

El Grupo VW toma el 16,6% del fabricante de camiones Navistar

Además de producir algunos de estos vehículos con su marca, controla ya Scania y MAN

SERGIO PICCIONE MADRID

La división de Vehículos Industriales del Grupo Volkswagen -VW Truck & Bus- ha alcanzado un acuerdo para suministrar motores y otros componentes tecnológicos a su hasta ahora competidor estadounidense, Navistar International.

A cambio, el consorcio alemán asume el 16,6% de fabricante estadounidense. El consorcio alemán ha pagado a 14,3 euros la acción, por lo que el desembolso total ha supuesto la cantidad de 229 millones de euros.

VW Truck & Bus está compuesta por las marcas Scania (sueca) y MAN (alemana) que tienen una presencia escasa en Estados Unidos. Sin embargo, la segunda de estas tienen una fuerte actividad en producción de motores para vehículos pesados, barcos, generadores, etcétera, que tiene capacidad para atender la demanda que va a generar Navistar, forzada a desarrollar nuevos motores o, cuando menos, a modificar los actuales, para poder cumplir con las nuevas normas sobre emisiones que han sido impuestas en Estados Unidos y que deben afectar a los países entre los que funciona el acuerdo de libre comercio Nafta. Una inversión importante para la que el fabricante estadounidense carece de recursos económicos.

Por su parte, para MAN supone ampliar su experiencia puesto que ya suministra motores a la división de camiones de la propia marca Volkswagen en Brasil, entre ellos para el modelo Costellation que fabrica en la planta de Resende, que también tendrá que adaptarse a la norma si no quieren verse obligado a abandonar algunos mercados en los que se comercializa.



Aspecto del modelo ProStar de fabricante estadounidense Navistar. EL MUNDO

Desde Volkswagen han estado negando todo interés de hacerse con una participación de Navistar pese a que había informaciones que refrendaban la noticia, algunas de ellas recogidas por la agencia Reuters que informó que la participación que el consorcio alemán asumiría podría llegar hasta el 20% de Navistar.

MERCADO DIFERENTE

En su negativa alegaban que si tuvieran interés de entrar en el mercado estadounidense lo habrían hecho ya con sus dos marcas, pero que no les interesa porque la reglamentación norteamericana es completamente diferente en lo que se refiere

al tipo de los camiones, capacidad de carga, tamaño y emisiones.

Sin embargo, los analistas de la industria consideran que esta era una magnífica oportunidad para Volkswagen para poner un pie en el mercado norteamericano, en el que Navistar tiene una buena red comercial y su propia marca no brilla excesivamente en estos momentos tras el fraude con las emisiones de sus turismos equipados con motores diésel. Además, es la forma de poder beneficiarse de los generosos márgenes de los que se benefician los fabricantes de camiones y autobuses.

Con sólo un 16,6% de participación, el Grupo Volkswagen no pue-

de incluir a Navistar dentro de su consorcio. En el momento en que pudiera hacerlo, podría rivalizar con Daimler y AB Volvo por el primer puesto mundial entre los fabricantes de camiones pesados.

Según las últimas cifras de la Oica, la organización internacional de constructores de automóviles, sin contar los fabricantes chinos que se mueven en un ámbito muy local, Daimler encabezaría el *ranking* con 150.000 unidades por delante de Paccar, con 144.700, y de AB Volvo con 139.000. Después estaría Iveco, con 124.131 unidades y VW Truck & Bus con 94.000. Navistar podría añadirle otros 77.900 camiones más.

peo, alertando así de que la falta de acciones colectivas debilita el poder de los consumidores europeos frente, por ejemplo, a los de EEUU.

Allí, la compañía ha llegado a un acuerdo para recomprar vehículos e indemnizar a sus clientes; y ha pactado compensaciones a sus concesionarios. En total, gastará más de 15.000 millones de euros. En cambio, en Europa siempre se ha negado a esas compensaciones.

En este sentido, las normas en materia de consumo en la UE establecen que si hay defectos en el vehículo, éste debe ser «reparado o reemplazado» o bien rebajado.

