

EMPRESAS

Renault garantiza el futuro de las plantas españolas con nuevos modelos

HASTA 2030/ El grupo elige las fábricas de Valladolid y Palencia para su nueva apuesta por la automoción electrificada. Creará 1.000 empleos fijos en los próximos años e invertirá más de 750 millones.

Félix García/Marián Fuentes.
Palencia/Bilbao

Renault escenificó ayer en Palencia su cuarto plan industrial para el período 2021-2024 que supondrá una inversión superior a los 750 millones de euros –podría rondar los 1.000 millones–, la llegada a las plantas españolas del grupo de cinco nuevos modelos y la creación de 1.000 empleos fijos al final de dicho período.

La puesta en escena tuvo lugar en Villamuriel de Cerrato (Palencia), donde Renault ubica desde el año 1978 una planta de ensamblaje de vehículos. El acto estuvo presidido por el rey Felipe VI, a quien acompañaron el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez; la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, y el presidente de la Junta de Castilla y León, Alfonso Fernández Mañueco. También estuvieron presentes Jean Dominique Senard, presidente de Renault Group y de la Alianza Renault Nissan, junto a Luca de Meo, consejero delegado de Renault Group, y José Vicente de los Mozos, director mundial de Fabricación de la enseña del rombo y presidente de Renault España y Portugal. De Meo fue el encargado de desgranar los principales puntos del “mayor plan inversor de Renault en España”.

Un país “clave”

De Meo, ex presidente ejecutivo de Seat, dijo que “España es un país clave para Renault y es nuestra segunda casa”. Y dijo de Palencia como fábrica que es “una de las joyas de la corona del grupo”. En este sentido, De Meo señaló que esta factoría recibirá tres modelos, dos del segmento C (segmento donde están los actuales Mégane y Kadjar que la planta palentina dejará de fabricar cuando terminen sus ciclos de vida), y un coche del segmento D-SUV, es decir, un todocamino grande. Estos modelos llegarían “de forma

La compañía despeja el camino para aplicar su cuarto plan industrial, que llegará a 2024

5 MODELOS

Palencia dejará de fabricar los Mégane y Kadjar, pero recibirá tres modelos, dos de ellos SUV de segmento C (medianos) y otro D (grande). En Valladolid se harán otros dos del segmento B, que son los SUV pequeños, como el Captur.

Llegarán dos SUV pequeños, otros dos medianos y uno de tamaño grande a las plantas españolas

escalada, uno en el año 2022, otro en 2023 y otro en 2024”.

Pero además, la planta de Valladolid, donde se fabrica el Renault Captur, “recibirá dos modelos más de los segmentos B-SUV y B-SUV+ [este último sería más grande que el mencionado Captur]”. Ambos modelos llegarían en 2024. Según José Vicente de los Mozos, todos los modelos serían de Renault.

El plan industrial contempla también la llegada de un nuevo motor híbrido a la factoría de motores de Valladolid en 2023 y de dos cajas de cambio electrificadas a la planta de Sevilla en 2022 y 2024.

12.000 millones

“El impacto que este plan generará en la economía española al final del período será de 12.000 millones de euros”, dijo De Meo, además de “generar 1.000 empleos fijos al final del plan”. Entre sus cuatro centros productivos y su red comercial, Renault emplea a 25.000 personas en España.

De Meo explicó también que “el Centro de I+D de Valladolid saldrá beneficiado del plan porque realizará desarrollos tecnológicos en materia de asistentes a la conducción que llevarán estos vehículos, como de electromovilidad e investigación sobre el hidrógeno. Renault va a estar en los proyectos que el Go-



José Vicente de los Mozos y Luca de Meo (Renault) junto a Pedro Sánchez.

Valladolid y Palencia entran en el plan eléctrico del grupo

FG. Palencia

“Los cinco modelos que llegarán a las plantas españolas, junto con los motores y las cajas de cambio, serán electrificados”. Con este mensaje, Renault ratificó su apuesta por Valladolid y Palencia en su nuevo posicionamiento eléctrico. Los nuevos productos no sólo garantizan la viabilidad de las instalaciones, sino que las mete en la nueva era de la movilidad. “España será uno de los países más importantes en electrificación de Grupo Renault”, dijo Luca de Meo.

