

La Tribuna de Automoción

AÑO 28 / 2ª quincena de abril de 2024 / www.latribunadeautomocion.es / Precio: 2€

Nº 667



RENAULT VALLADOLID La planta comienza la contratación de eventuales para completar el 2º turno antes de julio, que requerirá unos 300 **P8**

FLEXIS La 'joint venture' de Renault y Volvo para fabricar comerciales lanzará una marca blanca y negocia el suministro de vehículos a Nissan **P15**

SMALL BEV El VW ID.2X, fabricado en Navarra, será el eléctrico del grupo más producido en España, con 174.100 unidades en 2027 **P10**



El Omoda 5, con mecánica de gasolina y eléctrica, será uno de los coches que se haga en España. La primera unidad salió de la planta china de Wuhu en febrero de 2022.

Chery y Ebro sellan el pacto para producir en Barcelona

■ El proyecto, con una 'joint venture', montará coches de la china con DKD a finales de 2024 para en año o año y medio hacerlos completos

Ha hecho falta algo más de un año y cuatro meses para que los contactos entre Chery y el Hub de la Zona Franca de Barcelona fructifiquen en un acuerdo que en los últimos compases de las negociaciones se daba por hecho y cuya

confirmación llegó el 16 de abril. Con la firma, que tendrá su ceremonia oficial el 19 en las instalaciones de la ciudad condal, se pone en marcha un proyecto que llevará a la creación de una empresa conjunta entre la china y EV

Motors, la matriz de la marca Ebro, que impulsará la producción de coches, en primera fase, con DKD de la enseña Omoda en el último trimestre, para acto seguido ensamblar unidades de la firma española de industriales. **P4**

Ford descarta activar la agencia en España y Mercedes-Benz la retrasa a 2026 **P17**

Stellantis advierte del cierre de plantas en Italia si llega la competencia china **P16**

INFORME REDES DE CONCESIONARIOS 2024 (I)

Siete de las redes del 'top' 10 de marcas ajustaron su margen en 2023, que da paso a un 2024 tensionado por los precios

■ Solo las concesiones de BMW-Mini mejoraron su resultado ocho décimas hasta el 3%, mientras que las de Renault-Dacia se quedaron planas con solo dos centésimas menos hasta el 1,88%

La recuperación casi plena de la disponibilidad de producto y el incremento de la competencia está tensionando el margen de las redes de concesionarios. Así, 2023, en el que la media de la rentabilidad del sector retrocedió al 1,58% frente al 2,24% de 2022, dejó un panorama a la baja igualmente entre las 10 marcas más vendidas, con siete con peores resultados en sus distribuido-

res (Toyota, Seat-Cupra, Kia, Peugeot, VW, Hyundai y Citroën). Las excepciones fueron BMW-Mini, que pasó de un 2,2% al 3%; y Renault-Dacia, que acabó estable con el 1,88% (1,9% el curso previo). De cara a 2024, el escenario se complica por el impulso de las promociones, no obstante, los grupos buscan compensar con la posventa, donde el refuerzo de garantías está siendo clave. **P11 a 13**

Iveco evita el contagio del paro de Madrid a Valladolid planteando una subida del 2,5%

Tras el fuerte respaldo a la huelga en Iveco Madrid, el grupo propuso en Valladolid una subida salarial del 2,5%, frente al 1% que motivó el conflicto, evitando así su extensión a la planta pucelana. Al cierre de edición, la empresa se negaba al diálogo sin la renuncia a los paros. **P6**

FORD Almussafes, con un ERTE de dos meses a la espera del detalle del nuevo vehículo **P4**

VIGO Stellantis alarga el montaje del Peugeot 2008 de combustión al menos hasta 2029 **P8**



La planta de Tesla en Fremont, California.

Tesla despedirá a más de 14.000 empleados a nivel mundial **P14**



Editorial

El acuerdo Chery-Hub, un trabajo coral para el futuro

La compañía EV Motors —propietaria del Hub Tech Factory, la empresa que está reindustrializando la antigua Nissan Barcelona, y matriz de la renacida marca Ebro—, ha alcanzado un acuerdo con la automovilística china Chery para ensamblar sus coches en Zona Franca y abastecer el mercado europeo.

Con el anuncio oficial (a través de una escueta nota de prensa del 16 de abril), que se conmemorará con una ceremonia de firma el viernes 19 a la que acudirá el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, se pone fin a casi cuatro años de esfuerzo y sufrimiento para encontrar un inversor sólido para las instalaciones catalanas, después de que la japonesa anunciara, el 28 de mayo de 2020, que abandonaría la actividad industrial en esta región.

Si la UE no hubiera tratado de proteger la industria local, es probable que la llegada de Chery a Barcelona no se hubiera producido en 2024

Han sido 48 meses muy difíciles para los trabajadores, que vieron cómo perdían el empleo y después no se concretaba ninguna de las opciones que se iban planteando. También ha sido un periodo de mucho trabajo para las empresas EV Motors (propietaria también de la ingeniería Btech), QEV Technologies, pero no lo ha sido menos para las administraciones públicas tanto autonómicas como estatales, así como para los sindicatos. Finalmente, entre todos han conseguido el objetivo de que se instale una compañía fuerte para garantizar el futuro de la fábrica.

Tampoco se puede olvidar el papel de la UE, porque seguramente si no hubiera tratado de proteger a la industria local, a través de la amenaza de aranceles, es probable que la llegada de Chery no hubiera sido tan rápida, puesto que quiere empezar ya en 2024.

Este acuerdo no solo es vital para Barcelona, también lo es para la industria española y pone los pilares para poder seguir siendo un referente en fabricación de vehículos a nivel mundial —si las marcas chinas van a absorber mercado hace falta producir sus coches para no desaparecer—, a la vez que abre las puertas a que otras entidades desembarquen, algo que no ocurría desde la llegada de VW a las instalaciones de Seat-Authi en Navarra en 1984. Asimismo, no es habitual que se consiga un actor relevante para una fábrica después de la desinversión de una multinacional.

Por otro lado, la situación de Ford Almussafes sigue sin aclararse del todo, con la marca habiendo pedido un margen de dos meses para detallar el proyecto del nuevo coche para la transición al VE. Fruto de ello, se está negociando un ERTE para asumir momentáneamente el excedente por la salida de la Connect, el 17 de este mes. Ante este escenario, solo cabe pedir a la empresa celeridad y que aclare pronto cómo será el futuro eléctrico del centro, porque la plantilla lleva ya meses a la espera de conocer a qué medidas tendrá que enfrentarse en su camino hacia los cero emisiones.

Una aproximación más progresiva de la agencia

El cambio a agente ha sido señalado como la fórmula apropiada para reducir los costes de distribución por muchos operadores de la industria. Sin embargo, son significativas las modificaciones que conlleva tanto para el cliente, que se enfrenta a veces en soledad a una variedad de opciones mecánicas, tecnológicas, de servicios y financiación disponibles que abruman; para el fabricante, que deberá soportar el stock antes de la entrega al comprador, algo que ahora queda en mano de los distribuidores; y para el agente, así se llamará el concesionario ahora, que se convertirá en un facilitador, sin intervenir en la búsqueda de consumidores.

En los últimos días, hemos visto cómo Ford lo ha descartado, tras anunciar hace dos años que lo estudiaría y la puesta en marcha de un piloto, y cómo, en los meses pasados, otras están aplazando su implantación. Su impulso supone demasiados cambios y la operativa de sistemas no está a la altura del momento, con constantes fallos para cuadrar las cifras, tal y como relatan los implicados. Por ello, se entendería una aplicación progresiva en el tiempo, en una gama de modelos o en una marca de poco volumen, pero no tanto una firma de gran entidad que puede ver cómo desaparece parte de su mercado cuando llegan nuevos actores. Además, en un contexto disruptivo en tecnología, seguridad y financiación, se necesita un asesor que ayude a elegir la mejor opción y ahí nadie ha demostrado la misma solvencia que la concesión.

Nombramientos

Alejandro Noriega

Director de la marca Opel España y Portugal



Stellantis Iberia nombró con efecto inmediato a Alejandro Noriega como nuevo director de la marca Opel en España y Portugal.

Noriega se licenció en Ciencias Económicas por la Universidad Argentina de la Empresa (Buenos Aires). Inició su trayectoria profesional en el grupo Fiat en 1997 en Argentina. Cuatro años después se fue a trabajar a las oficinas centrales de la entidad en Turín (Italia). Desde ese momento ha ocupado puestos de responsabilidad en las áreas de Ventas y Marketing en distintas firmas de la empresa y en diversos mercados, como Italia, España, Países Bajos y Reino Unido. En junio de 2019, asumió la responsabilidad de director nacional de la marca para Fiat y Abarth en España. Además, a partir del 2021 hasta la actualidad también ocupó este cargo para Portugal.

Artur Fernandes

Director de las marcas Fiat & Abarth España y Portugal



Sustituyendo a Alejandro Noriega, Artur Fernandes fue nombrado por Stellantis Iberia como director de las marcas Fiat & Abarth España y Portugal. Se graduó en Gestión Empresarial por la Universidad Internacional de Portugal y posee un máster en Marketing por ISCTE Business School. Inició su carrera en el mundo de la automoción en 1999, año en el que se incorporó al grupo Fiat Auto en Portugal, donde ocupó diferentes puestos de responsabilidad. En 2012, asumió la gestión de Productos en Turín, y luego tomó la responsabilidad del desarrollo y optimización de la entidad para Europa Central y del Este. En 2016, fue nombrado director general adjunto de FCA Portugal, cargo que ostentó durante cinco años, cuando pasó a ser director Comercial y de Marketing para Francia, Bélgica y Península Ibérica.

Eduardo Sánchez

Director Comercial de las marcas DFSK, SWM y Seres en España



Desde el pasado 15 de abril, Eduardo Sánchez es el nuevo director Comercial de las marcas DFSK, SWM y Seres, importadas y distribuidas en España por el Grupo Invicta. Su nombramiento busca impulsar las operaciones comerciales de las tres marcas, a las que en la segunda mitad de año se sumará BAIC. Sánchez, reconocido profesional con más de 30 años de experiencia en el sector del automóvil, se ha desempeñado como consultor en inteligencia de mercado, jefe de Prensa o delegado de zona en Mitsubishi Motors. En Nissan Iberia, donde trabajaba desde el año 2008, fue el encargado de Comunicación en Madrid, responsable-especialista de vehículos eléctricos para administraciones públicas. Además, en los últimos años ha sido key account manager en el departamento comercial.

Perfil

Adrian Hallmark, director ejecutivo y CEO de Aston Martin

El próximo 1 de octubre, a más tardar, Adrian Hallmark, antiguo presidente y director ejecutivo de Bentley Motors, sucederá a Amedeo Felisa en el cargo de director ejecutivo y consejero delegado de Aston Martin.

Hallmark, de 61 años, cuenta con 25 años de experiencia en cargos en consejos regionales y globales en el sector de la automoción en el Reino Unido, Estados Unidos y Asia con Porsche, Volkswagen, Jaguar Land Rover y Bentley Motors.

Antes de iniciar su trayectoria profesional, estudió Ingeniería Mecánica en la Universidad de Wolverhampton (UK), y a continuación cursó la diplomatura de Administración en Henley Business School. Finalmente, terminó su educación al recibir el doctorado *honoris causa* en Ingeniería de la Universidad de Wolverhampton.

En 1996 pasó por Porsche como director ejecutivo de la delegación de Reino Unido para, tres años después, entrar en Bentley como miembro del Consejo de Ventas y Marketing, puesto que ocupó hasta 2005.

Dicho año entró a Volkswagen como vicepresidente ejecutivo de la delegación de América del Norte y en 2008 fue presidente ejecutivo de la de Asia.

En 2010 pasó a ser director de ventas globales en Saab Automobile AB, pero solo once meses después comenzó en Jaguar Land Rover, donde permaneció durante alrededor de siete años en los puestos de director global de la marca Jaguar (de 2010 a 2013) y director de estrategia del grupo (de 2013 a 2018). Finalizada esta etapa, volvió a Bentley, para ocupar la silla de CEO que ha mantenido hasta la actualidad.

Hallmark se convertirá en el tercer CEO de Aston Martin desde que el actual presidente y principal accionista, Lawrence Stroll, adquirió más del 20% de las acciones en 2020.