Mientras que la posibilidad de compensaciones es un factor de competencia nacional y por tanto de-

be ser planteado en los tribunales de cada uno de los países.

En España, la firma ha ganado hasta ahora los juicios que se le han planteado por esta cuestión y en los que se reclamaba deshacer la venta, devolver el dinero pagado e indemnizar por el engaño.



Vera Jourova. EL MUNDO

La tercera victoria le ha llegado en un juzgado de Valencia, que desestimó la demanda del cliente (obligándole también al pago de las costas) por las mismas razones que en los dos casos anteriores.

A saber: que el vendedor desconocía la existencia del *software* fraudulento cuando se realizó la operación; que el coche puede circular perfectamente, y que la marca se ha ofrecido a arreglar el fallo de forma gratuita.

Renault será dueña del 70% de la rusa AutoVaz

EL MUNDO MADRID

Hasta 25.000 millones de rublos (345 millones de euros). Esta es la cifra con la que el grupo francés Renault participará en la capitalización del fabricante ruso AutoVaz. Según fuentes de la prensa rusa, la firma gala incrementaría su peso del 37% actual -a través de su alianza con Nissan y con la entidad estatal rusa Russia Technologies- al 70%.

El plan se votará el próximo 10 de octubre y busca una inyección total de 85.000 millones de rublos (1.100 millones de euros) para afrontar las serias dificultades que atentan a AutoVaz.

El mercado ruso continúa en caída libre. El año pasado las ventas se desplomaron un 36%, afectadas por las sanciones internacionales por la actuación de Rusia en Ucrania y por los bajos precios del petróleo (principal fuente de divisas para Rusia). AutoVaz registró en 2015 una caída de ventas del 19%.

El fabricante galo, el japonés y Russia Technologies forman desde 2012 la alianza Rostec, que controla el 75% del fabricante, pero Nissan no pondrá dinero suplementario y la compañía estatal tampoco, aunque colaborará con la conversión de deudas.

En abril, Nicolas Maure, ex presidente del Grupo Renault en Rumanía, tomó la dirección de Autovaz, que puso en marcha un programa de ahorro en el primer semestre con resultados poco satisfactorios: perdió 27.000 millones de rublos (370 millones de euros), después de registrar un resultado negativo de 74.000 millones de rublos (cerca de 1.000 millones de euros) en 2015, triplicando así sus pérdidas netas.

Esto ha tenido un impacto negativo en las cuentas de Renault de 75 millones de euros en la primera mitad de este ejercicio.

VOLVO Y AUTOLIV. Ambas compañías trabajarán en la conducción autónoma. Formarán una *joint-venture* que operará desde 2017 y contará con 200 empleados inicialmente. Es la primera vez que un fabricante de coches y uno de componentes se unen para desarrollar esta tecnología. / E. P.

FORD. Jesús Alonso, presidente de Ford España, dijo que todavía «no hay ninguna decisión» sobre el mantenimiento de la plantilla de la factoría en Almusafes (Valencia). Tampoco aclaró nada sobre el ERTE planteado sobre la planta de motores de la factoría por su baja productividad. / E. M.

La CE pide actuar contra el constructor

La compañía logra la tercera sentencia favorable en España por el trucaje de los motores diésel

EL MUNDO MADRID

La Comisión Europea (CE) cree que Volkswagen (VW) vulneró la normativa europea en materia de protección al consumidor en al menos 20 Estados miembros por el fraude en los coches diésel, y ha pedido a los mandatarios de esos países que tomen medidas contra el fabricante.

«Quiero que examinen la legislación en vigor y hagan lo que tengan que hacer. Quiero que las autoridades nacionales obtengan la mayor protección y la mayor reparación (...)

lo más rápido posible», subrayó la comisaria europea de Justicia, Vera Jourova.

No obstante, la comisaria ha asegurado que la CE no tomaría medidas hasta reunirse con todas las partes. Con los consumidores lo hará mañana, a finales de mes tiene previsto encontrarse con las autoridades nacionales y, entre ambas citas, se reunirá con responsables de VW.

Jourova ha asegurado que centrarán sus esfuerzos en «facilitar y coordinar» una respuesta a nivel euro-