

## GOLPE AL AUTOMÓVIL LA REACCIÓN DE LA INDUSTRIA

# Una automoción en 'shock' urge un plan de choque contra la crisis

**LA VISIÓN EMPRESARIAL/** La marcha de Nissan de Barcelona eleva la presión sobre el Gobierno acerca del diseño de un programa de estímulos. Los fabricantes reclaman apoyo urgente como en Francia.

I. de las Heras. Madrid

El cierre de Nissan en Barcelona era altamente probable, pero no por ello deja de resultar traumático para una industria española, la de automoción, que mueve el 10% del PIB del país y que lucha por mantener su competitividad frente a los rivales internacionales. Los fabricantes de vehículos, integrados en Anfac, advirtieron ayer de que el sector está en una situación "especialmente difícil" y de que lo ocurrido en Barcelona es un aldabonazo ante lo que puede ocurrir. El de ayer "tiene que ser el último cierre y una piedra de toque" para que el Gobierno movilice recursos de forma "muy urgente", aseguró su director general, José López-Tafall.

## Frente empresarial

Hace días, Anfac, los proveedores de Sernauto y los vendedores de Faconauto y Ganvam presentaron al Gobierno un plan de choque para lograr una rápida recuperación del sector tras el impacto del coronavirus. A los estímulos a la compra de vehículos sumaron la petición de un apoyo decidido a la industria, como en otros países europeos. El Gobierno se muestra receptivo, pero advierte de que, a falta de Presupuestos, poco puede hacer.

## 2,7 MILLONES

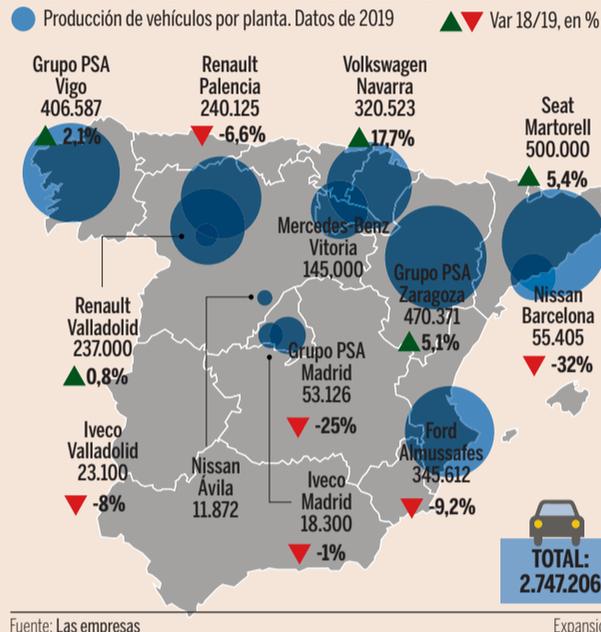
Las 17 fábricas españolas produjeron el año pasado 2,7 millones de vehículos. Sin el golpe del coronavirus, su objetivo es acercarse a los 3 millones. Martorell (Seat), Figueruelas (PSA) y Vigo (PSA) son los mayores ejes industriales.

## Las empresas quieren estímulos rápidos para no perder competitividad

Los fabricantes comparten con proveedores como Gestamp o Antolin el temor a una deslocalización hacia Europa. Los países del entorno están lanzando planes de ayudas públicas que pueden alterar el mapa europeo de producción. Francia apoyará a PSA y Renault con 8.000 millones, y Alemania pondrá más de 2.500 millones para su industria.

Las matriculaciones de coches cayeron un 97% en abril en España y la producción lo

## FÁBRICAS DE AUTOMÓVILES EN ESPAÑA



hizo un 98%. La previsión es que este año se vendan 700.000 coches nuevos, un 45% menos, y que la recuperación fabril sea lenta.

Para los fabricantes españoles, son necesarias medidas "rápidas e intensas" para mantener la posición de España como segundo fabricante europeo de automóviles. El golpe del cierre de Nissan se sintió ayer no solo en el ámbito empresarial y sindical, sino también en el político. "Es un ataque al corazón industrial",

dijo el Ministerio de Industria. Han "dejado morir" la planta, señalaron los sindicatos en alusión a la empresa japonesa. "Los 3.000 empleos los ha destruido el Gobierno con sus irresponsabilidades", afirmó el secretario general del PP, Teodoro García Egea.

Nissan apenas ensambló 75.000 vehículos en Barcelona el año pasado, la mitad que en 2012. La multinacional japonesa, que atraviesa problemas de viabilidad, lleva una década sin invertir en la Zona

Franca y no ha asignado modelos de reemplazo para suplir los que ha ido perdiendo. Tras la prematura retirada del Pulsar compacto, la fábrica se quedó sin las furgonetas de combustión NV200, que se trasladaron a Francia, y abocada a producir vehículos de poco recorrido comercial como las pick up Navara o el eléctrico eNV200. En mayo concluía la producción de las Mercedes Clase X, pero no ha habido ni siquiera ocasión de despedirse, ya que tras el regreso a la actividad a comienzos de mes, una vez superado el decreto de hibernación, hubo una huelga de trabajadores y una ruptura en la cadena de suministro.