El nuevo cargo tendrá que hacer frente a la escasez de la demanda que obligó a retrasar, en febrero, el lanzamiento de su primer automóvil eléctrico. Sin embargo, los precios récord de sus modelos de lujo y de edición especial podrían ayudar al fabricante a reducir los números rojos. En 2023 finalizó con pérdidas operativas de 111,2 millones, aunque mejoró esta cifra un 22%; por otra parte, sus ingresos fueron de 1.632,8 millones (+18%).

Hallmark afirmó: «La transformación de Aston Martin es uno de los proyectos más emocionantes dentro de la industria automotriz de ultra lujo. Espero continuar con el gran impulso de la compañía y utilizar mi experiencia y pasión para liberar aún más el potencial de esta marca icónica y llevarla a un éxito aún mayor».



de Automoción
La Tribuna

Edita: Editemo, S.L.
Editor
Javier Menéndez

Director: Ignacio Anasagasti.

Subdirector: Pablo M. Ballesteros.

Redacción: Laura Menéndez, Carlos Olmo Galán, Celia Broncano y Celia Moro.

Diseño: Soyintenso.com.

Colaboradores: Ángel Alonso, Ignacio Alonso, y C. Fernández.

Publicidad: Cristina Porras.

cristina@latribunadeautomocion.com

Redacción y Administración:

c/ Fundadores, 31 - 28028 MADRID

Teléfono: 91 713 02 60 - Fax: 91 713 02 61

Dirección e-mail:

redaccion@latribunadeautomocion.com

www.latribunadeautomocion.es

Depósito legal: M-14864/95

Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización por escrito de la editorial.

Arrieros somos



ÁNGEL ALONSO

Personas y automóviles

La avenencia entre conductores y automóviles ha sido, hasta hoy, la simbiosis entre humanos y máquinas más importante y decisiva de la historia. Un relato de progreso material con beneficios indiscutibles en la calidad de vida de los ciudadanos. Obvio es que en el otro plato de la balanza contrapesan

se denominó a este avance tecnológico con augurios a plazo fijo y a la vuelta de la esquina, fue un ejercicio de presunción y soberbia de los apóstoles tecnológicos. Un olvido del individuo y un imperio de la máquina. El manto de silencio que ha caído sobre el vociferante proyecto de hace una década, ratifica que el componente humano sobre el automóvil tiene garantizados plazos de vigencia.

No se puede cambiar la naturaleza de las cosas así como así, solo porque lo quiera el poder de la imaginación, máxime cuando se hace audible el tintineo de las monedas, o la voluntad política, tan voluble como el capricho infantil. Sabios con lugar en la posteridad han dejado el sello de sus profecías en un género literario conocido como ciencia ficción. La ciencia es un alud de realidades demostrables en tiempo, generalmente largo, y forma, con frecuencia, revolucionaria o innovadora. La ficción es un maleable divertimento y tratar de confundirla con una materialidad formal, es una osadía con meta final en el caos.

Hace días leí un pasaje revelador. El escrito era una ratificación de la apertura de este artículo. La irrupción de estos ingenios móviles necesitó desde el minuto uno de la racionalidad humana. Este fue el punto de partida de las reglas de tráfico. La sociedad motorizada necesitaba regulaciones específicas en forma de códigos y lenguajes icónicos a través de la señalización visible en postes, superficies y paneles. Así se rigen las reglas del tráfico rodado desde hace más de un siglo. La inteligencia natural se ha servido de sus aciertos y de sus errores como aprendizaje. En esta escuela se ha conseguido, por poner un ejemplo, reducir de forma considerable la

accidentalidad vial. Automóviles y personas se cogían de la mano para dar forma a una entente de respeto mutuo que perdura.

Un hecho innegable es que la tecnología corre más deprisa que la legislación reguladora de sus palmarios excesos principiantes. Es el flash del deslumbramiento que retarda la reacción de la lógica, pero eso no puede, ni mucho menos debe, suprimirla. En esas andamos ahora con la inteligencia artificial (IA) balbuceando sin regulaciones que limiten los peligros que son advertidos desde tribunas científicas y humanísticas. Sin enrocarse en el trasnochado ludismo, el cerebro humano es más fiable que la abstracción del algoritmo, aunque solo sea por la aplicación refranera del más vale lo malo conocido...

Se da por hecho que la inteligencia artificial tendrá en los automóviles un escenario de su expansión. El coche autónomo fue una manifestación en ese sentido, cuando la IA se vislumbraba en una lejanía de segunda mitad del siglo XXI. ¿Qué rol va a jugar en una máquina que, desde que alumbró, ha sido socio leal del ser humano?

Un automóvil es, aunque en ruta descendente, un símbolo de libertad por sus capacidades de movilidad, de estatus social, de autosatisfacción como sueño alcanzado, de embrujo, de sofisticación, de inspiración artística. Cualidades que se ubican en territorio de naturaleza personal, frente a la entelequia de lo artificial. Si lo que nos viene provoca el divorcio del matrimonio tecnológico-humano más leal que han conocido los tiempos, una hermosa libertad habrá degenerado en una tenebrosa tiranía.

Todo será posible en el futuro, pero en este presente no termina de prosperar del todo la visión de un automóvil sin conductor, pero con pasajeros

inconvenientes como siniestralidad vial, contaminación ambiental y, en el último tramo, una masificación en los entornos urbanos, que ha atentado contra la deseada y añorada bonanza de lo cotidiano.

Mientras no se demuestre lo contrario, creo que los beneficios son superiores a los perjuicios, pero, cuidado, que de éxito también se muere. El asomo de nuevas tecnologías de intenciones aviesas o no clarificadas del todo en el uso a corto, medio y largo plazo, pueden transformar una realidad todavía amable en inquietante distopía.

La identidad entre persona y automóvil durante todo el siglo XX, y lo que va del actual, ha resucitado la imagen del centauro, el mitológico híbrido de hombre y caballo. Todo será posible en el futuro, pero en este presente no termina de prosperar del todo la visión de un automóvil sin conductor, pero con pasajeros. El coche autónomo, como

La mejor foto

El Volkswagen Golf cumple 50 años desde que comenzó a producirse en 1974



El Golf de Volkswagen cumplió 50 años, el pasado 29 de marzo, desde que inició su producción en la fábrica de Wolfsburg (Alemania), una ciudad que fue creada expresamente para alimentar de trabajadores a dicha factoría. Desarrollado por Giorgio Giugiaro y VW Design, este modelo tenía que estar a la altura de las altas expectativas para continuar la historia de éxito del Beetle, del que se habían fabricado más de 21,5 millones de unidades. Reflejó el espíritu de la época, dio nombre a su propia categoría de vehículos y ha acompañado a generaciones de personas en todo el mundo. Hasta la fecha, más de 37 millones de coches se han ensamblado desde 1974; en términos puramente matemáticos, esto significa que más de 2.000 personas en todo el mundo han optado por comprar un nuevo Golf cada día durante los últimos 50 años. Tal es su éxito que es un habitual de los listados de los más buscados en el mercado de VO, gracias a su fiabilidad, dinámica de conducción y precio, una cotización que se mantiene en el tiempo.

Actualmente, cuenta con ocho generaciones, la última presentada en octubre de 2019. Esta, con sus nuevos propulsores mild-hybrid e híbrido enchufable, electrificó la clase compacta y permitió la conducción asistida mediante Travel Assist. Dicha versión será renovada este año, e incluirá una mayor autonomía en sus alternativas Cero de más de 100 kilómetros. Además, por primera vez, el logotipo Volkswagen iluminado adornará el frontal.

El comentario



IGNACIO ALONSO

Cupo catalán y Corte Inglés

Los libros de historia aún no recogen una idea (quizás sea pronto) que campaba por la discusión pública hace nada, apenas veinte años, y según la cual este país estaba dividido en un puñado de regiones o reinos de taifas a los que solo unía la presencia transversal de unos grandes almacenes: El Corte Inglés. Aquella idea sufre hoy ligeras variaciones.

Una parte de Cataluña, azuzada por las próximas elecciones, vuelve a la carga con el propósito de crear un "cupo a la vasca" que permita a la administración catalana recaudar todos los impuestos que a la región afectan y luego contribuir con un porcentaje de ellos a la caja común del Estado en un gesto presuntamente solidario con las regiones más pobres del país. La operación supondría en torno a un quinto de los ingresos totales. No es una bagatela.

La propuesta puede vestirse de mil formas, desde presentarla como la aspiración legítima de una o varias formaciones políticas que representan en torno a la mitad de la ciudadanía catalana, a la imperiosa necesidad de marcar un perfil propio ante unas elecciones autonómicas. Pero el cupo catalán no es hoy una formulación

de recibo. La Constitución española admite excepcionalmente el cupo vasco y la singularidad foral navarra apoyada en hechos históricos del pasado que nadie quiere remover.

El cupo vasco, por otra parte, arroja enseñanzas que restan crédito a la legítima aspiración catalana. Las aportaciones al Estado, es decir, su solidaridad con el resto de regiones, muestra una tendencia menguante al ritmo de las necesidades políticas de gobernabilidad del país. Y como tampoco se quiere ni se puede remover la situación actual de elegibilidad y representación parlamentaria (el País Vasco tiene en el Parlamento más diputados por habitante que el resto de circunscripciones autonómicas), el resultado electoral en aquella región tensará o no la cuerda de las aportaciones a las cuentas del Reino.

A un independentista de pelo en pecho y del signo que sea le costará admitir, si es que alguna vez lo reconoce, que los impuestos los pagan las personas (físicas o jurídicas) y no los territorios en los que viven o están asentadas. Forma parte de su discurso aseverar sin razón alguna que el euro lleva impresa en la cara o en la cruz de la moneda la bandera de su país, nacionalidad o nación (como prefiera definir su proyecto).

En un Estado cuasi federal con diecisiete banderas, otros tantos gobiernos regionales, 8.000 ayuntamientos, una lengua oficial, tres cooficiales y una constitución que habla de igualdad entre todos, ya solo quedan tres figuras que unan casi sacramentalmente a sus habitantes: el IRPF, el IVA y el sistema de pensiones de la Seguridad Social, cuya continuidad como cuerpo unitario corre peligro si su gestión se rompe. Última estación; porque ni siquiera aquellos grandes almacenes transitan por su mejor momento.

Solo tres figuras unen casi sacramentalmente y de manera igualitaria a los habitantes de este país: IRPF, IVA y Seguridad Social

La primera china en anunciar la fabricación de vehículos en España comenzará a ensamblar a través de DKD y en un año y medio espera hacer unidades completas

Chery producirá coches para vender en Europa en la antigua factoría de Nissan Barcelona este mismo año

Pablo M. Ballesteros / I.A. / Madrid

Seis jornadas antes de la confirmación definitiva del 16 de abril, a través de una nota de prensa de Ebro, el mismo día que EV Motors señalaba que aún no estaba cerrado el acuerdo con Chery y pedía prudencia, la filial de Omoda en España —la marca global del grupo chino— enviaba una convocatoria a los medios para el 19 de abril que ratificaba que la rúbrica era prácticamente inminente, como así fue.

En ella, señalaba «tenemos el placer de invitarle a un acto institucional histórico: la ceremonia de firmas de inversiones, que contará con la presencia del presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, y altos mandatarios del Govern de la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Barcelona». Al acto, según fuentes del sector consultadas por este medio, también acudirá el presidente mundial de la asiática, Yin Tongyue.

Unos minutos antes, el diario *Cinco Días* daba forma, a golpe de titular, a lo que desde hace unas semanas era casi una certeza, con continuas reuniones en el país asiático —el 10 de abril había vuelto a la sede en Wuhu el *counciller* de Empresa y Trabajo, Roger Torrent, para rematar la entente— y en España —incluidos encuentros con el ministro de Industria, Jordi Hereu—: Chery producirá coches en la antigua fábrica de Nissan Barcelona.

En diciembre de 2022 'La Tribuna de Automoción' adelantó los primeros contactos

Una oportunidad que *La Tribuna de Automoción* adelantó el 5 de diciembre de 2022, cuando destapó el primer contacto entre las partes en Cataluña. Un acercamiento que se intensificaría el 26 de abril de 2023, momento en el que este medio también avanzó que Chery y EV Motors —propietaria de la ingeniería



El presidente mundial de Chery, Yin Tongyue, estará en la ceremonia de firma del acuerdo para la llegada a Barcelona.

La ceremonia de firma está previsto que se realice el 19 de abril en Barcelona, con la presencia del presidente Sánchez. En ese acto, se detallará la creación de la joint venture hispano china entre Chery y Ebro-EV Motors

Btech y matriz de la renacida marca de vehículos industriales española Ebro— habían firmado un memorando de entendimiento, esta vez en China, para estudiar fabricar en el Hub Tech Factory (HTF) de Zona Franca 50.000 uni-

dades anuales de la automovilística asiática.

