la producción de sus modelos que afecta a varias plantas.

El primer movimiento es que la fábrica de Audi en Bruselas, donde fabrica actualmente el A1, pasará a ensamblar modelos eléctricos que la marca va a agilizar a raíz del caso Volkswagen. Esto hará que la segunda generación del Audi A1 que llega en 2018 pase a ensamblarse en la planta de Seat en Martorell. La llegada

del A1 implica la salida del todocamino Q3, que a partir de ese mismo año dejará de producirse en la planta catalana y pasará a la de Gyor (Hungría) donde Audi hace el deportivo TT y su variante descapotable.

Estos movimientos según Rupert Stadler, presidente ejecutivo y consejero delegado de Audi, se realizan en aras de "nuestra eficiencia" ya que "nos permitirá utilizar nuevas sinergias dentro del grupo Volkswagen"; al mismo tiempo que "protege puestos de trabajo y promueve la internacionalización de la red de producción".

Para la planta española de Seat en Martorell la noticia supone un incremento de



Rupert Stadler, presidente ejecutivo y CEO de Audi.

El Audi A1 llega en 2018 y se hará en la misma línea que el Ibiza y un todocamino urbano de Seat

producción con la llegada del A1. Con este modelo se pasarán a producir unos 170.000 coches al año por los 115.000 del Q3. Sin embargo, el A1 supone menos valor añadido, ya que emplea un menor número de componentes que el todocamino y necesita sólo 17 horas de trabajo por las 28 del Q3 para realizar cada unidad.

Para Seat, para Audi y para el grupo VW, es más rentable fabricar el A1 que el Q3 por-

que lo va a realizar en la misma línea que el futuro Ibiza y un todocamino pequeño de Seat, con lo que saldrán tres modelos diferentes de la misma cadena. Además, en Hungría la mano de obra para hacer el Q3 es menos costosa.

De ahí que desde el comité de empresa de Seat se pida que se llene el vacío de horas que dejará el trasvase entre el A1 y el Q3 a partir de 2018 en Martorell con otro modelo de cualquier marca del grupo alemán que se pueda ensamblar en la Línea 2 de la fábrica, en la que se hace el León. Este usa la plataforma MQB en la que se basan, entre otros, el VW Golf, el VW Passat, el Audi A3 o el Skoda Octavia.