

Europa supera el millón de motos matriculadas en 2023

Florián R.S. Madrid

Una de cal y otra de arena en los datos de ACEM, la patronal europea del sector de las dos ruedas y a la que pertenece la española Anesdor, sobre las matriculaciones en Europa durante el pasado año.

Las matriculaciones de motocicletas nuevas en los cinco mayores mercados europeos (Francia, Alemania, Italia, España y Reino Unido) alcanzaron un notable aumento hasta las 1.049.898 unidades a finales de 2023. Esta cifra representa un incremento del 10,5% en comparación con 2022, cuando se entregaron 950.437 unidades.

Italia y España, líderes

Los volúmenes de matriculación de motos aumentaron de forma muy significativa en Italia, con ventas de 320.186 unidades (un 18% interanual más), y en nuestro país, donde fueron 201.115 unidades (un 13,6% más). Alemania, con 213.801 unidades (+7,2%), y Francia, con 206.731 unidades (+6,9%) también mostraron una tendencia al alza, mientras que los volúmenes se mantuvieron estables en Reino Unido, con 108.065 matriculaciones, una ligera contracción de 1,2%.

Por contra, las matriculaciones de ciclomotores siguen en caída libre con un volumen total de 193.145 unidades en los seis mercados europeos más grandes y supervisados por ACEM (Bélgica, Francia, Alemania, Italia, Países Bajos y España), lo que su-



Antonio Perlot, secretario general de la patronal europea ACEM.

pone una contracción del 24,5% en comparación con 2022 (255.909 unidades).

Países Bajos lideró la caída con un 45,1% menos, hasta las 34.027 unidades, junto con Alemania que cayó un 40,5%, hasta las 17.627 unidades. Francia e Italia tampoco escaparon a la tendencia negativa y bajaron un 19,1% (75.426 unidades) y un 13,3% (18.737 unidades), respectivamente. Tan solo Bélgica, con un 3,8% menos, y España, con un 5,2%, cayeron a un dígito.

Para Antonio Perlot, secretario general de ACEM, estas las fluctuaciones negativas del ciclomotor son "debidas al reequilibrio tras el fuerte crecimiento de 2022 o una compresión continuada debida a políticas desfavorables de movilidad urbana e incentivos".

Fuerte inicio del plan para la industria verde

C.D. Madrid

Transcurridos apenas siete días desde el lanzamiento de la primera línea del Perte de la Descarbonización Industrial (el 24 de enero), ya se han presentado 100 peticiones de ayudas por parte de las empresas. El programa cuenta con un presupuesto total de 3.170 millones y se espera que genere inversiones vinculadas por 11.800 millones, así como 8.000 empleos.

Así lo anunció ayer el ministro de Industria y Turismo, Jordi Hereu, que destacó la "buena acogida" que está teniendo esta iniciativa entre las

diferentes empresas. El período de recepción de pedidos finaliza el 17 de abril.

En el segundo semestre de 2024 se lanzará una segunda convocatoria de la línea I, que dispondrá de 370 millones para subvenciones y de 1.000 millones para préstamos para proyectos que se podrán desplegar más allá de 2026.

Además, Hereu confirmó que en el Ministerio trabajan en una cuarta línea para financiar instalaciones productivas eficientes y descarbonizadas, que tendrá 150 millones en ayudas y otros 100 millones en financiación blanda.

El absentismo en el motor se duplica en España en 10 años

PRODUCTIVIDAD/ La industria del automóvil es el segundo sector en España con mayor absentismo, lo que pone en riesgo la adjudicación de nuevas inversiones.

Carlos Drake. Madrid

Las plantas españolas de vehículos trabajan aún con niveles de producción muy alejados de sus máximos históricos de 3 millones de unidades producidas, alcanzados en 2000 y 2003, aunque poco a poco están recuperando cifras anteriores a la crisis del coronavirus, la guerra en Ucrania y la rotura de stock de microchips vivida en 2022.

Las factorías instaladas en España cerraron 2023 con 2,45 millones de vehículos fabricados, lo que supone una mejora de la anterior estimación de 2,4 millones de unidades y también un incremento del 10% en comparación con los 2,21 millones de unidades ensambladas a cierre de 2022.

Esta recuperación se produce en un momento clave para la automoción, que se enfrenta a una transformación hacia la movilidad cero emisiones y que está motivando que se estén decidiendo en la actualidad inversiones millonarias para fabricar en Europa las próximas generaciones de vehículos eléctricos.

