



Un empleado de Volkswagen, en mayo en Wolfsburg. MORITZ FRANKENBERG (GETTY)

Alemania e Italia tratan de evitar el fin de su industria del automóvil

Berlín aprueba varios incentivos para estimular las ventas de coches eléctricos

MANU GRANDA
ELENA G. SEVILLANO
Madrid / Berlín

Las costuras del tejido industrial europeo se están tensando. El grupo Volkswagen informó el lunes de algo que hace unos años hubiese sonado a broma: se plantea, por primera vez en su historia, cerrar plantas en Alemania, su cuna y símbolo industrial del Viejo Continente. Allí, la automovilística acusa serios problemas de rentabilidad y una baja actividad de sus fábricas debido a una demanda que nunca volvió a ser la misma tras el estallido de la pandemia. Para muestra un botón, Alemania cerró 2023 con poco más de 2,8 millones de ventas de coches nuevos frente a los más de 3,6 millones que había registrado en 2019, según datos de OICA, la organización internacional de fabricantes automovilísticos. En ese mismo periodo, la OICA resalta que la producción automovilística alemana pasó de 4,66 millones de unidades anuales a 4,11 millones. Este año, la producción arrastra un retroceso del 4% hasta julio en comparación con 2023, con 2,41 millones de unidades ensambladas, según VDA, la patronal de fabricantes alemana.

Tras el anuncio de Volkswagen, los sindicatos alemanes, que tienen peso en el consejo de supervisión del fabricante, se pu-

sieron en marcha y movilizaron a 25.000 trabajadores de la compañía que se presentaron el miércoles en la sede del grupo en Wolfsburg, para ver con sus ojos a los miembros del consejo de administración explicar los planes de recorte. Les dedicaron varios minutos de silbidos, abucheos y gritos de "¡Somos Volkswagen, vosotros no lo sois!" antes de que empezara la reunión, que las cámaras no pudieron grabar.

"Hemos perdido unas 500.000 ventas de coches, lo que equivale a la producción de dos plantas. Y eso no tiene nada que ver con nuestros productos ni con el bajo rendimiento de las ventas. Simplemente, el mercado ya no existe", afirmó con crujeza Arno Antlitz, director financiero, citado por la televisión pública. El problema principal reside en la marca que da nombre al grupo, que en el primer semestre redujo su margen de ganancias hasta el 2,3% en comparación con el 3,8% del mismo periodo del año pasado.

La situación ha estremecido al Gobierno alemán, que anunció el miércoles un paquete de incentivos a la compra de vehículos eléctricos para el periodo 2024-2028,

Stellantis deslocaliza parte de la producción a países más baratos

Volkswagen planteó el lunes por primera vez cerrar plantas en el país

por el que las empresas podrán deducirse el 40% del valor de los coches eléctricos durante el año de la compra, cifra que se irá reduciendo hasta el 6%.

Italia también vive momentos difíciles, ya que allí el grupo Stellantis (su principal accionista es la familia Agnelli y posee históricas marcas italianas como Fiat o Alfa Romeo), la segunda mayor automovilística europea, está reduciendo su huella industrial y llevándose modelos a otros países con menores costes. Esto ha provocado varios choques entre el Gobierno de Giorgio Meloni y Carlos Tavares, consejero delegado de Stellantis, como cuando Alfa Romeo, marca propiedad del grupo, tuvo que cambiar en abril el nombre *Milano* de uno de sus modelos por el de *Junior*, para así evitar que la gente pensara que se hace en Italia, cuando en realidad se ensambla en Polonia.

Allí también ha ido a parar la producción del Fiat 600, del que Stellantis tuvo que quitar la bandera italiana para tratar de calmar las aguas con el Ejecutivo italiano. El sindicato de trabajadores del automóvil italiano Fim-Cisl informó de que en el primer semestre la producción de Stellantis en el país se redujo un 36% y que de seguir así la compañía terminaría ensamblando unos 500.000 vehículos en Italia en 2024, lejos de los 751.000 de 2023. Stellantis es crucial en el mapa industrial italiano, que el año pasado fabricó 880.000 vehículos (frente a los 2,45 millones que hizo España). La tensa relación con Stellantis llevó a Meloni a buscar nuevos fabricantes como las chinas Chery o Dongfeng para que produzcan en el país.

El Tesoro registra la mayor demanda de deuda de la historia

NUÑO RODRIGO
Madrid

La perspectiva de recortes de tipos de interés está llevando al inversor a apostar por la deuda pública, en previsión de unos rendimientos a la baja en los próximos meses. En la primera prueba del mercado después del verano (en agosto solamente se colocan letras), el Tesoro colocó 6.652 millones de euros en deuda a tres, cinco, seis y diez años a tipos de interés que han bajado hasta en medio punto respecto a emisiones anteriores. Pese al menor interés, ha recibido una demanda de casi 2,48 veces la oferta, más de 16.000 millones. Es el mayor volumen de peticiones para una colocación periódica a estos plazos (es decir, excluyendo colocaciones sindicadas o de letras a corto plazo), con la

relación entre oferta y demanda que ha mejorado con mucho las 1,8 veces que está marcando, de media, este año. "Demuestra un gran interés de inversores internacionales y nacionales, una gran resiliencia en la demanda y manteniendo una prima de riesgo con Alemania muy contenida", indican fuentes del Tesoro.

