

De los Mozos: “Hoy el empleo en Renault España está garantizado”

AUTOMOCIÓN/ El grupo francés anunciará en julio su hoja de ruta a medio plazo. A partir de ahí, las plantas españolas deberán negociar un nuevo plan industrial 2021-2024 con una mayor competitividad.

Félix García. Madrid

El pasado 29 de mayo, Renault Group anunciaba un recorte de 2.000 millones en costes fijos y una reducción de la producción anual de coches que pasará de seis millones de vehículos a entre 3,3 y 4,4 millones en función de la demanda y de si se produce cinco o seis días a la semana.

Ese día, el grupo explicó que las cuatro fábricas españolas –Carrocerías y Montaje Valladolid, Motores Valladolid, Montaje de Palencia y Cajas de cambio de Sevilla– no verían afectadas sus capacidades. “A día de hoy, el empleo en las plantas españolas está garantizado”, explica José Vicente de los Mozos, responsable mundial de fabricación de Renault Group y presidente de Renault España.

Sin embargo, el Covid-19 arroja incertidumbre acerca de cómo se va a comportar el propio virus y el mercado. Luca de Meo asume la presidencia del consorcio francés el próximo julio y será el encargado de presentar la estrategia a medio plazo de la compañía. Una vez conocida, la filial española se pondrá a elaborar, para luego negociar con los trabajadores, el plan industrial que debería marcar la estrategia a seguir entre 2021 y 2024. En dicho plan se exigirá una mayor competitividad a las plantas porque, co-

ESTRATEGIA

Luca de Meo será nuevo CEO de Renault Group en julio y anunciará la estrategia a medio plazo de la compañía. A partir de ahí, España negociará su futuro plan industrial para 2021-2024, en el que el grupo exigirá más competitividad.

“La producción dependerá del mercado; fabricamos bajo pedido, no para estocaje”

mo recuerda De los Mozos, “tenemos un problema de sobrecapacidad de producción en Europa”, con lo que a medio plazo no se sabe qué ocurrirá con el empleo.

Eso sí, recuerda que “nosotros producimos bajo pedido, no para estocaje”. Y en la futura estrategia de Renault Group predominará la rentabilidad por vehículo fabricado frente al volumen.

Prórroga de los ERTE

En este sentido, se muestra favorable a la prórroga de los



José Vicente de los Mozos, presidente de Renault España.

expedientes de regulación temporales de empleo (ERTE) hasta septiembre acordado ayer entre Gobierno y agentes sociales. Considera que son una herramienta para mantener las plantillas siempre “que se haga un buen uso y no un abuso de ellos”. Recuerda: “Nosotros ya no los necesitamos porque en Valladolid y Palencia ya hemos alcanzado la velocidad de cruce”. Y, al ser preguntado sobre si sería partidario de extenderlos hasta diciembre, se muestra cauto: “Hay que ver

cómo evoluciona el virus”. Pero, de momento, las previsiones continúan siendo que España producirá este año 700.000 vehículos menos que en 2019.

De los Mozos elogia que el Gobierno haya aprobado el plan de impulso a la cadena de valor de la industria de automoción, “dado que se ha escuchado al sector y han intervenido varios ministerios como Transición Ecológica e Industria, entre otros”. Y es favorable al Plan Renove, “que permitirá retirar de la circula-

“Hay un problema de sobrecapacidad en la producción de coches en toda Europa”

ción vehículos muy contaminantes beneficiando la descarbonización y la transición hacia el eléctrico”.

Considera que la industria española está preparada para producir vehículos electrificados. Ahora bien, recuerda que “el coche eléctrico ha venido para quedarse, pero ha de pasar por la transición de los vehículos híbridos”. Renault fabrica en España el Captur híbrido enchufable y próximamente incorporará esta tecnología al Mégane fabricado en Palencia.

Incide además en que el plan del Gobierno favorece la credibilidad de la industria española de automoción, sobre todo tras el anuncio de Nissan del cierre de sus fábricas en Cataluña. España, recuerda, no cuenta con ningún centro de decisión de los grandes grupos automovilísticos. “Para que una multinacional adjudique un modelo a una fábrica española se siguen tres criterios: competitividad, unos agentes sociales que entiendan la coyuntura y unas Administraciones que escuchen”.