Entonces, EV Motors tenía el 40% del accionariado de la empresa que pilotaba la reindustrialización de Nissan Barcelona y QEV Technologies, el 60%, pero en la actualidad, el 100% es de la primera compañía.

Esta acción, publicada por la web de este periódico el pasado 5 de marzo, por el cual la entidad de Joan Orús pasaba de ser actor principal a un cliente más que ensamblaría vehículos bajo contrato en las antiguas instalaciones de la marca japonesa, se entendió como una forma de acercar posturas con Chery, puesto que la confianza y las negociaciones las había tenido en todo momento con EV Motors.

'Joint venture' Ebro (EV Motors)-Chery

El siguiente movimiento empresarial que se dará, será la constitución de una *joint venture*

entre Chery y Ebro, para dar entidad jurídica al acuerdo y consolidar la fabricación en Barcelona. En principio, la marca española tendrá una participación mayoritaria, según el acuerdo firmado entre su CEO, Pedro Calef, y el vicepresidente ejecutivo de Chery, Guibing Zhang, en Wuhu, en un viaje que finalizó el 15 de abril, cuando los directivos catalanes aterrizaron en Barcelona.

Más de 150.000 unidades de capacidad

Esta empresa tendrá como objetivo fabricar vehículos en Barcelona, en función de la demanda que tenga Chery en Europa, pero sí parece que superará con holgura la primera cifra de 50.000 unidades al año. De hecho, teniendo en cuenta que Nissan tenía posibilidad de hacer 200.000 coches anuales, se estima que se podrían superar las 150.000, una vez que se hagan las reformas necesarias —la nave de pintura hay que adaptarla a las normas de la UE y es probable que pierda capacidad—. Además, también habría que restar las unidades que haga Ebro de la pick-up y de la furgoneta, si bien no sería un problema dejar el espacio que Omoda y el resto de marcas del grupo chino necesiten.

Los cambios grandes se irán acometiendo con el tiempo, pero el inicio de la producción en DKD —el coche viene casi hecho y hay que poner algunas piezas, como ruedas, volante o líquidos— llegará antes de final de 2024. De hecho, hace dos meses la compañía preveía que en junio se podrían hacer las primeras unidades, pero el horizonte de antes de diciembre parece más probable, según otras fuentes. Justo después llegará el primer vehículo con logo español.

En cuanto al empleo, el propio inversor asiático baraja que se superarán las 1.000 personas, cuando en un año o año y medio hagan el coche completo, pero va a depender de la producción.

El expediente afectará hasta 1.400 personas al día en vehículos, 800 por el fin de la Connect y 600 por problemas de falta de piezas de motores para el Kuga

Almussafes aplicará un ERTE de 2 meses a la espera de detalles del nuevo coche y UGT ya reclama el Mecanismo Red

I. A. / Madrid

La solución definitiva para poder hacer frente al excedente de plantilla de la fábrica de Ford Almussafes tras la salida definitiva de la furgoneta Connect el 17 de abril no se va a poder formular ya, como se esperaba, sino que tendrá que esperar dos meses. Y es que, finalmente, el fabricante, a diferencia de lo que se había dado a entender, en lugar de ofrecer en la reunión del Comité Europeo en Colonia (Alemania) del pasado 10 los detalles sobre la fecha de lanzamiento del nuevo coche adjudicado a las instalaciones españolas para inyectar más carga de trabajo hasta la llegada del vehículo eléctrico, así como el empleo y los volúmenes estimados, informó a UGT que necesita en torno a un par de mensualidades para poder concretar todo.

Con este nuevo escenario, y considerando que el ERTE actualmente en vigor en vehículos y en motores concluye el 19 de este mes y que a partir de ahí hay que gestionar el mencionado sobrante de personal, desde el

sindicato han dado un paso adelante y señalaron, tras el encuentro con la compañía, su disposición a negociar otro expediente temporal que cubra el tiempo de espera solicitado.

Al cierre de edición, el 16, se celebró una Comisión Consultiva en la que la dirección planteó una regulación desde el 20 de abril al 20 de junio. En este periodo se fija una afectación diaria de hasta 1.400 personas (800 a causa del cese de la Connect y 600 por falta de producción) en vehículos, donde podría no trabajarse durante al menos cuatro semanas en el turno de tarde a causa del impacto, en motores —tiene 900 operarios—, de unos problemas de suministro de piezas de un proveedor sobre el propulsor híbrido 2.5 Duratec (el que equipa el 90% de los Kuga ensamblados) y la menor demanda de Norteamérica. Fruto de ello, estas instalaciones podrían detener su actividad completamente 10 jornadas (cinco en mayo y cinco en junio).

Las condiciones, que se aproba-

rán el 17, serán las mismas de los últimos años, es decir, un complemento hasta el 80% del salario real con el 100% de las pagas extras y las vacaciones. Desde la central mayoritaria indican que esperan que la situación de mecánicas se pueda normalizar lo antes posible, para que en coches se pueda ajustar el impacto casi al 50%, al garantizarse la actividad con dos equipos.

Por su parte, el otro sindicato de Almussafes, STM, se mostró crítico con el expediente, exponiendo que habrá «dos meses más de incertidumbre para una plantilla que merece mucho más respeto» y que está asistiendo a «un bochornoso espectáculo de mercadeo de información».

Más allá del ERTE, UGT en el comunicado que emitieron tras el Comité Europeo ya anticiparon que para el futuro, «de confirmarse los plazos que vislumbramos», para la llegada a fábrica del nuevo vehículo multienergía —podría ser entre 2025 y 2026—, será «del todo necesario activar el



PROVEEDORES. La industria de componentes que trabaja para Ford Almussafes sigue resintiéndose. Un nuevo movimiento se da en Industrias Alegre, que ha propuesto reducir un 10% la plantilla de 350 empleados de su factoría valenciana de Albal tras la salida de la Connect, según 'Economía Digital'.

Mecanismo Red», que se aprobó en la reforma laboral de 2021. Esta herramienta sería la más favorable para los empleados, porque no consume prestación por desempleo, y también para la marca, debido a que existen exenciones en el pago de las cotizaciones. Para su posible puesta en marcha, los sindicatos con mayor representación en el Estado tendrían que solicitar a los Ministerios de Trabajo, Economía y Seguridad Social la convocatoria de la Comisión tripartita del Mecanismo Red, que se reuniría en un plazo de 15 días para decidir si lo eleva al Consejo de Ministros para que este se pronuncie sobre su activación.

Según el Real Decreto-ley 32/2021, existen dos modalidades: una sectorial, «cuando se aprecien cambios permanentes que generen necesida-

des de recualificación y de procesos de transición profesional con una duración máxima inicial de un año y la posibilidad de dos prórrogas de seis meses cada una», y otra cíclica, cuando «se aprecie una coyuntura macroeconómica que aconseje la adopción de instrumentos adicionales de estabilización, con una duración máxima de un año». En el caso de Ford, se trataría de la primera.

Una vez recibida la luz verde, la empresa tendría que pedir a la autoridad laboral una suspensión o una reducción de la jornada, indicando los días y el porcentaje máximos a aplicar. Tras su aceptación, los trabajadores, durante la inactividad, percibirían un 70% de la base reguladora con un tope mensual del 225% del Índice Público de Rentas de Efectos Múltiples aumentado en una sexta parte.

RENAULT CLIO E-TECH FULL HYBRID

145 CV - 105 kW



99€ desde
/mes⁽¹⁾

entrada: 8.398,97€
última cuota: 13.644,39€
3 años de mantenimiento y un año de regalo de seguro incluidos⁽¹⁾

hasta 900km de autonomía⁽²⁾
hasta un 80% de conducción eléctrica en ciudad⁽³⁾

también disponible en otras 3 motorizaciones: GLP con etiqueta ECO, gasolina y diésel

(1) oferta en península y baleares para particulares y autónomos, del 1 al 30 de abril de un Renault Clio, financiado con Renault preference con RCI Banque SA, sucursal en España. **precio contado: 21.991,65€.** ej. para Renault Clio evolution e-tech full hybrid 105 kW (145CV). **precio por financiar: 21.763,98€.** entrada: 8.398,97€. imp. a financiar: 14.402,56€. 36 cuotas de 99€/mes y una última cuota: 13.644,39€. comisión de apertura al contado: 446,48€ (3,10%). intereses: 2.805,83€. coste total del crédito: 3.742,86€. imp. total adeudado: 17.654,87€. **precio total a plazos: 26.053,84€.** TIN: 6,50%. TAE: 9,37% el mantenimiento no forma parte del coste de la financiación a efectos del cálculo de la TAE, el imp. a financiar incluye protección de pagos obligatoria 490,55€, mantenimiento opcional 547,00€ preconizado por la marca durante 3 años o 50.000km (la condición que suceda antes) y regalo de 1 año de seguro auto a todo riesgo con franquicia de 600€ con MAPFRE/MUTUA/ZURICH. sistema de amortización francés. la oferta incluye impuestos, promociones ofrecidas por RENAULT. permanencia mín. de 36 meses. el imp. mín. a financiar será el de mayor cuantía entre 7.000€ o el importe de la última cuota. sujeto a un kilometraje máximo de 20.000 kms/año. incompatible con otras acciones financieras (2) con el depósito lleno de gasolina*. (3) en ciclo urbano*. *según la fuente wltip. © m.leuvre. **Renault Clio: Consumo mixto wltip (L/100KM) desde 4,2. Emisiones wltip CO₂ (g/km) desde 95.**

Renault recomienda Castrol

renault.es



El 71,1% del Perte que recibirá Stellantis ZGZ para la nueva plataforma, en ayudas

P.M.B. / Madrid

Stellantis Zaragoza va a recibir 54,43 millones de euros del Perte VEC II en su sección B para adaptar la planta a la llegada de la nueva plataforma STLA Small. De ellos, según la resolución del 2 de abril del Ministerio de Industria, 38,7 millones serán para subvenciones a fondo perdido, lo que supone un 71,1% del total.

Otra empresa que va a ingresar fondos, después de esta nueva oleada, es Bosch para su planta de Aranjuez, hasta un total de 1.213.977 euros. En su caso, el 68,77% son ayudas directas (834.865 euros), mientras que los otros 379.112 son en créditos.

Por último, la tercera compañía beneficiada es Benteler Burgos, que percibirá 341.964 euros. No reembolsables serán 202.926 (un 59,34%).

El 22 de febrero se impulsaron otros 10 proyectos, por valor de 170 millones de euros en esta línea.

Por otro lado, el Ministerio de Transición Ecológica ha comunicado que el Perte de Economía Circular recibirá 20 millones de euros adicionales para una nueva convocatoria.

El Moves Flotas 3 reparte finalmente 13,50 millones, un 45% del presupuesto

I.A. / Madrid

El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) publicó el 4 de abril la propuesta de resolución definitiva del Plan Moves Flotas 3, que ha finalizado con el reparto de 13.506.157,89 euros entre 26 beneficiarios, lo que representa un 45,02% de los 30 millones que se habían reservado de presupuesto, es decir, 20 millones menos que las dos ediciones pasadas. Respecto al balance provisional, y tras analizar las alegaciones, se han estimado dos expedientes más que inicialmente fueron inadmitidos, uno de PandaGo de 250.900 euros y otro de Enel Green Power España de 115.200. A partir de esta variación, el listado de rechazos se quedó en cuatro.

Más ayudas a industriales

Por otra parte, Faconauto ha vuelto a pedir al Gobierno que concrete la continuidad de las ayudas para la transformación de flotas de vehículos de transporte profesional por carretera —conocidas en el sector como Moves Mitma—, que finalizan el 30 de abril. Desde la federación se pide que la renovación tenga asegurada «una cuantía presupuestaria suficiente» —el programa actual cuenta con hasta 400 millones y todo indica que se gastará la totalidad de los 386,9 millones repartidos entre las autonomías— y que incluya «mejoras», como que el incentivo al beneficiario se produzca en el momento de la compra frente a los trámites de ahora que conlleven hasta dos años de espera, que se minimicen procesos de gestión y costes administrativos y que se garantice además del achatarramiento la compra de modelos cero emisiones, ligando ambas cuestiones.

La vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo apoyó los paros y calificó como «una indecencia» la oferta de subida del 1%

Iveco Madrid para al completo por las huelgas pero la dirección no urge negociar

Pablo M. Ballesteros / Madrid

Hacia más de 25 años que Iveco Madrid no paraba por una huelga general, pero la de 2024 se recordará no solo por esto sino por el seguimiento que está teniendo y el impacto mediático que alcanzó.