El consejero delegado de

Renault afirmó que “la hibridación es un excelente camino hacia la descarbonización” y ofrece además “un volumen de fabricación”. Según el ejecutivo, “más del 35% de los coches vendidos en España y el 45% en Europa serán híbridos en 2025, más del triple que los eléctricos puros”. De esta forma, para garantizar el trabajo en el próximo lustro, los vehículos híbridos aúnan demanda y más horas de trabajo y piezas que los 100% eléctricos.

Renault no fabricará eléctricos puros en España pues los ensamblará en el

norte de Francia, donde habrá un polo para este tipo de vehículos y sus baterías.

“Este plan refuerza a España como la segunda casa de Renault. España es muy, muy clave para Renault. Nuestra compañía tiene toda la cadena de valor del vehículo en el país”, dijo De Meo en referencia a que entre componentes, motores y ensamblaje de vehículos al final del plan “se generarán 12.000 millones de euros para la economía española”. Renault supone un 1,5% del PIB español y tiene un 5% en el peso de la balanza comercial.

bierno de España planteará a Europa para recibir ayudas a la innovación”.

Otro de los aspectos a tener en cuenta del plan es que, sin decir fecha, las cuatro instalaciones productivas de Renault serán neutrales en emisiones de CO₂. Pero además, con la Junta de Andalucía, la firma del rombo trabaja para convertir la planta sevillana para que pueda reciclar vehículos eléctricos y baterías usa-

das para darles un segundo ciclo de vida. Se trataría de renovar los vehículos Renault Zoe eléctricos, usados en el negocio de *car sharing* que Renault tiene con Ferrovial, para venderlos como nuevos. Ni de Meo, ni De los Mozos dieron la cifra exacta de la inversión, pero insistieron ambos en que será “la más ambiciosa”. El tercer plan industrial contó con 750 millones de euros de inversión y menos

productos adjudicados aunque se hicieron dos naves nuevas en Valladolid, lo que incita a pensar que este cuarto plan rondaría los 1.000 millones.

Más allá de la inversión, el anuncio de ayer “significa que Renault apuesta por España”, dijo De los Mozos, y “que nuestro país tiene credibilidad dentro del grupo. Hay gente que considera a Renault como una marca española”, dijo el presidente de la marca

Mercedes parará el sábado por falta de chips

Por segunda vez este mes, Mercedes-Benz suspenderá este sábado 27 de marzo la producción en su factoría de Vitoria por falta de suministro de semiconductores (chips), procedentes de los mercados asiáticos. Ya lo hizo el 13 de marzo, también sábado (jornada en la que sólo trabaja un turno en la planta alavesa). La empresa confía en reactivar la fabricación los tres días laborables de la próxima semana en Euskadi, antes de las fiestas de Semana Santa. Según UGT, la dirección de Mercedes ha planificado desde inicios de año la posibilidad de suspender la producción algunos días por falta de chips. Este desabastecimiento ha provocado situaciones de crisis en otras factorías automovilísticas en España. Entre ellas, las de Stellantis (antigua PSA Citroën-Peugeot), Renault, VW Navarra y Seat Martorell. Este año, la compañía alemana tiene previsto aumentar un 6% su producción en Vitoria y alcanzar las 140.000 unidades de furgonetas Vito y Clase V y de sus variantes eléctricas, “siempre que a partir de abril la pandemia esté controlada en Europa y haya incentivos”, según explicó recientemente Roland Schell, presidente de Mercedes-Benz España, a EXPANSIÓN. “Si no, habría que bajar volúmenes y eso no sería bueno para el empleo”. El directivo dio por hecho que la falta de chips no afectaría demasiado a Vitoria, como mucho a 100 vehículos. Ante la previsión de alza de producción este año, Mercedes activó los 4 sábados de febrero y marzo como laborables.

en España. A lo que de Meo apuntilló que “tener trabajadores altamente motivados es un activo” para que el grupo francés haya trazado este plan denominado Renaultion España, que seguirá las premisas del lanzado por el ejecutivo italiano en enero: primar la rentabilidad por coche fabricado y vendido más que el volumen.