Las plantas de coches solo producen en mayo un tercio de lo normal

I. de las Heras. Madrid

La producción de vehículos en las 17 fábricas españolas apenas equivale en mayo a una tercera parte de la cifra registrada en el mismo mes del ejercicio anterior. Según datos de Anfac, las plantas fabricaron 92.900 coches durante el mes, un 68% menos que en el mismo mes de 2019.

La producción se desplomó en términos interanuales, pero mejoró con respecto a abril. Entre finales de marzo y finales de abril, las plantas estuvieron cerradas por la crisis del coronavirus. La falta de suministros provocó las primeras paradas, que se convirtieron en totales con el decreto de hibernación de la economía, aplicado poco después. La fabricación de coches no fue considerada actividad esencial y se detuvo por completo.

La reapertura de las plantas se produjo de forma gradual. Seat Martorell reinició la actividad el 27 de abril, mientras que Renault lo hizo dos días después en Valladolid y Palencia. Los trabajadores de Ford Almussafes regresaron el 4 de mayo y los de PSA en Figueruelas y Vigo, el 11 de mayo. Abril registró un mínimo histórico de actividad, con apenas 4.844 unidades fabricadas, un 98% menos que un año antes.

En el año

En los cinco primeros meses del año, la producción asciende a 744.959 unidades, un 41% menos que en el mismo periodo del año anterior. La evolución ha sido muy parecida a las de las matriculaciones de vehículos, que en mayo descendieron un 72% y que en los cinco primeros meses del ejercicio acumulan un retroceso del 54%. El Gobierno acaba de aprobar un plan de apoyo a la automoción que incluye incentivos a la compra de coches y que permitirá reducir la caída del 40% en las ventas prevista para este año.

En mayo, las exportaciones de coches experimentaron una caída de 66% y se situaron en 81.082 unidades. En el conjunto del año, se vendieron 614.930 unidades en el exterior, un 40% menos que en el mismo periodo del año anterior. La caída en la producción de turismos en las fábricas españolas es muy similar a la de todocaminos, señala Anfac.

Nissan Barcelona pide “negociar” para evitar “la peor solución”

A. Zanón. Barcelona

El tiempo corre para Nissan, que tiene como objetivo cerrar su fábrica de Barcelona el próximo diciembre. Los sindicatos no tienen prisa por comenzar a negociar y siguen luchando por que las instalaciones funcionen. Además, la Administración ha asegurado que no lo pondrá fácil.

En este contexto, el responsable de las operaciones de Nissan Motor Ibérica, Frank Torres, urgó ayer a los sindicatos a que lo reconozcan como interlocutor y acepten pactar las condiciones del cierre de la factoría de la Zona Franca –además de otras ins-

talaciones satélite– que implicará cerca de 3.000 despidos.

“No contemplo un escenario donde los trabajadores no se sienten a negociar; nos llevaría a la peor solución”, alertó en un encuentro con periodistas, pero no concretó más.

El 28 de mayo, la multinacional nipona anunció el cierre de sus instalaciones en Cataluña. Torres dejó claro que es una decisión que no

Los sindicatos luchan por la continuidad mientras la Administración no pondrá fácil el cierre

depende de él, sino de Japón, y que el repliegue ya no tiene marcha atrás pese a las ayudas públicas. Descartó además un plan de reindustrialización, incluido el traspaso de las instalaciones a otra empresa.

Nissan ha comenzado las consultas con el comité europeo. También espera hacer lo propio a partir del próximo martes en España, donde los contactos se prolongarán durante treinta días.

Los sindicatos, que ayer se manifestaron en el municipio donde reside el propio Torres, dicen que se sentarán en la mesa, pero con la intención de



Factoría de Nissan en la Zona Franca de Barcelona.

buscar una solución y evitar el cierre, que Nissan da por inevitable. Tanto el Gobierno como la Generalitat todavía tienen esperanzas de que el grupo asiático reconsidere su postura. Torres desistió evaluar el coste del cierre –las ci-

fras van de los 600 millones a los 1.400 millones– y recordó que el grupo no se irá de España, donde todavía contará con 1.200 empleados en las fábricas de Ávila y Cantabria y los centros de marketing, ventas y recambios de Barcelona.