A cierre de edición se habían celebrado ya cuatro jornadas de paros de las que dos tuvieron lugar en dos días de diario, 5 y 10 —este último estaban convocados cuatro horas por turno— y otras dos los sábados 6 y 13, que la empresa había activado para algunas áreas como la de entregas. En todos los casos, el denominador común fue un apoyo prácticamente total, que impidió que se hiciera un solo camión.

La respuesta de la dirección no fue precisamente tratar de negociar con urgencia para intentar que se desconvocaran las protestas. Al revés, se cerraba al mensaje de que «mientras haya una convocatoria de huelga no se dan las condiciones de paz social y confianza para sentarse a hablar».

Los sindicatos, por su parte, ponían como condición para suspender las movilizaciones que la compañía planteara unas condiciones mejores que las que inicialmente había puesto sobre la mesa, incluida la subida del 1%.

Yolanda Díaz: «Es una indecencia»

Siguiendo el camino que habían emprendido el presidente de EEUU, Joe Biden, y su rival para las elecciones de este año, Donald Trump, de apoyar a los trabajadores en huelga del sector de la automoción, la vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz, acudió a la concentración que

se celebró en la puerta de la fábrica de Barajas el 10 de abril.

Jaleada por los huelguistas, la también líder de Sumar criticó la subida salarial del 1%, que proponía entonces la compañía para sus fábricas de Barajas y Valladolid, que calificó como «una indecencia en nuestro país» y algo que «no es de recibo». Una cifra que definió como «una migaja». Además, afirmó que «vivimos una crisis de inflación sin precedentes y es imposible aguantar el coste de la vida», motivo por el que recordó la subida del salario mínimo de un 5%.

Acompañada por el secretario de Estado de Empleo, Joaquín Pérez, aseguró que conoce «muy bien lo que estáis reivindicando», a la vez que dio «todo el ánimo y la fuerza para que ganéis esta huelga» en Iveco Madrid. «No hay democracia sin fuerza sindical. La democracia también es hacer huelgas».

Además, la ministra de Trabajo no solo hizo referencia al aspecto salarial, sino también a las medidas de flexibilidad que plantea la empresa, como que puede activar la flexibilidad positiva con un mínimo de siete días y desconvocarla con 48 horas. En caso de que se desactive con menos tiempo se compensaría con 20 euros por trabajador.

En ese sentido subrayó que «tenemos derecho a no estar a disposición del empresario, a saber cuándo vamos y cuánto tiempo vamos a trabajar y a desconectar de unas jornadas que a veces son imposibles».

Díaz abundó que «no cabe trabajar a la carta en el país en el que estamos. Ha llegado el momento de cambiar las condiciones en nuestro país y ya hay muchísimas empresas que lo están haciendo».



La vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo, Yolanda Díaz, se dirige a los empleados de Iveco Madrid a los que apoyó durante la concentración del 10 de abril, en la tercera jornada de huelga.

Un derecho a que el empleado disponga de su propia vida para lo que se comprometió a legislar junto con «el secretario de Estado de Empleo y los agentes sociales en la mesa de diálogo social».

Ese mismo día, también se dejó ver por la concentración, aunque discretamente, el secretario general del PSOE en Madrid, Juan Lobato.

El fin de la huelga, a una llamada

A cierre de edición seguían las jornadas de huelga convocadas para los días 19, 29 y 30, así como los sábados 20 y 27. No obstante, el hecho de que se haya planteado un incremento salarial de 2,5% para cada uno de los dos años del convenio en Iveco Valladolid [ver noticia de la

parte inferior de esta misma página] y teniendo en cuenta que habitualmente, pese a tratarse de dos filiales diferentes de la marca italiana, las cuestiones centrales, como sueldo y jornada, son comunes en ambos centros de trabajo, todo hacía presagiar que el fin de los paros estaba a una distancia de una llamada de teléfono de la dirección de Madrid al comité de empresa del centro.

De hecho, los sindicatos habían vuelto a instar a Recursos Humanos a que presente en una reunión una plataforma que desbloquee la situación. Algo tan sencillo como trasladar a la planta madrileña las condiciones planteadas en Valladolid en el encuentro que tuvieron el viernes 12 de abril.

Además, la planta de Castilla y León reducirá la producción en 28 unidades (-18,67%) al día a partir de mediados de mayo

La propuesta de incremento salarial del 2,5% de Iveco en Valladolid evita que se extienda aún más el conflicto

P.M.B. / Madrid

La huelga convocada en Iveco Madrid no se extendió a Valladolid, cuyos sindicatos —que también consideraron una falta de respeto la plataforma presentada por la empresa en la que se incluía una subida salarial del 1%, después de haber perdido 5,5 puntos de poder adquisitivo en el último marco laboral de 2021 a 2023— prefirieron esperar al devenir de las siguientes reuniones.

Además de la prudencia, una de las cuestiones que ha podido frenar los paros es que a mediados de mayo el fabricante tiene previsto bajar la producción en un 18,67%, pasando de 75 Daily por turno —150 al día— a 61, es decir, 122 cada jornada, según adelantó la edición web de *La Tribuna de Automoción*.

No obstante, la reducción de las nóminas no será equivalente, ya que se perderán entre 70 y 80 tra-

bajadores de un total de alrededor de 1.000, lo que implicaría cerca de un 8%. Esta contracción de la plantilla se acometerá con interinos y fijos discontinuos.

Según fuentes sindicales el hecho de que no se repercuta porcentualmente de la misma forma en las unidades producidas y en el empleo se debe, en parte, a que la nueva Daily, que llegará en julio, necesitará más horas de elaboración, al ir más cargada tecnológicamente.

Mientras que la parte social espera que la bajada sea temporal, desde la compañía señalan a este medio que con este descenso Valladolid vuelve a unas cifras normales y que la producción actual respondía a una situación atípica en la que tenía que recuperar pedidos que tenía pendientes. En los últimos ejercicios, al haber falta de componentes, había acumulado demanda que ahora está resuelta.

Otro de los motivos para que el centro castellanoleonés no se haya sumado a los paros es que Suzzara (Italia) también monta Daily y el impacto en la compañía sería inferior al de Madrid, que es la única europea que fabrica camión pesado.

Mejora importante, pero insuficiente

No obstante, no se había dado margen indefinido para que Iveco presentara unas condiciones más acordes al contexto económico. El comité de empresa había marcado en rojo el 12 de abril como la reunión en la que Iveco tenía que dar un paso adelante. De no ser así, no descartaban sumarse a los paros, como afirmó la secretaria general de CCOO de Industria, Garbiñe Espejo, en declaraciones a este periódico durante la concentración del 10 de abril en las puertas del centro de Madrid.

Después de que el fabricante planteara a los trabajadores de

Valladolid una subida salarial del 2,5%, lo que suponía un incremento de 1,5 puntos sobre la propuesta inicial del 1%, se alejó la posibilidad de que el conflicto se extendiera.

Esta iniciativa, según los sindicatos es una «mejora importante», pero aún «claramente insuficiente» para los dos años de convenio colectivo que propone el fabricante de vehículos industriales, teniendo en cuenta que el IPC alcanza el 3,2% hasta marzo.

Asimismo, el comité de empresa pidió a la dirección que se retomara el diálogo también en Madrid y que se afrontara la negociación de «un modo normal». No obstante, en Valladolid manifiestan que piensan que «ahora sí que hay disposición a negociar» y, a cierre de edición, aunque la propuesta para Barajas seguía oficialmente en el 1%, se entiende que la oferta de Pucela es replicable a ese centro.

OMODA 5

INFINITAMENTE NUEVO



Todo en este anuncio es nuevo. La marca y el modelo, nuevos.
Sus 185 caballos y sus de 0 a 100 en 7,8 segundos, nuevos. ¿Su vanguardista y rompedor diseño? Nuevo.
¿Su eficiencia y sus sistemas inteligentes de ayuda al conductor? También nuevos.
¿Es necesario que te digamos cómo serán las infinitas experiencias y emociones que podrás vivir en él?

DESDE 149€/MES*

Entrada 7.673,24€ TAE 10,37% última cuota 14.264,98€ Plazo 48 meses.

CON 7 AÑOS DE GARANTÍA



OMODA

CROSS  FUTURE



omodaoficial.es

*Financiación de Omoda 5 Comfort TGD 1.6 136.5Kw (185cv) 7DCT. Precio al contado 26.265,22€. Precio financiando 23.649,44 €. Entrada 7.673,24 €. Plazo 48 meses, 1 cuota de 141,83 €, 46 cuotas de 149,00 € y 1 cuota de 14.264,98 €. Tipo Deudor 8,75% T.A.E. 10,37% (La T.A.E., así como la primera cuota podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3,50 % 559,17 € Contado. Intereses 5.284,61 €, Importe Total del Crédito 15.976,20 €, Coste Total del Crédito 5.843,78 €, Importe Total Adeudado 21.819,98 €, Precio Total a Plazos 29.493,22 €. Siendo el día de contratación 09/03/2024 y primer pago el 02/04/2024. Oferta válida hasta el 30/06/2024. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A. No incluye gastos de matriculación ni gastos de pre-entrega. Oferta válida para península y Baleares. Gama Omoda 5: Emisiones CO2 combinadas (gr/km): 170g. Consumo combinado (l/100km): 7,5. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el ciclo de homologación WLTP. El modelo visualizado puede no coincidir con el ofertado.

La china Xpeng firma con Salvador Caetano para distribuir en la península ibérica

I.A. / Madrid

El fabricante chino Xpeng sigue avanzando en su estrategia de expansión en Europa, Oriente Medio y África. En el Viejo Continente, donde ya tiene presencia en Noruega, Países Bajos, Suecia, Dinamarca, Francia y Alemania, acaba de firmar un acuerdo con el importador Salvador Caetano Auto para distribuir sus eléctricos en España y Portugal este año. El grupo comercializa en estos momentos en territorio noruego —fue su primera incursión europea en 2021— tres automóviles, el crossover G6 de 4,75 metros de largo, el SUV G9 de 4,89 y el sedán P7 de 4,88. Otro destino por el que apostará próximamente será Reino Unido.

Con el pacto, Salvador Caetano amplía su catálogo de enseñanzas chinas, después de que en enero sellase una alianza con Dongfeng Motor para vender en la península sus firmas Voyah, Dongfeng y M-Hero; y que en mayo de 2023 la eligiese BYD para representarle en suelo portugués. Además, este medio informó el pasado noviembre que estaba ultimando un acuerdo con Great Wall Motor.

Mercedes Vitoria parará entre el 23 de abril y 5 de mayo por ajustes de mercado

I.A. / Madrid

Mercedes Vitoria ha confirmado una nueva parada productiva para el 23 de abril, que se suma a las detenciones ya planteadas anteriormente del 24, 25 y 26, 2 y 3 de mayo que, junto a la fiesta local de San Prudencio del 29 y la nacional del 1 y al acuerdo de librar el 30 en calendario por sobrante de jornada, harán que la planta esté inoperativa casi dos semanas, al reemprender el trabajo el próximo 6. Fruto de ello, la bolsa se quedará en -17 a un día de llegar al límite de convenio, aunque hay margen para desconvocar otros 20 más tras el acuerdo social del 21 de marzo.

Ligier prevé duplicar su red especializada en la gama Professional en dos años

I.A. / Madrid

La filial española del fabricante francés de micromovilidad Ligier Group tiene previsto más que duplicar en los próximos dos años su red comercial especializada en la marca Ligier Professional, pasando de los 10 puntos actualmente operativos a 25. Una expansión que está ligada al objetivo estratégico de la compañía de que el 50% de las 34.000 ventas que se fija para 2028 en todo el mundo sean de esta enseña 100% eléctrica. En estos momentos, se ofertan dos modelos, el triciclo Pulse 3 y el cuadríciclo Pulse 4, opciones con gran acogida para el transporte de última milla.

El montaje en serie de los nuevos Captur y ASX y posteriormente del Symbioz supondrán la entrada de 300 eventuales

Renault inicia la contratación en Valladolid para completar el 2º turno antes de julio

Ignacio Anasagasti / Madrid

La dirección de la fábrica de Renault en Valladolid está preparando una bolsa eventuales con la intención de completar el segundo turno «antes de finales de junio», siempre y cuando se mantengan las previsiones de demanda y no surjan imprevistos, según indican fuentes del sector, que añaden que ya se han producido algunas contrataciones para ir formando al personal.

