

Empresas / Finanzas

Sector estancado El motor prevé extender los ERTE más allá del verano por la baja demanda

ANTONIO MARTOS
MADRID

La industria de la automoción vive uno de sus momentos más convulsos. La baja demanda como consecuencia de la crisis económica derivada de la pandemia, la subida fiscal a través del impuesto de matriculación y la falta de suministro de microchips o semiconductores han sumido al sector en una tormenta perfecta, obligándole a volver a aplicar expedientes temporales de regulación de empleo (ERTE) y a acometer paros en las plantas de producción.

De hecho, la fabricación de vehículos cayó un 12,5% en el primer trimestre respecto al mismo período de 2019, último año antes de la pandemia, hasta 662.224 unidades. Según la patronal de fabricantes, Anfac, esta caída responde a la combinación de la menor demanda por parte de los mercados europeos, en especial del propio español, y al desabastecimiento de chips. Entre enero y marzo, las exportaciones de coches bajaron un 5,4% frente al primer cuarto de 2019, hasta 567.373 unidades. Por su parte, las ventas en España acumulan a abril un retroceso del 39,3%, hasta 264.655 unidades. Ha sido uno de los peores cuatrimestres de los últimos años.

En este contexto, fabricantes y sindicatos han acordado ERTE que se extenderán, previsiblemente, más allá del verano, ya que no se prevé una recuperación en el corto plazo. El director general de Anfac, José López-Tafall, destaca que aunque la situación de falta de chips es coyuntural, se está extendiendo más tiempo del esperado y las previsiones apuntan a que hasta después del verano no se retomará el ritmo normal de fabricación. "Tardará



un tiempo el ajuste entre el abastecimiento y la demanda de las fábricas para la producción. Por lo que en un contexto de recuperación como el actual, se prevé que la producción registre cifras siempre inferiores a las de 2019", subraya. Bajo este escenario, Renault aplica un ERTE a sus plantas de Valladolid y Palencia, con más de 9.000 trabajadores, que se prolongará hasta el 30 de septiembre. En concreto, el expediente será de un máximo de 39 días para la factoría de Palencia, 32 días para la planta de carrocería y montaje y direcciones centrales de Valladolid, y 31 días para la de motores de Valladolid.

De su lado, Ford firmó un nuevo ERTE a finales de abril para sus más de 6.000 trabajadores que paralizará la factoría de Almusafes durante 20 días -entre el 28 de abril y hasta el 19 de julio-, suspende la actividad del turno de noche hasta julio y también parará la fabrica-

ción de la furgoneta Transit Connect. Entre mayo y junio habrá unos 1.400 trabajadores en ERTE, mientras que en julio la cifra bajará a 600. Volkswagen Navarra también acordó con sindicatos ampliar el ERTE que inició en abril de 2020 hasta este primer semestre.

Por otra parte, Stellantis (PSA/Fiat) ha negociado un expediente para su planta de Figueruelas (Zaragoza) que afectará a más de 5.000 trabajadores y durará hasta el 31 de diciembre y supondrá 50 jornadas de paro, es decir, 250 turnos de trabajo. No podrán superarse a título individual un máximo de 80 días de suspensión por empleado. En Vigo también ha puesto uno en marcha hasta final de año para 3.749 empleados y con un máximo de 60 días de afección por cada trabajador con contrato a tiempo completo.

Seat comunicó en enero un ERTE que dejaría en casa durante cinco meses a 550 trabajadores y que afectaría

Trabajadora de la planta de Stellantis en Zaragoza.

El sector advierte de que la falta de chips se extenderá a la segunda parte del año

Las ventas de coches han cerrado uno de sus peores cuatrimestres

en días sueltos hasta 11.000. Sin embargo, ha decidido ampliar un turno en la línea 2, la del Cupra Formentor y la familia del León, a partir de junio y trabajar también en agosto para maximizar la capacidad de producción de Martorell. "Las marcas Seat y Cupra cuentan con una demanda fuerte y, por esta razón, es necesario incrementar la capacidad de producción para compensar los vehículos no fabricados", asegura la empresa, aunque también dice que guardará cautela y que durante el año se necesitará "flexibilidad" para adaptarse a un escenario cambiante.

A las pocas ventas y la crisis de los chips hay que sumar la subida del impuesto de matriculación desde el 1 de enero. El sector ha advertido al Gobierno de que la nueva contabilización (al alza) llegó en el peor momento y que ha provocado una subida de unos 800 euros en el precio medio de los coches.

Renault, Stellantis, Ford y Seat aplican expedientes

La producción no recuperará este año los niveles prepandemia

Falta de stock en las redes de concesionarios

► **Faconauto.** La vicepresidente ejecutiva de los concesionarios, Marta Blázquez, afirma que las redes están "sufriendo", sobre todo, por el momento económico que ha generado la pandemia y la falta de confianza de los consumidores. También avisa de que algunas tienen falta de stock por el problema de los semiconductores, algo que, en su opinión, se generalizará a partir de junio y a lo largo de todo el verano. "Puede hacer retrasar operaciones con clientes en los mejores meses para las ventas", apunta. Además, destaca que la subida del impuesto de matriculación también está haciendo "mucho daño" al sector. Desde el 1 de enero, los coches son más caros por la no adaptación del gravamen al nuevo ciclo de homologación WLTP.

► **Ganvam.** El presidente de la patronal de la distribución, Raúl Palacios, resalta que la demanda está "extremadamente debilitada" como consecuencia del Covid-19 y que los planes de estímulo a la compra que ha puesto en marcha el Gobierno "no son suficientes". "El Moves [para la compra de modelos eléctricos] está muy bien, pero es insuficiente", reivindica.