En la deuda a 10 años, la principal referencia del mercado de renta fija, el Tesoro ha adjudicado 3.227 millones sobre unas peticiones de más del doble: 6.665 millones, con una rentabilidad marginal del 3,042%, frente al 3,112% de la anterior subasta. Es la colocación con el interés más bajo desde diciembre de 2022, y ya ronda el interés del 3%. La deuda española a 10 años cotiza en el mercado secundario al 3,01% cuando en el mes de julio estaba en el 3,472%.

Las Bolsas

IBEX 35	EURO STOXX 50	FTSE 100	DAX	DOW JONES	NIKKEI
↑	↓	↓	↓	↓	↓
+0,53%	-0,68%	-0,34%	-0,08%	-0,54%	-1,05%
VAR. EN EL DÍA					
11.273,50	4.815,15	8.241,71	18.576,50	40.755,75	36.657,09
INDICE					
+11,60%	+6,49%	+6,58%	+10,89%	+8,14%	+9,54%
EN EL AÑO					

Bolsa española / IBEX 35

TÍTULO	ÚLTIMA COTIZACIÓN	VARIACIÓN DIARIA		MAX.	MIN.	AVR.	ANTERIOR	ACTUAL	VARIACIÓN AÑO %
	EUROS	%	%						
ACCIONA	127,7	2,7	2,16	129,3	124,9	-0,68	-6,23		
ACCIONA ENERGÍA	21,7	0,92	4,43	21,76	20,3	-20,02	-26		
ACERINOX	9,16	0,035	0,38	9,27	9,035	-2,76	-14,36		
ACS	40,94	0,38	0,94	41,14	40,48	25,81	1		
AENA	182,5	1,5	0,83	183,2	179,8	25,74	10,3		
AMADEUS	60,8	0,94	1,57	60,94	59,36	-4,07	-7,74		
ARCELORMITTAL	20,2	0,18	0,9	20,46	19,8	-19,66	-21,99		
BANCO SABADELL	1,845	0,012	0,65	1,868	1,82	78,57	64,69		
BANCO SANTANDER	4,388	0,033	0,76	4,467	4,327	27,81	15,21		
BANKINTER	8,026	0,096	1,21	8,078	7,864	37,48	36,82		
BBVA	9,106	0,06	0,66	9,234	8,952	42,86	9,97		
CAIXABANK	5,374	0,086	1,63	5,444	5,26	47,26	41,92		
CELLNEX TELECOM	35,4	0,24	0,68	35,51	34,77	0,09	-1,4		
COLONIAL	5,865	0,025	0,43	5,96	5,8	5,99	-10,84		
ENAGÁS	14,28	0,25	1,78	14,34	13,96	-9,95	-8,09		
ENDESA	19,28	0,175	0,92	19,34	19,13	1,46	3,49		
FERROVIAL	37,56	0,12	0,32	37,96	37,26	28,66	13,39		
FLUIDRA	21,34	0,06	0,28	21,56	21,16	4,83	12,89		
GRIFOLS	9,516	-0,246	-2,52	9,792	9,358	-22,55	-36,84		
IAG	2,235	0,027	1,22	2,253	2,165	22,87	23,98		
IBERDROLA	13,145	0,19	1,47	13,19	12,965	21,19	9,14		
INDITEX	46,93	-0,94	-1,96	47,6	46,49	35,69	21,41		
INDRA SISTEMAS	16,52	-0,01	-0,06	16,79	16,52	24,85	18,07		
LOGISTA	27,84	-0,06	-0,22	28,12	27,84	12,86	13,97		
MAPFRE	2,284	0,046	2,06	2,304	2,224	14,77	15,18		
MERLIN PROP.	11,48	0,24	2,14	11,58	11,15	37,66	11,73		
NATURGY	23	0,1	0,44	23,18	22,86	-12,46	-15,19		
PUIG BRANDS	24,55	0,31	1,28	24,75	24,2	=	=		
REDEIA	17,5	0,25	1,45	17,61	17,23	16,16	15,69		
REPSOL	11,95	0,005	0,04	12,065	11,87	-18,16	-11,19		
ROVI	78,95	0,55	0,7	78,95	77,6	54,03	30,23		
SACYR	3,234	0,03	0,94	3,288	3,192	12,03	2,5		
SOLARIA	11,72	0,45	3,99	11,81	11,24	-16,08	-39,44		
TELEFÓNICA	4,231	0,033	0,79	4,249	4,173	11,62	18,79		
UNICAJA BANCO	1,185	0,012	1,02	1,202	1,163	19,09	31,8		