Desde el regreso de las vacaciones de Navidad el 8 de enero, la planta experimentó un ajuste de su esquema de trabajo, pasando de dos equipos a uno y medio tras la aprobación en noviembre de una modificación sustancial de las condiciones laborales sobre 220 empleados en estas instalaciones y en Palencia, con una estimación de menores volúmenes en el primer semestre, debido a problemas de abastecimiento de piezas, una política de reducción de cadencia para asegurar los lanzamientos de nuevos productos y la entrada en vigor de una norma de ciberseguridad en la UE en julio que obliga a adaptar la electrónica de los coches.

Previamente al próximo refuerzo de actividad, el centro ha estado convocando alguna jornada en sábado desde febrero —en abril, dos—, lo que contribuye a recortar la flexibilidad negativa, que está en cotas muy altas y es que, para evitar un ERTE, se acordó prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2024 el límite de -65 días fijado el último ejercicio.

Para activar el 50% restante del turno, la compañía requerirá la



El presidente director general de Renault Group Iberia, Josep María Recasens, se reunió con el presidente de la Junta de Castilla y León, Alfonso Fernández Mañueco, el 10 de abril para repasar los proyectos del fabricante en la región.

entrada de unos 300 temporales, según indican a este medio fuentes del sector. Este nuevo colectivo se sumará a los pocos eventuales que están operativos en estos momentos y que desempeñan su trabajo de manera fija en las tardes para cubrir las necesidades de conciliación de aquellos operarios que solo trabajan de mañana y no están sujetos al sistema rotatorio semanal.

La decisión de recuperar el equipo al completo se sustenta en el inicio de la fabricación en serie de la actualización de la segunda generación del Captur [ver la información del coche en la sección Par Motor de este número en la página 20], un modelo con el que Renault deposita grandes expectativas, marcándose el reto de recuperar el número 1 en el segmento en Europa.

Junto a esta renovación, llegará igualmente la de su hermano de Mitsubishi, el ASX, que en la versión actual mantiene prácticamente el

mismo diseño del todocamino del rombo, pero que en la nueva contará con una estética más diferenciada. Además, al igual que el vehículo de la firma gala, ya no se ofertará con mecánica híbrida enchufable, una alternativa hoy disponible —en el caso del SUV de la francesa se suprimió a partir del abril de 2023—, dejando la híbrida autorrecargable como la principal electrificada.

Aparte del montaje de los dos nuevos turismos mencionados, antes del verano comenzará la fabricación en serie —ya se hacen unidades de prueba— del todocamino Renault Symbioz del segmento C —se realiza sobre la misma plataforma del Captur—, que el fabricante espera que tenga gran acogida en el canal corporativo.

Estabilidad en Palencia

En relación a la factoría palentina, que en la primera semana de abril dejó de ensamblar el Megane —se

adelantó varias semanas su fin—, tiene por delante un horizonte de estabilidad sin que haya visibilidad de que se complete su segundo turno en el corto plazo —opera con un régimen de cerca del 25%—. Con el actual esquema de trabajo, no obstante, está experimentando una subida de cadencia del Rafale y del Espace desde la semana del 8, para alcanzar entre 500 y 600 unidades semanales y unas 500, respectivamente a mediados de mayo. Por su parte, el Austral se mantendrá con algo más de 2.000.

Paros en Carrocerías

Por otro lado, al cierre de edición, ya se habían producido los tres días de paros parciales (dos horas por turno) convocados por CGT en Carrocerías de Valladolid para el 2, 9 y 16 de abril, para exigir más carga de trabajo después de que se haya reducido la actividad a dos equipos en casi la totalidad del centro.

Desde el sindicato, informaron que el seguimiento del primer día había sido suficiente «como que para que varias líneas de embutición de la tarde estuvieran paralizadas y otras vieran afectada su producción de manera notable» en ambos horarios, mientras que en el segundo denunciaron una actuación «desproporcionada» de la policía con los piquetes informativos. Sea como fuere, otras fuentes sindicales señalan que la incidencia fue «muy baja», con 36 y 16 personas que los secundaron, respectivamente. Para la última parada, este medio aún no había recibido información.

Se esperaba su fin en septiembre de 2027, con el inicio del montaje de la nueva generación con la plataforma STLA small

Stellantis alargará la producción del Peugeot 2008 térmico en la planta de Vigo hasta al menos 2029

I.A. / P.M.B. / Madrid

La implantación de la electrificación, más lenta de lo previsto en Europa por los elevados precios de los vehículos y una presencia insuficiente de la infraestructura de carga para dar tranquilidad a los compradores, está llevando a los fabricantes a modificar sus futuros planes de producto en una misma dirección: extender las opciones térmicas, para seguir respondiendo a las demandas de los clientes. Entre ellos, está Stellantis. Aparte del reciente anuncio que ha hecho su CEO, Carlos Tavares, de que el Fiat Panda microhíbrido de gasolina, que iba a dejarse de producir en 2027 —se ensambla en la planta italiana de Pomigliano d'Arco—, se seguirá comercializando hasta 2030, el consorcio también ha tomado la decisión de alargar la vida del Peugeot 2008 de combustión, que se monta en la factoría de Vigo, según informan a *La Tribuna de Automoción* fuentes del sector.

Este SUV, que se hace en el Sistema 1 del centro gallego, se fabri-

ca actualmente sobre la plataforma CMP con versiones de gasolina de 100 y 130 CV, microhíbrida de 48 v de 136 CV y eléctrica de 100 y 115 kW. En la planificación inicial, su fecha de finalización era en septiembre de 2027, coincidiendo con el inicio de la tercera generación a partir de la arquitectura 100% cero emisiones STLA Small, sin embargo, se ha extendido «al menos hasta 2029» la continuidad de las opciones térmicas. Una fecha que encajaría aún en el planteamiento de la firma del león de que solo desde 2030 todas sus ventas en el Viejo Continente sean de vehículos a pilas.

Esta nueva estrategia permitirá al grupo sostener los volúmenes productivos en el caso de que el mercado no responda a la electrificación de manera tan fuerte. Si en 2023 se hicieron 209.600 unidades, el constructor estimaba, considerando solo la presencia del VE, 182.000 unidades en 2028, 194.000 en 2029 y más

de 200.000 en 2030, según adelantó este medio en la edición de la primera quincena de febrero de 2024. Con la nueva decisión, será más factible hacer realidad esos números.

Siguen los paros

Por otra parte, continúa en abril la elevada incidencia de paros por falta de componentes en Balaídos. Si el mes pasado terminó con problemas el primer sistema, ahora se han contagiado por escasez de piezas de motores al segundo, donde se ensambla la familia de furgonetas K9. Al cierre de edición se habían suspendido cuatro turnos de noche (4, 8, 15 y 16), 12 diurnos (los dos del 5, 8, 9, 12, 15 y 16) y dos domingos (7 y 14).

Por culpa precisamente de la inactividad que se sufrió en marzo, el fin de la fabricación del Peugeot 301 y el Citroën C-Elysée previsto el 27 se aplazó unas jornadas hasta el 11 de abril, cuando se produjeron algo más de 70 coches de

ambos frente a los 960 del 2008 en todas sus variantes.

Las baterías, desde mayo en Madrid

Mientras, en Madrid, se preparan para arrancar el taller de ensamblaje de baterías en mayo. Esta actividad comenzará con dos turnos y se espera que en cada uno de ellos haya entre 12 y 15 personas, que han recibido una formación específica al ser equipos de alta tensión. En principio, se prevé que Zaragoza continúe suministrando unidades hasta verano, cuando Villaverde debería alcanzar autonomía.

Por otro lado, Madrid ha tenido que realizar paros por falta de suministro de motores. Por ejemplo, el lunes 8 de abril se detuvo durante 180 minutos, pero varios días han tenido que detenerse media hora.

Por último, Stellantis Zaragoza ha propuesto un ERE extintivo para 43 técnicos y administrativos, que estará activo hasta el 25 de junio de 2025. El comité de empresa ha solicitado que salgan los más mayores.

La división de coches eléctricos Ampere alcanzará un recorte del 30% a finales de 2024 en su centro industrial formado por las factorías de Douai, Maubeuge y Ruitz

Las plantas españolas, «referencia» para Renault de cara a reducir un 50% los costes productivos de su hub ElectriCity

I. A. / Norte de Francia

Las fábricas de España del Grupo Renault no solo representan «la segunda casa» del constructor del rombo, después de Francia, como subraya el CEO Luca de Meo, sino que, por su elevada competitividad, son claves en el reto que tiene para conseguir producir eléctricos con un nivel de costes que permita comercializarlos al mismo precio que los de combustión. Se trata de un objetivo establecido para 2027-2028 en los planes de su división de VE y software, Ampere, y que se está ejecutando a través de su hub de producción de modelos cero emisiones ElectriCity en el norte del país galo, integrado por las plantas de coches de Douai y Maubeuge y la de piezas de Ruitz.

Para hacerlo realidad, la estrategia pasa por, entre otros ajustes, reducir los gastos de fabricación y logística un 50% para lograr «la mayor eficacia en Europa», superando a Tesla, aunque con «una iniciativa brownfield» —impulsada con instalaciones existentes—, según indicó el director de Operaciones Industriales de Ampere, Luciano Biondo, en un viaje de prensa en el que participó este periódico.

De cara a plasmar ese recorte, el ejecutivo explica que se han fijado y basado «en el conocimiento y en la



Instalaciones de Douai, donde se fabrican en serie el Megane y el Scenic eléctricos.

capacitación de Valladolid y Palencia», que son «un marco de referencia» y «supercompetitivas». «Globalmente, la actividad en España es rentable», sentenció. Estas declaraciones se suman a las de De Meo, en el Salón de Ginebra, de que «España es un sitio donde estamos muy a gusto» y que «si hay una oportunidad [de inversión] seguramente la vamos a aprovechar». En definitiva, la negociación de convenio que se debería abrir este año tendría que ser planteada a partir de un horizonte de bonanza.

Un 30% menos de costes en 2024

Los avances de ElectriCity en materia

de costes, después de que se anunciara su creación en junio de 2021, han sido muy notables. Así, «para finales de 2024» la previsión es que se alcance una mejora «del 30%», de acuerdo con Biondo. Una vez se consiga consolidar la disminución de los otros 20 puntos porcentuales, el hub industrial se habrá equiparado, en términos de competitividad, con las plantas de Europa del Este. Y eso a pesar de que, como recuerda el directivo, existe una diferencia de costes laborales entre Francia y la mencionada región de una horquilla de entre 28 y 32 euros brutos por hora frente a cerca de 12.

Con ese potencial, las factorías galas podrán competir con solvencia con las marcas chinas que importan vehículos eléctricos al Viejo Continente y que actualmente representan una seria amenaza para las enseñanzas tradicionales por los precios generalmente reducidos de su oferta de producto.

Proveedores 'just in time' cercanos

En el reto de rebajar los costes de producción, un factor clave, aparte de impulsar la automatización, optimizar los procesos y compactar las instalaciones, es la localización de los proveedores en las cercanías, estando un 75% dentro de un radio de 300 km —se trabaja *just in time*—, una dimensión que se ha logrado por el efecto atracción que suponen las economías de escala de dos plantas de vehículos. Un caso destacable es la internalización en la factoría de Ruitz de la fabricación de las tapas de las baterías a través de una *joint venture* entre Renault y la china Minth —posee un 70% por el 30% de Ampere— que ha dispuesto dos líneas con una capacidad de 300.000 unidades anuales. Anteriormente, esta empresa asiática suministraba a la firma gala desde una factoría en Serbia y desde China, no obstante, con el acuerdo y el tras-

lado de las operaciones se ha conseguido ser más competitivo en precio, reconoció Biondo.

Otros componentes clave son los sistemas de propulsión, que los entrega la planta del rombo en Cléon, donde mantiene una alianza con Valeo, y las celdas de las baterías, que las suministrará para el R4 y R5 una gigafactoría de la china Envision pegada al centro de Douai de 9 GWh, que se ampliará hasta 24 a finales de década.

Capacidad de 650.000 vehículos

En estos momentos, las fábricas de Douai —monta el Megane y el Scenic en serie y preseries del R5, mientras que en el futuro hará el Alpine A290, el Nissan Micra y un SUV C de Mitsubishi— y la de Maubeuge —produce el Kangoo térmico y eléctrico y sus derivados de Nissan y Mercedes, a los que sumará el R4— cuentan con una capacidad de 400.000 coches anuales, que se puede ampliar a 650.000 sin apenas inversiones. Con ella se hará frente a la meta de vender 300.000 turismos eléctricos en 2025 y un millón en 2031, un hito para el que se tendrá que dar entrada a otras instalaciones, y ahí España podría tener su protagonismo en la segunda mitad de década.