La nueva estrategia de la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, presentada esta semana, tampoco traía buenos augurios para la planta de Barcelona. Renault se hará cargo de liderar la actividad en Europa, mientras que Nissan se concentrará en los mercados donde aventaja al socio francés, que son el japonés, el chino y el norteamericano. Al margen de instalaciones como la de recambios de Ávila o la de fundición de Cantabria, la única planta de producción de Nissan en Europa, que no en la UE, será ahora la británica de Sunderland.

## Alcoa anuncia el despido de 534 empleados de la planta de Lugo

Expansión. Madrid

Alcoa comunicó ayer la apertura de un periodo informal de consultas por el despido colectivo de un máximo de 534 empleados de su planta de aluminio primario de San Cibrao, en Cervo (Lugo), debido a su producción "ineficiente" y su situación "insostenible". Los problemas "estructurales" de altos costes de energía y el bajo precio del aluminio, junto con el exceso de capacidad global, "han causado significativas pérdidas recurrentes, que se prevé que continúen", según el fabricante. Todo ello, ante una serie de problemas "externos" de producción y de mercado que han hecho que la fábrica "no sea competitiva".

El complejo industrial de San Cibrao está compuesto por una planta de aluminio y una de alúmina, que emplean a 633 y 510 personas, respectivamente. Con la reestructuración, prevé operar "solo una parte de la fundición". Con todo, asegura que la producción de la planta de alúmina "no se verá afectada por este periodo informal de consultas".

Ahora, inicia un periodo informal de consultas con una duración de unas tres semanas con los representantes de los trabajadores ante la situación "insostenible" de la planta de aluminio. Tras ello comenzaría el plazo formal de negociación para este despido colectivo. "No se tomará ninguna decisión hasta que el periodo de consultas haya concluido", sostiene.

## Nissan pierde 5.675 millones, sus primeros números rojos en 10 años y los mayores en 20

A.F. Madrid

Nissan perdió 671.200 millones de yenes (5.675 millones de euros) en el ejercicio fiscal cerrado el 31 de marzo, sus primeros números rojos en la última década y los peores resultados en veinte años. El año anterior ganó 2.700 millones de euros.

El grupo presentó las cuentas junto al drástico plan para recortar su capacidad global del 20% -que incluye el cierre de las plantas de Barcelona y otra en Indonesia, pero mantiene activa la de Reino

Unido-, con el que prevé ahorrar 2.500 millones de euros de costes fijos anuales. Reducirá su capacidad a 6 millones de unidades al año.

De hecho, las elevadas pérdidas netas de Nissan se deben, en gran parte, a costes de reestructuración y depreciación de activos por valor de 5.100 millones de euros. Sus pérdidas operativas fueron de 342 millones.

La reestructuración se enmarca en la reorganización mundial de su alianza con Renault y Mitsubishi, por la que

se reparten mercados y segmentos (eléctricos, autónomos y enchufables híbridos) para reducir costes y mejorar la rentabilidad ante la caída de ventas por el Covid-19.

Nissan, que empeoró su marcha y disparó las tensiones con el socio francés tras la detención del expresidente

**El grupo, que ganó 2.700 millones el año anterior, anotó 5.100 millones en costes de reestructuración**

de la alianza Carlos Ghosn, a finales de 2018, redujo los ingresos un 114,6%, hasta 9,87 billones de yenes (83.450 millones de euros). La compañía vendió un total de 4,93 millones de vehículos, con un descenso del 10,6%.

El fabricante, que se centrará en Japón, Estados Unidos y China y asumirá la conducción autónoma dentro de la alianza, no ofreció previsiones para este ejercicio, que ha comenzado con caídas de ventas históricas debido al coronavirus.

La firma dijo que su producción cayó un 62% en abril. "Haré todo lo que pueda para devolver a Nissan a la senda del crecimiento", afirmó el consejero delegado, Makoto Uchida.

Nissan reducirá sus modelos a menos de 55, frente a los 69 actuales, y señaló que tiene liquidez por valor de 12.700 millones de euros y acceso a créditos por unos 11.000 millones. Su cotización ha caído un 29% en 2020, pero ayer subió un 8,1% antes de presentar las cuentas.

## Antolin pierde 29 millones y logra apoyo de los bancos

I.H. Madrid

Grupo Antolin registró unas pérdidas de 28,9 millones de euros en el primer trimestre, frente al beneficio de 15 millones un año antes, debido a la crisis del coronavirus, pero tiene el apoyo de los bancos para flexibilizar su deuda. Los ingresos se situaron en 1.054 millones, un 17% menos, entre caídas del 23% en la producción mundial de coches. El fundador de Cabify, Juan de Antonio, ha fichado como asesor de la compañía.