

# Las fábricas tiran de flexibilidad

La producción se adapta a la demanda a base de EREs temporales que evitan los despidos

FÉLIX GARCÍA MADRID

La producción de coches, más que nunca se hace por encargo. El modelo se produce según se pide en el concesionario. Así se controlan los stocks, caros para los fabricantes, y la producción se adapta a la demanda. Esta última va a caer en Europa, por el Brexit británico, por las dudas en la economía francesa y, en España, por la parálisis que supone no contar con un Gobierno desde noviembre de 2015.

De hecho, las alarmas saltan en julio al caer las ventas de coches en Europa un 1,4% cortando la racha de 34 meses seguidos de crecimiento. Aunque el mercado repuntó con fuerza en agosto, algunos países dan síntomas de fatiga.

Por este motivo, las fábricas españolas y sus sindicatos han introducido un sinfín de cláusulas de flexibilidad en los diferentes convenios. Y en último caso, se acuerda un Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) para evitar despidos. El último se selló ayer en el centro de Grupo PSA en Villaverde (Madrid) selló ERTE de un máximo de 49 días desde el 1 de octubre hasta el 31 de diciembre que afectará a 1.311 empleados, el 65% de la plantilla que tendrán un complemento del 80% de la retribución salarial bruta para cada jornada de suspensión. La no acumulación de stock por la caída de la demanda, clave para este nuevo ERTE. El grupo galo tiene en marcha otros dos expedientes temporales en el centro Vigo a la espera de que lleguen la nueva generación de las furgonetas Citroën Berlingo y Peugeot Partner el año que viene.

Si la caída de la demanda es negativa, si es positivo este último problema: el de bajar la producción por la llegada de un nuevo modelo. Algo que afecta a casi to-



Montaje en cadena del Citroën C4 Cactus en la planta de Grupo PSA en Villaverde (Madrid). EL MUNDO.

**Los coches fabricados durante el año llegan casi a los 2 millones, un 9,9% más.**

das las plantas españolas donde los grandes grupos automovilísticos van a invertir 7.000 millones de euros en los próximos ejercicios.

Por ejemplo, General Motors tiene un ERE temporal de 35 días hasta abril de 2017 por la caída de la demanda y ante la llegada de la nueva generación del Opel Meriva y de su *hermanastro*, el Citroën C3 Picasso. Por su parte, Volkswagen ha reconocido que podría aplicar medidas de flexibilidad laboral en su centro de Navarra ante la llega-

da del nuevo Polo el próximo año que afectaría durante cuatro o cinco semanas a la producción. Al igual que Seat en Martorell por el inicio del Ibiza. La nueva generación entrará en producción en el primer trimestre de 2017, lo que provocará que durante el primer semestre del próximo año no se necesite ningún trabajador de las Empresas de Trabajo Temporal. Sin embargo, la empresa sí contratará 400 trabajadores más en el segundo semestre, cuando el Ibiza ya haya llegado al mercado y suba la producción de este modelo.

Nissan en Barcelona no va a cumplir su promesa de crear 1.000 empleos por la caída de la demanda del Pulsar y por el retraso en la llegada de la *pick up* de Renault, *hermana* de la Nissan Navara. Ahora, la estimación es crear unos

400 empleos, mientras que la factoría de la marca de Ávila está a la espera de una nueva adjudicación.

Mientras que Ford, en este caso por el retroceso de la demanda en Europa, pactó en julio con los sindicatos de la factoría de Valencia reducir la jornada laboral en dos horas para evitar el despido de 430 trabajadores temporales.

No obstante, las fábricas españolas gozan de buena salud. Hasta agosto se han producido 1.962.669 en España, un 9,9% más que en el mismo período de 2015 y se espera superar los 2,8 millones de vehículos producidos este ejercicio.

Del total de vehículos montados en los ocho primeros meses, se han exportado 1.634.868 unidades, un 11,1% más. El 83% de los vehículos producidos en España son vendidos en el exterior.

## Cambios en las direcciones de las marcas de Bergé España

F.G MADRID

Bergé Automoción oficializó ayer cambios en las cúpulas directivas de las marcas de vehículos que distribuye en España: Mitsubishi, Subaru, Ssangyong e Infiniti.

Por un lado, Jorge Belzulce, hasta ahora máximo responsable de Infiniti en España pasa a ser consejero delegado de B&M Automóviles España, el importador oficial de Mitsubishi Motors en nuestro país.