AUTO1.com

La mayor plataforma profesional de compraventa de VO en Europa

- ✔ Accede 24/7 a un stock de más de 30.000 coches
- ✔ Vende al mejor precio a nuestros 60.000 socios profesionales activos en toda Europa
- ✔ Transporte completo y tramitación documental

¡Empieza ahora!

☎ 918 22 79 43 ✉ clientes@auto1.com



Madrid destina 18,4 millones para cinco líneas de ayudas sobre movilidad

I.A. / Madrid

El Ayuntamiento de Madrid ha aprobado de una sola vez cinco líneas de subvenciones vinculadas con la movilidad, que totalizan un desembolso de 18,4 millones de euros para 2024 dentro de la estrategia medioambiental Cambia 360. De dicha cuantía, 14 millones corresponden al plan para la adquisición de vehículos para particulares, que, como novedad, reduce la ayuda base de 6.000 a 4.500 euros para la compra de modelos Cero y de 3.000 a 2.500 en los Eco para incrementar el incentivo adicional por achatarramiento de 2.500 a 4.000 y de 2.500 a 3.000, respectivamente. Para los C, que reciben 2.500, sigue siendo obligatorio la entrega de un coche antiguo. El plazo de solicitud es entre el 24 de abril y el 7 de junio.

La segunda mayor partida, de 2,25 millones, es para red de carga (en 2023, fueron 750.000 euros), con la que el consistorio ha introducido por primera vez el pago anticipado. Seguidamente, por nivel de dotación, se coloca el plan para renovar la flota de taxi, con 1,3 millones; el destinado a impulsar la movilidad sostenible en el transporte urbano de mercancías, con 700.000 euros; y el de fomento de la micromovilidad, con 150.000.

Más plazo para la etiqueta B

Por otra parte, Cataluña va a publicar a mediados de mayo un nuevo decreto para regular las Zonas de Bajas Emisiones, que fija que desde el 1 de enero de 2026 los vehículos con etiqueta B no podrán circular en municipios de más de 50.000 habitantes cuando se activen episodios de alta polución, mientras que desde el 1 de enero de 2028 estarán prohibidos siempre, lo que supone un retraso de un año respecto a la propuesta inicial. En cuanto a las localidades de más de 20.000 personas que superen los valores de calidad del aire, se restringirá el tránsito de estos coches desde esa última fecha cuando haya jornadas de elevada contaminación.

Los proyectos de Hyundai Mobis y Gestamp ligados a VW Navarra: 420 empleos

P.M.B. / Madrid

La externalización de algunas operaciones ligadas a los dos SUV eléctricos que montará VW Navarra de la propia marca alemana y de Skoda, generarán 271 millones de inversión y alrededor de 420 empleos.

Esta es la suma de las grandes cifras del ensamblaje de baterías que hará Hyundai Mobis y de la fabricación de algunos componentes metálicos que asumirá Gestamp, según el consejero de Industria y de Transición Ecológica y Digital Empresarial del Gobierno foral, Mikel Irujo.

Durante una comparecencia en el parlamento autonómico, destacó que esta es la «segunda mayor inversión empresarial en lo que va de siglo en la región». De esas cantidades, Gestamp asumirá un desembolso de 57 millones y creará 70 nuevos puestos.

Entre los cuatro modelos fabricados en Martorell y Navarra, el grupo prevé casi 636.000 coches eléctricos dentro de tres años

El VW ID.2X, con 174.100 unidades en 2027, será el small BEV de mayor volumen

Ignacio Anasagasti / Madrid

Seat, como líder del proyecto de electrificación del Grupo Volkswagen en España, sigue manteniendo las previsiones de producción establecidas inicialmente, a pesar del despegue más lento de lo esperado de la implantación en Europa de los vehículos cero emisiones. En este sentido, con la llegada a la factoría de Martorell (Barcelona) de los urbanos Cupra Raval y VW ID.2 y a Landaben (Navarra) de los SUV Skoda Epiq y VW ID.2X, se estima, en una primera fase, un volumen cercano a las 500.000 unidades para alcanzar las 800.000 a finales de década. De esta última cifra, medio millón de automóviles los ensamblará el centro catalán, mientras que los 300.000 restantes en el pamplonés.

Más allá de las proyecciones de actividad que se conservan, lo que sí ha variado ligeramente es el inicio de la fabricación en serie, que se ha retrasado hasta el primer trimestre de 2026, frente a finales de junio y de septiembre de 2025 para el modelo de la enseña española y germana en las instalaciones barcelonesas, correlativamente. En el caso navarro, este medio publicó en la edición de la segunda quincena de octubre de 2023 que el todocamino de la checa arrancar, previsiblemente, antes del verano de 2026 y el de la alemana después del descanso estival, mientras que los primeros cálculos los situaban a finales de junio y finales de marzo de

ese curso, respectivamente.

Según los datos a los que ha accedido *La Tribuna de Automoción*, el coche para el que se prevé un mayor nivel de producción en los primeros ejercicios es el VW ID.2X, con 174.100 unidades en 2027, por delante del VW ID.2 (166.480), el Skoda Epiq (162.800) y, finalmente, el Cupra Raval (132.500). En total se harían 635.800 turismos, lo que representaría un 47% más que los 432.900 que se esperan ensamblar un ejercicio antes. En ese año, las proyecciones dibujan una cuantía similar para los vehículos realizados en Martorell —contarán casi con un curso completo de fabricación— y para los de las compañías checa y teutona de Landaben, 64.000 y 69.000, cada uno.

Para hacer frente a esas cadencias iniciales, Seat ha previsto para el montaje de los battery pack unas instalaciones en su factoría de Barcelona con una capacidad total anual de 300.000 acumuladores, a razón de un tope de 1.400 diarios [ver noticia inferior]. En cuanto al centro navarro, esta actividad, sin embargo, no está internalizada, como habían reclamado los sindicatos, sino que el consorcio se la encargó al proveedor Hyundai Mobis, que construirá una planta en el municipio de Noáin. Ambas factorías se beneficiarán de ayudas del Perte VEC II con una asignación respectiva en la línea de baterías de 47,71 millones de euros y de 12,76



Instalaciones de montaje de la planta de Volkswagen en Navarra.

millones en subvenciones.

Récord diario en Martorell

Por otra parte, la fábrica barcelonesa de Seat registró en marzo su récord histórico de producción diaria, alcanzando en una jornada 2.560 vehículos con un esquema de trabajo de tres turnos en la línea 1 (Ibiza y Arona) y 2 (León y Formentor) y de 1 en la 3 (A1). El centro, con los potenciales que dispone en cada una de las áreas —en Pintura es donde tiene más problemas de cuellos de botella—, es capaz de montar 2.500 coches, una cifra en la que se tienen en cuenta las habituales pérdidas que se pueden registrar en los turnos —el día del dato histórico no las hubo—. Actualmente, y desde la semana del 8 de abril, Martorell vio ampliada en medio equipo la actividad del tercer sistema, que se

compensó con un ligero ajuste de cadencia en el primero.

Paga para atajar el absentismo

Tras confirmar el 21 de marzo el abono de una paga de resultados histórica para la plantilla de Seat con los 1.800 euros que fija el convenio, la empresa, ante las peticiones sindicales de que incentivara un poco más, comentó que estaba estudiando la posibilidad de ofrecer un bonus en base al presentismo para reducir el absentismo, emplazando a una próxima reunión con la representación social. Fuentes sindicales indican a este periódico que, al cierre de edición, la dirección no había profundizado aún en el tema y no había convocado ningún encuentro, añadiendo que probablemente la propuesta, que sigue sin cuantificarse, no tenga recorrido alguno.

La factoría estará lista a principios de 2025, pero no empezará a operar hasta que la gigafactoría de Sagunto arranque

La planta de montaje de baterías de Seat Martorell, con capacidad para 1.400 diarias y 300.000 anuales

Celia Broncano / I.A. / Barcelona / Madrid

Seat presentó el proyecto de construcción de su planta de ensamblaje de baterías en su factoría de Martorell (Barcelona), en un acto el 5 de abril en el que estuvieron presentes, entre otros, el rey de España, Felipe VI; el ministro de Industria, Jordi Hereu; la secretaria de Estado de Industria, Rebeca Torró; el presidente de la Generalitat de Cataluña, Pere Aragonès; el CEO de Seat y Cupra, Wayne Griffiths; y el responsable de las marcas generalistas del Grupo VW, Thomas Schäfer.

Esta tendrá una capacidad de montaje de 1.400 conjuntos al día (cada vehículo lleva 100 celdas), es decir, uno cada 39 segundos. Esto equivaldría a suministrar a 300.000 coches al año, cifra a la que esperan llegar a partir de 2027, no obstante barajan posibles ampliaciones para alcanzar los 500.000 a finales de década.

La instalación cuenta con una inversión de 300 millones de euros dentro del marco del plan Future: Fast Forward (F3), el cual fue anunciado en marzo de 2022

y plantea una movilización de 10.000 millones de euros —7.000 del Grupo VW y Seat y 3.000 de sus socios—, con el fin de fabricar automóviles eléctricos pequeños del consorcio alemán en las factorías de Martorell y Landaben (Navarra). También, cuenta con una financiación de 47,71 millones de euros del Perte Vec II en la línea de baterías (A).

otro de recogida de lluvia. A su vez, se crearán 500 puestos de trabajo (400 directos y 100 indirectos), de los cuales la mayoría serán cubiertos por empleados ya en nómina de la compañía que serán preparados con cursos de formación.

Respecto a este último punto, cabe destacar que ya han salido dos ofertas internas para reclutar

instruir al resto de personal.

Lista en 2025

Durante el acto, el grupo también anunció que la factoría de ensamblaje de celdas de baterías para coches eléctricos estará terminada y lista para funcionar en el primer trimestre de 2025. No obstante, esta no comenzará su actividad hasta que la gigafactoría de acumuladores de PowerCo en Sagunto (Valencia) esté produciendo, que será a finales del año que viene o principios de 2026.

En el evento intervinieron Griffiths y Schäfer. Por un lado, el primero declaró que «hace tres décadas la construcción de esta fábrica [en referencia a Martorell] representó la mayor inversión realizada por una marca de coches en España. Hoy estamos invirtiendo más de 3.000 millones para electrificarla, el doble de lo que costó construirla en los 90». Mientras, el segundo indicó que se lanzarán cuatro modelos del consorcio germano que se fabricarán en nuestro país (dos en Martorell, el Cupra Raval y el VW ID.2; y los otros dos en Navarra, los SUV Skoda Epiq y VW ID.2X).

En las instalaciones trabajarán 500 empleados. Por el momento, la compañía ha lanzado dos ofertas internas para reclutar a 31 trabajadores, que serán mandados a la fábrica alemana de Zwickau para ser formados

La nave ocupará 64.000 metros cuadrados, de los cuales 40.000 estarán dedicados a la fabricación. Asimismo, tendrán 11.000 placas solares, un sistema de aguas grises (reaprovechamiento del agua de uso doméstico) y

trabajadores para esta planta: 19 de mantenimiento, seis de calidad y seis de producción. Las personas seleccionadas serán enviadas a la fábrica de Zwickau (Alemania) para enseñarlas; cuando estas regresen serán las encargadas de

Entre los comentarios que más repiten se encuentra un descenso en el ratio de beneficios, mayores garantías y dificultad para alcanzar el objetivo de VE

La rentabilidad de la red cae en siete de las 10 marcas más vendidas y aumentan las garantías de los coches

La bajada de la rentabilidad media en España, que pasó del 2,24% de 2022 a un 1,58% en 2023, se hizo sentir en las redes de siete de las 10 marcas principales, que cayeron en el pasado ejercicio. En esta lista se encuentran Toyota, Seat-Cupra, Kia, Peugeot, VW, Hyundai y Citroën. Mientras que Renault cerró casi plano (con un descenso de dos centésimas) y BMW subió ocho décimas. Varios concesionarios avisan de la caída de los precios para competir en un mercado con más oferta.



La red de Peugeot ha cerrado el primer trimestre de 2024 con una rentabilidad del 0,3% y el objetivo es alcanzar el 0,89% a final de año. La marca también pide que entre un 7 y un 10% de sus ventas sean eléctricos puros.

