

## Hydro vende su planta de Santa Oliva y acuerda el cierre de Pinto

Eric Galián. Barcelona

La crisis desatada en las fábricas de Hydro en Santa Oliva (Tarragona) y Pinto (Madrid) está más cerca de solucionarse. El fabricante noruego de aluminio anunció ayer que ha retirado el Expediente de Regulación de Empleo (ERE) que afectaba a los 69 trabajadores de la planta tarraconense tras llegar a un acuerdo con un posible comprador. La operación, todavía no formalizada, permitiría dar continuidad a la producción y mantener el empleo.

Hydro no ha desvelado el nombre de la empresa interesada aunque, según fuentes cercanas, sería un fabricante internacional del sector. La instalación de Santa Oliva tiene 15 años y está dedicada a la extrusión de aluminio.

La compañía anunció hace un mes su intención de cerrar las dos plantas por "causas productivas y organizativas", una medida tachada de "injustificada" por los trabajadores, ya que la empresa no está en números rojos. El año pasado, facturó 159.337 millones de coronas noruegas (16.559 millones de euros) en todo el mundo y registró un resultado neto antes de intereses e impuestos de 4.323 millones de coronas noruegas (449 millones de euros).

Los empleados de Santa Oliva llevaban días de protestas y habían anunciado una huelga indefinida para ayer, que finalmente fue desconvocada.

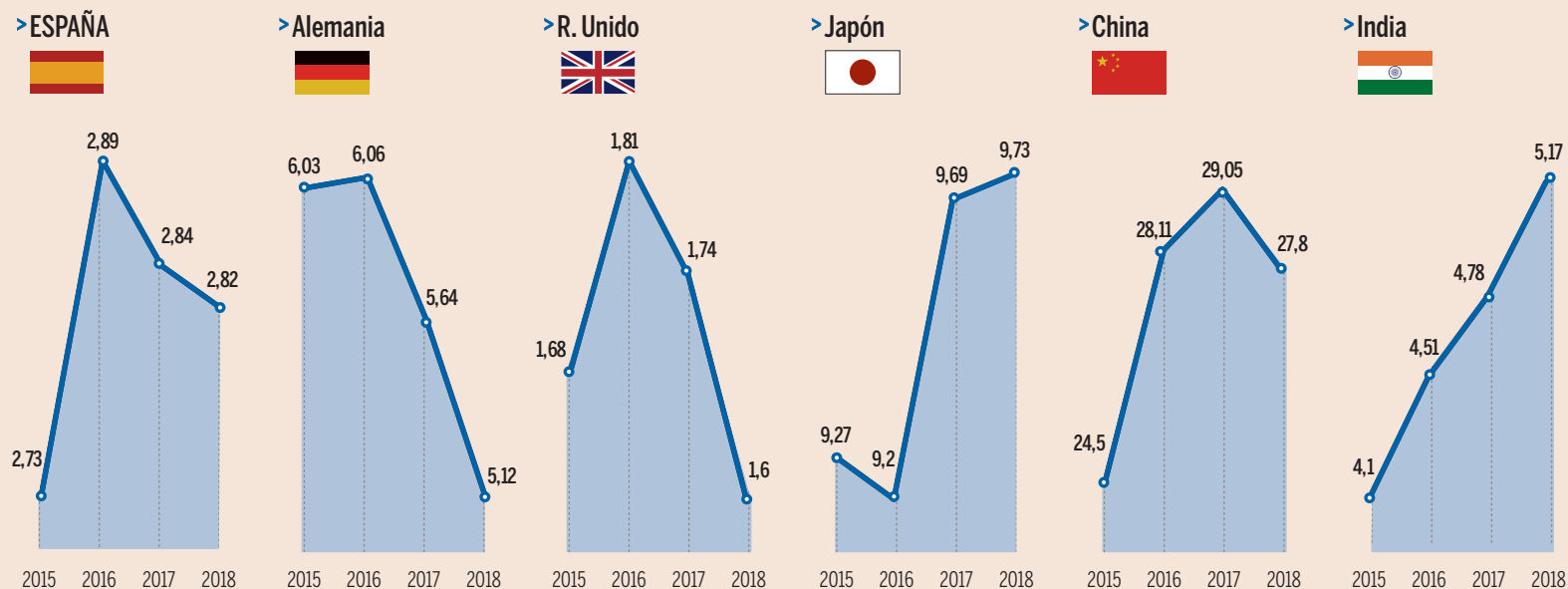
### Cal y arena

La fábrica de Pinto, en cambio, sí cerrará después que la empresa haya alcanzado un pacto con los trabajadores que incluye medidas para reducir los efectos negativos de las reestructuraciones. De los 66 empleados, seis se prejubilizarán, 11 serán reasignados a otras instalaciones de Hydro en España y los 49 restantes saldrán de la empresa con una indemnización de 33 días por año trabajado con un máximo de 24 mensualidades.