Belzulce sustituye a Rafael Sainz, quien a partir de ahora se ocupará de SkBergé, la filial de la empresa española encargada de la distribución de vehículos en América Latina. Sainz cruza el Atlántico para trabajar desde Chile.

Por otro lado, el puesto que ha dejado vacante Belzulce en Infiniti será ocupado por Agustín Álvarez de las Asturias, quien llega procedente de Subaru. En este baile de cambios, Carlos Olosa se convertirá en el sucesor de Álvarez de las Asturias de Subaru. El presidente de Subaru y de Ssangyong en España continuará siendo Pedro Cabeza.

Para cerrar el círculo, Olosa deja SsangYong cuyo puesto en la dirección general será asumido por Tomás Galbis Sainz de Vicuña, hasta ahora responsable de Kia en Argentina, marca que es importada allí por el grupo Bergé. Todos estos nombramientos se hacen efectivos de modo inmediato, por lo que el próximo Salón del Automóvil de París (del 1 al 16 de octubre para el público general) les servirá de estreno oficial.

## Los conductores mayores tienen menos accidentes, pero mucho más graves

El 60% de los automovilistas cree que el psicotécnico para renovar el permiso es «poco riguroso»

FÉLIX CEREZO MADRID

Hace unos meses, un conductor gallego de avanzada edad atropellaba y mataba a varios ciclistas. El automovilista había pasado hacía poco tiempo las pruebas para la renovación de permiso, así que de inmediato saltó una doble polémica: la capacidad de los mayores al volante y la rigurosidad de las pruebas que les permiten seguir conduciendo.

La Fundación Línea Directa Aseguradora ha realizado un estudio que aborda esos aspectos. *Mayores de 65 años, ¿peligro real o mito social?* lo han titulado y la primera con-

clusión es que su accidentalidad (relativa) es muy inferior al resto. Considerando el número de conductores que hay en cada tramo de edad, tienen cuatro veces menos siniestros que los menores de 25 años; y la mitad que los de entre 35 y 44 años.

En buena parte, ese hecho responde a que, conscientes de sus limitaciones, hacen muchos menos kilómetros o no circulan de noche, por lo que su exposición es muy inferior.

Ahora bien, cuando ocurre el accidente, los mayores salen peor parados: su mortalidad es 2,5 veces superior, pues su cuerpo resiste menos,

suelen ir en vehículos muy viejos y el accidente tipo que sufren –salidas de la vía– es bastante severo. Si entre 2009 y 2014 la siniestralidad de todos los conductores se redujo un 30%, la de los veteranos creció un 5%.

Pero una cosa son los datos y otra las opiniones. Y aquí, los mayores tienen la batalla perdida. Al menos, entre 1.700 conductores encuestados para la investigación. Extrapolando los datos, más de 10 millones de conductores habrían sufrido alguna situación de riesgo provocada por un veterano; otros ocho millones dice que los *senior* son «peligrosos» y 4,4

millones retirarían el permiso a sus familiares de más edad.

Les culpan de circular de forma distraída, de ir muy lentos, de no cambiarse bien de carril o de ignorar la señalización. A su favor cuentan que son más prudentes y responsables y menos agresivos.

Aunque el estudio no lo dice, parte de esa desconfianza viene del recelo hacia los 2.000 centros que hacen el *psicotécnico* para renovar el permiso. En este caso, la mitad de los conductores españoles piden más controles a la Administración y el 60% opina que son exámenes «poco

rigurosos». Se entiende si el 98% de los entrevistados no lo ha suspendido nunca y casi el 10% lo aprobó sin casi pasar la prueba. Además, reclaman que los usuarios de más de 65 años hagan el control cada año y no cada cinco como ahora.

Sin embargo, el trabajo de Línea Directa cuestionaría esa impresión. En este caso, los investigadores estudiaron 469 reconocimientos en varios centros de Valencia. Pues bien, sólo uno de cada cinco mayores obtuvo el «apto» sin restricciones. En siete de cada 10 casos se impusieron limitaciones a la conducción y el 10% restante, fue rechazado.

Por cierto que el modelo español, aparte del más caro, es el único con centros privados para estas pruebas. En otros países funciona una autodeclaración del conductor diciendo que está en condiciones. O son los médicos, privados o el de cabecera, quienes dan la idoneidad.