Pablo M. Ballesteros / Ignacio Anasagasti / Carlos Olmo / Madrid

Las redes de concesionarios se enfrentan a una situación difícil. A pesar del incremento de las matriculaciones en 2023 (+17,43%) hasta los 1.095.722 vehículos ligeros, este fue el cuarto año consecutivo en el que los automóviles quedaron por debajo del millón de operaciones (953.374). A ello, hay que añadir el desembarco de marcas chinas, que está empezando a mermar el mercado de las firmas tradicionales. Un factor que beneficia a los vendedores que ofrecen este tipo de producto, pero perjudica a los que no.

No obstante, 2024 ha comenzado con buen pie —a pesar del descenso del mes de marzo, por el efecto de la Semana Santa—, con una subida del 4,05% hasta los 282.823 vehículos, si se suman los automóviles y los comerciales, según los datos de Urban Science.

El hecho de que, en general, se haya recuperado la disponibilidad de la gama de todas las marcas vuelve a pronosticar una guerra de precios que puede mermar las rentabilidades de los concesionarios. En este sentido, si en 2023 pasó del histórico 2,24% de 2022 a un 1,58%, 2024 podría continuar a la baja.

Con todos estos ingredientes, en *La Tribuna de Automoción* nos hemos puesto en contacto con las redes de distribución de las 10 marcas más vendidas en España [se ha tenido en cuenta la clasificación a 12 de abril] para conocer los objetivos que han fijado los fabricantes en este ejercicio bisiestro, así como las principales inquietudes que tienen los distribuidores en nuestro país.

En la próxima edición, que corresponde a la primera quincena de mayo, haremos un

recurso a las marcas que ocupan del 11º al 20º puesto. Turno para escuchar la voz de las concesiones.

Toyota



Con la vista puesta en el C-HR y en los comerciales, mientras pide a sus concesiones que mantengan la cuota que ya tienen en la marca

Después de cerrar 2023 como líder indiscutible del mercado, Toyota ha fijado a sus concesionarios el objetivo de alcanzar las 90.000 entregas entre turismos y comerciales en este ejercicio, aunque el dato que han trasladado oficialmente es de 88.000 unidades. Esto implicaría un incremento del 2,35% en comparación con las 87.936 del curso anterior (90.289 si se incluyen los furgones). Dentro de este propósito, el fabricante considera que hay que mejorar sus ventas de comerciales, un propósito que hasta abril consigue con un +56,96% y 2.571 entregas.

El buen momento de la japonesa también se hizo sentir en la rentabilidad de la red, que alcanzó el 2,8% —otras fuentes lo limitan a un 2,5%—, un ratio que esperan, al menos, mantener en 2024. La confianza en renovar el primer puesto es tal que no fija a sus vendedores una cuota, sino que ha marcado esa cifra global y a cada

La bajada de precios, por la mayor disponibilidad de vehículos, es una realidad. Así lo reconocen, por ejemplo, las redes de Seat, VW y Renault. Cabe preguntarse si las marcas que pasen a contrato de agencia podrán competir

uno le pide que alcance el porcentaje que le corresponde en función de la serie histórica. Es decir, si en los últimos años ha hecho el 2% de las matriculaciones de la compañía para 2024 le correspondería esta misma cifra. En cuanto a la evolución del negocio, de los modelos centrales, como Yaris, Yaris Cross, Corolla y C-HR, en general, hay stock en las campas y vuelven a tener los plazos de antes de la pandemia.

Para este curso, el foco está precisamente en este último coche, al tratarse de un lanzamiento. Respecto al resto de la gama, también hay disponibilidad. En principio, cuando hay que solicitar una unidad a fábrica, tardan entre dos y tres meses, aunque en algunos casos, como en el del Corolla Touring Sport, en algunos acabados, manejan plazos de 120 días.

Este año también será relevante, porque los concesionarios que aún no han renovado su imagen tendrán que hacerlo. Según fuentes del sector, se trata de «una inversión importante», con cambios de mobiliario, logos y diseño interior, pero la marca apoya el desembolso. Por último, hay satisfacción porque la garan-

tía de 10 años está funcionando muy bien. Asimismo, por el momento, Toyota sigue conforme con el contrato de distribución selectiva y no se plantea cambiar a modelo de agencia.

Seat y Cupra



Foco en el Arona e Ibiza para volver al 'top' 3 con Seat, mientras Cupra se consolidará con una cuota de más del 2%

Seat está recuperando el terreno que perdió por la falta de producto durante la crisis de los chips y que le hizo bajar del primer puesto del mercado de automóviles —lo ocupó durante cinco años consecutivos, según las estadísticas de Anfac— hasta el sexto en 2022 y 2023. A pesar de que ya el curso pasado la ambición fue volver a entrar en el top 3 y no lo pudo conseguir, en 2024 la marca vuelve a trabajar para hacerlo realidad, y todo indica que será factible. Al cierre de edición, con datos a 12 de abril, se posicionaba segunda, según datos de Autoinform, pese a registrar un descenso del 5,7%. De cara a final de ejercicio, el objetivo inicial que se fijó sería entregar 68.500 unidades (51.000 con la red), lo que representaría un alza del 17%. Sin embargo, se habría ajustado ya a unas 60.000.

En su estrategia para alcanzarlo, está poniendo el foco comercial sobre todo en el

Arona y el Ibiza potenciando las ofertas y las campañas publicitarias, una ofensiva que incluso está llevando a los concesionarios en ocasiones a apostar por automotricular por los descuentos que se aplican sobre estas unidades. En esta recuperación que se está experimentando, los distribuidores se han armado nuevamente de una buena dosis de confianza sobre el futuro, después de que el fabricante haya asegurado la continuidad de la gama —a excepción del Tarraco, que se dejará de vender este primer semestre— hasta el fin de la era de los términos, lo que pasará por una actualización de los dos urbanos mencionados a finales de 2025, del León este mayo y del Ateca próximamente, con un refuerzo de las mecánicas híbridas. Asimismo, se perfila como muy posible el lanzamiento a largo plazo de un eléctrico pequeño como parte del proyecto del Grupo VW de un cero emisiones por debajo de 20.000 euros.

En términos de rentabilidad, la red, que terminará de renovar su imagen este año —solo faltan adaptarse los centros que no hicieron los cambios al abrir los Garage de Cupra—, finalizó 2023 con una media del 1,6%, dos décimas por debajo, y aunque la marca no ha señalado una meta concreta desde los vendedores se indica que hay que trabajar para acercarse, de nuevo, al 2%. Eso sí, reconocen que será muy complicado por la

Otra de las principales novedades es la ampliación de la garantía hasta los 10 años. Esto es clave para ser más atractivas, pero también para generar negocio de posventa. Toyota, Seat y Peugeot ya lo aplican

tensión que existe a la baja en precios.

En la consecución de las ganancias, la posventa está siendo capital, cosechándose notables crecimientos de facturación y con un buen desempeño de la extensión de la garantía hasta 10 años o 200.000 km lanzada en enero —se debate si se incorpora a Cupra—. Por su parte, en VO la situación actual es de «stand by», porque la oferta de las concesiones es básicamente de Arona con versiones muy similares, lo que dificulta su salida; no obstante, se espera que en los próximos meses se enriquezca ese portafolio dentro del sello Das WeltAuto, que, por cierto, se mantendrá a final de año solo para Seat, ya que el resto de firmas del consorcio lanzarán sus propios programas.

En cuanto a Cupra, tras crecer un 40,6% el último ejercicio, hasta sumar 18.955 unidades y una cuota del 1,99%, el reto es contabilizar 25.700 en 2024, para consolidarse con una penetración por encima del 2%. La enseña, aparte del rediseño del Formentor y León, recibirá las novedades de los SUV Tavascan (eléctrico) y Terramar (PHEV), que llegarán, respectivamente, hacia septiembre y entre octubre y noviembre. El primero se gestionaría bajo el modelo de agencia —opera con el Born y el Ateca— y el segundo con distribución selectiva.

Kia



Su estrategia de generar volumen ha llevado a priorizar las entregas a RAC en el primer trimestre para despejar en particular a partir del segundo

RENTABILIDAD DE LAS REDES DE CONCESIONARIOS EN ESPAÑA

Marca	Rentabilidad media 2022	Rentabilidad media 2023	Previsión rentabilidad media 2024
Toyota	2,7%	2,5%	Repetir
Seat y Cupra	1,8%	1,6%	Sin objetivo
Kia	3%	2,5%	Repetir
Peugeot	Por encima del 1%	0,7%*	Repetir
Volkswagen	2,5%	2,1%	1,9%
Hyundai	3%	2,5%	Repetir
Renault y Dacia	1,9%	1,88%	Mínimo 2%
Citroën	0,9%	0,5%*	0,89%
BMW y Mini	2,2%	3%	Repetir

FUENTE: REDES DE CONCESIONARIOS Y MARCAS. ELABORACIÓN PROPIA. // *NO ES OFICIAL

La firma coreana iniciaba el curso con un ambicioso objetivo: crecer un 4% en península y Baleares, lo que conllevaría unas ventas de unas 63.500 unidades (en Islas Canarias es Astara quien opera la marca) para asaltar el liderato del mercado a medio plazo. Sin embargo, los resultados en el primer trimestre no han sido los esperados (15.953 matrículas, según Urban Science, lo que supone una caída del 4,96%), especialmente para los concesionarios, que han visto cómo la dirección de la compañía priorizaba las entregas a RAC (4.160 unidades, que supone un +117%, y en abril se esperan otras 1.000), por delante de las de particulares (8.299 unidades para un -23,1%), siendo estas últimas las que gestiona la red de distribución —el canal de empresas concluyó con 3.494 rúbricas, -14,2%—. Además, les habría llegado un porcentaje de diésel y eléctricos superior a los que admite el mercado en un momento en el que ha desaparecido un modelo icónico como el Rio. La parte positiva de esta planificación estaría en el desembarco después de verano de varios miles de coches a la línea de VO Kia Semi-nuevos Certificados, un departamento que, tal y como han señalado fuentes del sector, ha contado con escasez de producto al no haber necesitado la marca en su histórico de automotriculaciones ni de una excesiva apuesta por RAC o renting para lograr las ventas deseadas.

Sin embargo, la otra cara de la moneda es la rentabilidad de la red, un registro que vio un importante salto cuantitativo de 2021 a 2022, pasando del 1,7% al 3% para en 2023 bajar al 2,5%, en parte por las inversiones que se debían hacer en la adaptación de imagen de los centros, de los que quedarían pocos por actualizar de la red primaria y de la que se espera que llegue al 25% la red secundaria ese curso. Ahora, ante el reparto de unidades vistas durante el primer trimestre, el margen se habría vuelto a reducir, algunas fuentes sitúan la merma en hasta un punto, aunque desde Kia les habrían transmitido total confianza y apoyo en el mantenimiento de los negocios y cuentas, bajando los objetivos por centro (en torno al 20%) para que puedan lograr ese 100% que conlleva las bonificaciones, aunque solo la mitad lo estaría logrando.

En relación a la garantía, Kia fue la primera en apostar por una cobertura de siete años, aunque sobre la mesa está la posibilidad de llegar a 10. Y, en cuanto a la nueva línea de furgonetas, a finales de abril hay una reunión en Frankfurt de una delegación de la asociación de concesionarios en la que se indicará el modo en el que estas desembarcarán en Europa. Por el momento solo se sabe que serán eléctricas y con una plataforma modular, aunque no estarán presentes en todos los centros, solo en unos elegidos, que podrían llegar al 60% de la red, cuando esté la gama disponible. Además, el 28 de mayo hay una reunión de todas las asociaciones de concesionarios europeos en Berlín para mostrar los nuevos planes de gama, un encuentro que se realiza cada cinco años.

Peugeot



Peugeot se apoya en el RAC para ajustar unas ventas aún lejanas a sus objetivos iniciales por la renovación de gama y la falta de MHEV, y aprieta a la red por el VE

El 2024 está siendo complicado en la familia del león. A una reestructuración de red, llevada a cabo en julio del curso pasado, que ha supuesto la llegada de un buen número de nuevos inversores, se unirá pronto el paso al modelo de agencia (previsto para octubre, aunque la fecha podría sufrir nuevos retrasos y esperar a inicios de 2025, según ha podido saber este periódico). De esta manera, mientras que parte de la red ha tenido que adoptar la nueva imagen de marca, otros han debido generar nuevas estructuras de venta de la enseña ante el aterrizaje de la marca al grupo de distribución el pasado verano —cabe recordar que la dirección de Stellantis buscó con la reestructuración de la red, la unificación de todos los emblemas en un mismo grupo en cada una de sus zonas comerciales, algo que no siempre consiguió al no contar con los suficientes inversores—.