La multinacional, con presencia en 40 países y un equipo global de 35.000 empleados, trabaja para sectores como la automoción, el transporte o construcción. En España cuenta con otras plantas en La Roca del Vallés (Barcelona), La Selva del Camp (Tarragona), Miranda de Ebro (Burgos) e Irurzun (Navarra).

## GRANDES FABRICANTES DE COCHES EUROPEOS Y ASIÁTICOS

En millones de unidades.



Fuente: Anfac, Acea y Comisión Europea

Expansión

# Asia gana terreno a Europa en la producción de automóviles

**EN LOS ÚLTIMOS CUATRO AÑOS/** China e India despuntan como los grandes fabricantes mundiales de mayor crecimiento, mientras España resiste frente a la pérdida de competitividad de Alemania y Reino Unido.

Iñaki de las Heras. Madrid

La lucha por mantener la competitividad de las fábricas de automoción no sólo se libra en España, sino en el conjunto de Europa, donde el sector se encuentra en guardia ante la consolidación de Asia como el gran fabricante mundial y su ventaja en la producción de vehículos alternativos.

La producción mundial de vehículos sufrió el año pasado su primera caída desde la crisis de Lehman Brothers en 2008, del 1%, fruto del retroceso del 4,2% en China, del 9,3% en Alemania, del 9,4% en Reino Unido y del 1% en España. Sin embargo, más allá del bache de 2018, la tendencia a largo plazo es distinta: Europa recorta su producción y Asia sube con fuerza, espoleada por las dinámicas de sus mercados locales y también por su mejor posicionamiento en los coches eléctricos e híbridos.

### Cuatro años

Entre 2015 y 2018, la producción de vehículos de los cuatro grandes fabricantes de la UE –Alemania, España, Francia y Reino Unido, por este orden– ha retrocedido un 4,8%, con las fábricas germanas al frente de las caídas, con descensos del 15%, según la patronal española de fabricantes Anfac, la europea Acea y la Comisión Europea. Las alarmas están encendidas y el

**China e India elevan producción un 13% y un 25% desde 2015, frente a la caída del 15% de Alemania**

**España no llega a tres millones de coches, pero avanza mejor que los rivales europeos**

**El mayor fabricante europeo, VW, tiene planes para las plantas de Martorell y Landaben**

gran fabricante europeo, Volkswagen, ya ha anunciado que las plantas alemanas serán la punta de lanza en las transformaciones del sector, sin renunciar a nuevos modelos en las españolas de Martorell o Landaben.

En España, la caída del año pasado, sumada a los mensajes contra el diésel y los ajustes de empleo en las fábricas dibujan un panorama incierto, pero no tanto como el de otros países europeos. El último año se produjeron un 3% de coches más que en 2015, frente a los retrocesos en Reino Unido y Alemania.

El sector español ha respondido acelerando las inversiones. El año pasado dedicó 3.000 millones de euros a esta



Elena Ramón

### UN MAL AÑO

Las ventas de turismos acumulan un retroceso del 5,3% en lo que va de año, frente a la subida del 7% en 2018, mientras que la producción de vehículos lleva cayendo mes a mes desde octubre del año pasado y cerrará previsiblemente 2019 con un retroceso del 3%, frente al 1% de del año pasado.

partida, un 42% más y muy por encima de la media de 2.000 millones de los últimos cinco años. El reto es mantener el pulso en la batalla europea y también defender la veintena larga de modelos de exclusiva mundial salidos de los lineales españoles. Con la incógnita acerca de los nuevos planes estatales de estímulo, la ministra de Industria en funciones, Reyes Maroto, ha dedicado los últimos meses a intentar atraer inversores asiáticos para disponer de

**EEUU eleva su producción a golpe de arancel, pero ha retrocedido un 6,6% en cuatro años**

una gran fábrica de baterías de coche eléctrico en el país y no perder la estela de los grandes cambios sectoriales.

La caída en la UE, que el año pasado produjo en total 19,2 millones de vehículos en 309 fábricas, contrasta con la progresión del 10,1% en Asia desde 2015. Los cuatro grandes países de la región ya producen al año casi 50 millones de vehículos, con Japón y Corea del Sur como los dos principales exportadores, y China como líder mundial. Desde 2015, China ha incrementado su producción un 13% e India lo ha hecho un 25%.

Estados Unidos, que el año elevó su producción a golpe de arancel, acumula caídas del 6,6% en los últimos cuatro

años y ha emprendido una carrera proteccionista que contrasta con la posición de la Comisión Europea, cuyo reciente acuerdo comercial con los países del Mercosur será especialmente positivo para los fabricantes de vehículos y puede servir de acicate para las exportaciones españolas. Mientras, Brasil ha elevado un 18% la producción en cuatro años, hasta 2,87 millones de unidades, y México lo ha hecho un 17%, hasta 4,1 millones. Las estrategias nacionales, por su parte, siguen un curso distinto a las de las grandes corporaciones, que están potenciando las alianzas para reducir riesgos.