España, por tradición y merecimiento, ocupa una posición de privilegio en la industria europea del automóvil, como segundo fabricante tras Alemania, sin embargo se está jugando las adjudicaciones de nuevos modelos que asegurarán el futuro de las fábricas nacionales y todo ello con una amenaza creciente: un absentismo laboral por las nubes.

La productividad es el factor determinante para que un grupo automovilístico confíe en una planta española en lugar de en una francesa, alemana o polaca. Este concepto no sólo abarca el salario (que también), sino que trasciende a detalles como la logística, transporte, conflictividad laboral, ayudas por parte de los gobiernos y también llega al absentismo, un factor que sitúa a España en desventaja.

Según el último informe sobre absentismo, siniestralidad laboral y enfermedades profesionales de Adecco, con datos del tercer trimestre del año pasado, el sector de fabricación de vehículos fue el segundo con mayor tasa de absentismo nacional, con un 11,2% —sólo por detrás de las actividades sanitarias, con un 12,2%—, situándose muy por



Elena Ramón

La productividad de la industria española del automóvil, en riesgo por el elevado absentismo.

delante de la media nacional del 7% (tres décimas más que en el trimestre anterior y también que en el mismo período de 2022) y del 6,1% contabilizado en la actividad de venta y reparación de vehículos.

De hecho, la tasa de absentismo en las fábricas españolas de coches se ha duplicado en los últimos diez años, pasando de poco más del 4,6% en 2012 al 8,2% con el que se cerró 2022 y se triplica si se compara con el 11,2% con el que finalizó el tercer trimestre del año pasado. La tasa interanual de absentismo en el sector no ha parado de cre-

La automoción tiene un absentismo del 11,2%, sólo por detrás del sector sanitario

cer en los últimos diez años.

Esta situación ha hecho levantar la voz a la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac). El presidente de Anfac, Wayne Griffiths, tiene esta elevada tasa en el punto de mira, señalando que el absentismo es uno de los principales lastres para la competitivi-

dad de las factorías españolas.

Griffiths, en una reciente entrevista con EXPANSIÓN, instó al Gobierno a que tome medidas para frenar este problema. "No sólo hay que hablar de la jornada laboral de las 37,5 horas, sino que hay que medir el tiempo medio efectivo que se trabaja a la semana, que en la industria está por debajo de la propuesta de reducción de jornada del nuevo Gobierno —ahora mismo es de 34,2 horas de media en la industria—", argumentó, al tiempo que indicó que si España quiere atraer inversiones en automoción tiene que garantizar la productividad y bajos niveles de absentismo.

Por su parte, el director general de Anfac, José López-Tafall, también en declaraciones a este diario, resaltó la necesidad de paliar los "altos niveles de absentismo. "España tiene una alta capacidad productiva y tenemos una muy buena valoración para atraer inversiones vinculadas al vehículo electrificado y la nueva movilidad, por lo que no nos podemos ver afectados por tener unos niveles de absentismo elevados y que esto pueda ser un factor que reduzca nuestra competitividad y atractivo para nuevas inversiones", subrayó.

López-Tafall advirtió a su vez de que si esta problemática no se afronta "como es debido" se pondrá en riesgo el esfuerzo de empresas y del Gobierno en el marco del Perte del Vehículo Eléctrico y conectado (VEC) y de la nueva política industrial.

Los partes con baja caen en el automóvil

C.D. Madrid

La industria española del automóvil está viendo cómo sigue subiendo el absentismo entre sus trabajadores, situando a la fabricación de vehículos como el segundo sector más afectado por esta situación.

Sin embargo, los datos del informe sobre absentismo, siniestralidad laboral y enfermedades profesionales de Adecco, correspondiente al tercer trimestre de 2023, ponen de manifiesto que la industria de producción automovilística cae a la octava plaza sobre el conjunto de sectores en cuanto

a partes con baja presentados por su fuerza laboral.

Así, en el tercer trimestre las plantas españolas de vehículos registraron 45 partes con baja por cada 100.000 trabajadores, lo que supone una disminución del 24,7% respecto al mismo período del año previo y del 44,4% en la comparación con el segundo trimestre de 2023.

El automóvil se sitúa así a gran distancia de la extracción de antracita, hulla y lignito, sector que lidera en partes con baja, al registrar 1.004 por cada 100.000 trabajadores.