

Renault estudia llevarse el Captur y el Kadjar al Reino Unido



Proceso de producción del Renault Kadjar

La alianza prevé repartir entre Sudáfrica y Francia la actividad de la planta de la Zona Franca y analiza trasladar a Reino Unido el Kadjar y el Captur, según Financial Times. Nissan ha calificado la noticia del cierre de la fábrica de Barcelona de "conjetura", mientras que el Govern ha señalado que "aún no hay nada decidido".

El primer plan de negocio de Renault y Nissan tras la caída en desgracia de Carlos Ghosn ha encendido todas las alarmas en la automoción española. Ayer se conocieron algunos de los detalles, y no traen buenas noticias ni para la fábrica de Nissan en Barcelona ni para las de Valladolid y Palencia de Renault.

La alianza planea el cierre de la planta de Nissan en la Zona Franca, según Reuters y el diario japonés Nikkei. La escasa producción de la fábrica catalana - opera por debajo del 30% necesario para alcanzar la rentabilidad- se derivará a Sudáfrica (las pick up Navara) y a la planta francesa de Renault en Maubeuge (la evolución de la furgoneta eléctrica e-NV200), según Financial Times. Este movimiento deja en el alero 3.500 empleos directos en España y otros 10.000 indirectos.

El diario británico también asegura que Renault y Nissan están estudiando llevarse dos de los tres grandes modelos de las fábricas de Valladolid y Palencia: el Captur, que se hace en la primera, y el Kadjar, que sale de la segunda. Se fabrican en exclusiva mundial y son un baluarte para dos fábricas que, en conjunto, producen casi 500.000 coches, una cifra solo comparable a la de Martorell en Barcelona.

La idea es trasladar la producción de estos dos modelos a la fábrica británica de Nissan en Sunderland, donde se hacen los Qashqai y los Juke, aparte del eléctrico Leaf. Este emplazamiento se convertiría en uno de los ganadores del nuevo plan, pese a las dudas en torno a su continuidad que se llegaron a plantear durante el debate sobre el Brexit.

La fábrica británica tiene capacidad para producir medio millón de vehículos al año, pero se encuentra muy por debajo de esta cifra. El año pasado ensambló 346.500 unidades, un 21% menos.

Competitividad

El traslado de estos modelos tendría un efecto muy perjudicial sobre las plantas castellanas. De la de Valladolid salieron el año pasado 237.000 unidades y de la de Palencia, 240.000 unidades. Juntas conforman uno de los principales ecosistemas de la industria nacional.

Fuentes del sector ponen en valor la competitividad de las fábricas españolas frente a una eventual pérdida de los modelos. Valladolid y Palencia tienen un coste de producción menor que Sunderland, que se encuentra sometida a la incertidumbre del Brexit y que en el futuro podría encontrarse con algún tipo de arancel. Además, han abordado importantes inversiones para fabricar dos modelos con muy buena acogida en el mercado. Recientemente concluyó la asociada a la segunda generación del Captur.

Los planes de Renault y Nissan en torno a España forman parte de una estrategia más amplia. El consejo de administración de Nissan abordó ayer la hoja de ruta que servirá para dejar atrás definitivamente la etapa de Carlos Ghosn al frente de la alianza con Renault y Mitsubishi.

El nuevo plan de negocio aspira a mejorar la eficiencia de los socios de la alianza, reducir costes y elevar la fabricación conjunta de vehículos. Los detalles de la estrategia, que es a tres años, se conocerán el 28 de mayo. Por lo pronto, se sabe que es ambiciosa en el plano de los costes y que aspira a reducir en unos 2.600 millones de euros los gastos fijos de Nissan y en otros 2.000 millones los de Renault.

En la nueva etapa, Renault ganará peso y también argumentos para satisfacer en parte las exigencias del Gobierno francés, que pide más producción local. Su ministro de Finanzas, Bruno Le Maire, dijo el lunes que las ayudas públicas que reciba Renault estarán condicionadas a que la empresa repatrie parte de su

actividad. La compañía estudia pedir entre 5.000 y 6.000 millones de euros al Estado, que es a su vez propietario del 15% del capital.

El Gobierno francés también puede jugar una baza importante en el futuro de las fábricas españolas, ya que tiene capacidad para vetar un traslado de modelos a Reino Unido, al encontrarse fuera de la UE.

Según Reuters, el grupo francés también tiene previsto revisar su gama de vehículos y retirar modelos como los monovolúmenes Espace. La puesta al día coincidirá con la llegada de Luca de Meo al cargo de consejero delegado de la empresa, lo que puede resultar positivo para España. El directivo procede de Seat y tiene un buen conocimiento de la industria del país.

En el caso de Nissan, el objetivo es ganar eficiencia y reducir costes para atajar una brusca caída en las ventas y un entorno en el que se hace difícil mejorar los márgenes de operación. La crisis del coronavirus no ha hecho más que agravar el mal momento de la empresa, que este año reducirá cerca de un 20% sus ventas. En el pasado ejercicio fiscal, produjo 7 millones de vehículos.

Renault produce unos 70.000 coches de Nissan en sus fábricas francesas. Las dos empresas se preparan ahora para compartir más capacidad no sólo en Europa, sino también en Latinoamérica y en el Sudeste asiático. Nissan también hará coches de Renault en Brasil.

La actividad de Nissan en España ya se encuentra prácticamente parada ante la ausencia de nuevos modelos y las escasas ventas de las pick ups y vehículos eléctricos comerciales. La Generalitat reclamó ayer a Nissan "lealtad y claridad" en la información sobre el futuro de la planta de la Zona Franca y "no tira la toalla" en su objetivo de mantener los empleos y la actividad de Nissan en Cataluña.

I. DE LAS HERAS Madrid 15 MAY. 2020