Así, en el primer trimestre de 2024 se ha anotado 15.939 matrículas de turismos, lo que le supone una merma del 12,21% del volumen de actividad, según datos de Urban Science, situándose en el cuarto lugar del ranking de los más vendidos del ejercicio —en comerciales ha matriculado 4.622 unidades, lo que depara un +17,93% en la comparativa—. Esto le dejaría lejos de sus objetivos iniciales, según han manifestado a esta publicación fuentes del sector, aunque

El RAC está siendo una de las vías de Peugeot y Kia para mantener el mercado. Por otro lado, las redes de Hyundai, la marca del león y de BMW relatan muchas dificultades para alcanzar el objetivo de VE

las mismas aseguran que la compañía no les habría transmitido un objetivo concreto de matriculaciones global, tan solo les habría solicitado aumentar, en la medida de lo posible, su penetración en la zona en la que operan, extremo que les resultaría complicado. La renovación de algunos de sus modelos más solicitados, como el 2008 y el 3008, y la carencia de versiones microhíbridas, estarían afectando su actividad, lo que habría llevado a la dirección de Peugeot en España a apoyarse en el RAC para gene-

rar actividad. Así, este canal concentró el 39,64% de las entregas de la marca durante el primer trimestre (6.319 operaciones), por el 33,88% de renting (5.401) y el 26,46% de particulares (4.219). Las mismas fuentes consultadas achacan esta bajada al desgaste de imagen, además de «no haber realizado una campaña de comunicación a la altura del problema», ante el deterioro prematuro de la correa de distribución de los motores gasolina y de la cristalización del depósito de AdBlue, algo en lo que la entidad ha trabajado para solventarlo en la fábrica y habría dado soluciones a los clientes afectados (siempre con tarifas que dependen de la edad y kilometraje del vehículo). A pesar de todo, aseguran que las quejas ya se habrían rebajado en intensidad y se estaría cerca de la normalidad. A esto también ayudaría que se haya implementado en las últimas semanas la garantía de 10 años en algunos modelos con carácter retroactivo desde 2014, aunque para ello se hayan debido realizar las operaciones de mantenimiento en un servicio oficial.

Por último, consideran positivo que desde la marca hayan considerado dar salida a sus modelos procedentes del RAC y el renting mediante empresas de subastas u grupos de compraventa ante los altos índices de stock en los establecimientos de Spoticar, la línea de VO de Stellantis que comparte con el resto de emblemas del grupo.

Otra cuestión que critican los vendedores es que mientras que los precios han subido, sus márgenes han bajado, lo que explica, por un lado, que la compañía alcance beneficios récord y que los volúmenes se resientan, entre otros aspectos, por la competencia con las marcas asiáticas.

Por otro lado, la firma del león ha fijado a los concesionarios un objetivo de que entre un 7% y un 10% de los vehículos que entreguen sean 100% eléctricos, algo que consideran utópico. A su juicio, eso habría forzado las automotriculaciones de este tipo de modelos.

Con todo, aunque la red no se fía de la pureza del rato, la rentabilidad en el primer trimestre de 2024 alcanza el 0,3%, mientras que 2023 cerró entre el 0,6% y el 0,7%, para el cierre de este ejercicio esperan estar cerca de esa cifra.

Por último, esperan que los pasos que se están dando para consolidar una asociación de distribuidores de Stellantis den más fuerza a los comercializadores de vehículos.

Volkswagen



La mayor disponibilidad de coches y el aumento de competidores llevarán la rentabilidad de la alemana al 1,9% en 2024

Después de un 2023 con solo las novedades de los rediseños del ID.3 y Touareg, VW afronta un 2024 con una amplia ofensiva de producto con las actualizaciones del Golf —las unidades llegarán en junio y habrá opciones microhíbridas con etiqueta Eco— y del T-Cross; las nuevas generaciones del Tiguan —la mecánica híbrida enchufable con autonomía de más de 100 km se entregará dentro de dos meses— y Passat —solo ofertado con carrocería familiar y disponible con opción PHEV—; y el lanzamiento del nuevo ID.7. Fruto de esta inyección de vehículos, la marca peleará por cosechar un crecimiento del 11% de ventas, alcanzando las 53.000 unidades en el mercado que considera neto (sin RAC, ni tácticas), dentro de un escenario de país que, calcula, estará en el entorno de los 950.000 coches.

Desde la firma han traslado a su red que hay que proteger los márgenes brutos, aunque siendo consciente de que será complicado por la mayor disponibilidad de automóviles en el sector y el incremento de la competen-



Hyundai se ha fijado el objetivo de alcanzar las 64.000 unidades en 2024, de las que 55.000 las gestionarían los concesionarios. La red de la marca coreana, que estudia ofrecer garantías de 10 años si se acude al taller oficial, pasó de una rentabilidad del 3% en 2022 a una del 2,5% en 2023.

cia. Una ecuación que realmente está obligando a los vendedores a rebajar en parte los precios para poder hacer volumen. Sea como fuere, en los primeros meses del curso, la enseña ha ido ajustando a la baja sus metas ante el comportamiento del mercado. Toda esta dinámica se traduce en que la ambición de rentabilidad media de la red para el presente ejercicio sea del 1,9%, pasando del 2,1% con que se acabó 2023 y que ya implicó un retroceso de cuatro décimas.

En este contexto de negocio, la compañía está redoblando esfuerzos para mejorar la experiencia de cliente, con múltiples iniciativas, como la realización de *coaching* en los distribuidores.

En cuanto a la posventa, en el primer trimestre el crecimiento no ha estado en el nivel deseado, aunque se está a la espera de ver cómo funciona abril para analizar los resultados sin el efecto de la Semana Santa —este año cayó en marzo y el pasado en abril—. Por su parte, en VO la estrategia a final de ejercicio pasa por lanzar el programa VW Approved, lo que implicará salir de Das WeltAuto, y focalizarse solo en la venta de usados de la firma germana. Al margen de que se haga efectivo el despliegue del nuevo sello, el fabricante ya solo contabiliza en el objetivo de volumen las unidades de su enseña, cuando anteriormente entraban también las del resto de firmas que se comercializasen.

Hyundai



Apuesta por el incremento en la dotación tecnológica en los modelos para crecer en ventas y en el área de posventa

La coreana quiere recuperar posiciones de podio en el mercado este año (desea ser líder en 2027) para lo que se fijó al inicio de curso una crecida del 10% en sus ventas para llegar a las 64.000 matriculaciones, de las que unas 55.000 corresponderían a la red. Por el momento, los registros no estaría a la altura de la previsión —hasta marzo habrían vendido 14.253 automóviles, lo que supondría una mejora del 2,33%, pero que le situaba sexta en el ranking, según datos de Urban Science— aunque las fuentes consultadas aseguran que no hay preocupación ni desde la marca ni desde la red al haber

unidades de todas las gamas y los plazos de entrega serían los habituales. Tan solo se ha visto una bajada en las ventas de eléctricos, que habrían experimentado un retroceso del 46,2%. Las partes son conscientes de que la presión por cada operación es superior por la situación del mercado y por la necesidad de trabajar cada venta.

Esto se ha hecho notar también en la rentabilidad de la red, que comenzaba en el 2,5%, tras marcar un 3% en 2022, desde el que habría perdido unas décimas, aunque se confía en repetir apunte al final de curso. A esto debería ayudar la intención de aumentar el número de operaciones financiadas y de servicios añadidos en cada compra, como puedan ser seguros, el sistema Bluelink o paquetes de mantenimiento. Además, se mantienen los rápeles del 110% y del 120%, extremo no tan común, aunque fuentes del sector mantienen que al haber puesto objetivos comerciales tan altos resultará, difícil cosecharlos.

Precisamente, la mejora en el área de la posventa es una de las apuestas de Hyundai para crecer. La coreana estudia la puesta en marcha una ampliación de la garantía y tiene sobre la mesa una oferta de una empresa externa para llegar a los 10 años, siempre que se cumplan unos condicionantes y se efectúe el mantenimiento periódico en un servicio oficial. Este es uno de los departamentos por los que más apuesta la dirección de la entidad en nuestro país, donde espera crecer un 10%, vistos los excelentes aportes que supone para las cuentas de cada inversor. De hecho, con el aumento de la dotación tecnológica de los modelos se espera no solo la contratación de variables, sino el incremento de la actividad de los electromecánicos.

En cuanto a los centros, se esperan pequeños cambios, aunque en las últimas reuniones se ha enfatizado en la necesidad de que no compartan establecimiento con otras marcas (lo mismo que el personal de dirección, que debe estar centrado en Hyundai) algo que afectará especialmente a la red secundaria, a la que se atenderá para que tengan su espacio de venta separado de otras posibles enseñas y correspondientemente estandarizado (casi los mismos que un concesionario de la red primaria).

Por otro lado, se han impuesto un objetivo de llegar a un índice de 92,5 puntos en satisfacción del cliente (según un informe de valoración propio) y esperan seguir creciendo en el número de centros PRO, un tipo de punto de venta de superior categoría dentro de las consideraciones propias de la marca.

Renault y Dacia



Un crecimiento a doble dígito de la marca del rombo buscando un 2% de margen, con la rumana en el 'top' 3 de particulares

El foco comercial de Renault va a seguir centrado en 2024 en los particulares y en las ventas de empresas y flotas de proximidad, los canales de mayor rentabilidad. Con esta estrategia, la marca del rombo aspira a mantener un aumento de entregas de dos dígitos, habiendo fijado inicialmente un objetivo de crecer alrededor de 12.000 unidades entre automóviles y comerciales, lo que supondría un alza del 14%, hasta las 96.122 matrículas, para registrar al menos una penetración del 7%-7,5% —en 2023, fue del 7,7%—. Este resultado se perseguirá coincidiendo con una ofensiva de producto, que traerá este año siete lanzamientos (nuevo Captur y Master, Kangoo de siete plazas, R5, Symbioz, Rafale y Scenic).

Dentro de la gama, una de las prioridades está siendo impulsar el Clio, hasta el punto de que se creó un bonus para el primer cuatrimestre con este coche, que, si el concesionario lo logra, recibirá 10% más del *rappel* de volumen, pero si no, un 10% menos. Para este mes, como en marzo hubo algunos problemas de disponibilidad —también afectó a Captur—, la compañía ha permitido que se cuenten los pedidos para la meta total. En relación al Austral y Espace, por su parte, al final del trimestre se ajustó notablemente su precio —entre 2.500 y 4.000 euros, según versiones— para impulsar las operaciones.

En rentabilidad, pese a que la previsión de cierre de 2023 era del 2% para la red Renault-Dacia, finalmente, se acabó con un 1,88%, debido a que un grupo de concesionarios ajustó ligeramente su liquidación en diciembre. De cara a 2024, la meta es llegar a un mínimo del 2%, un nivel que buscarán tras haber contabilizado al término de febrero un 0,75% neto, con 18 vendedores en pérdidas pero con 19 con más de un 1,5%, entre otros resultados.

Entrando en Dacia, la rumana se fijó el reto de superar las 50.000 unidades este ejercicio, aumentando en algo más de 1.000 las 48.878 transacciones que registró el pasado. Para ello, contará como novedades con el nuevo Duster y el Spring. En este curso más de transición, para dar un gran salto de volumen en 2025 con la aportación a año completo del todocamino del segmento C —llegará este verano—, la marca quiere mantenerse en el *top 3* de particulares —hasta marzo, es segunda—, conservando cuota.

Respecto a la posventa, a finales de enero presentó la garantía de siete años o 150.000 km, un proyecto desarrollado en España y que se ha exportado al resto de mercados.

Citroën



El fabricante galo busca una cuota de mercado del 7% y una rentabilidad del 0,89% para 2024 con la incertidumbre del G3 y la Berlingo

La marca gala se ha fijado para este año un objetivo de cuota de mercado de un 7% —hace un curso el foco estaba en el 9%—, entre automóviles y comerciales, después de acabar 2023 en el 5,3%.

Para lograrlo está pidiendo a los distribuidores que hagan un esfuerzo para conseguir

mejoras de entre dos y cuatro puntos en su zona. Por ahora, en el primer trimestre el fabricante de los dos chevrones ha comenzado con un incremento de tres décimas en la penetración, hasta el 5,6%, por lo que aún está lejos del óptimo.

El éxito del ejercicio va a estar en manos, principalmente, de dos modelos: el nuevo Citroën C3 y la Berlingo. El primero de ellos, uno de los bastiones en volumen, según fuentes de la distribución, se va a enfrentar a un decalaje de algunas semanas entre que finaliza el stock del actual, puesto que ya no se produce, y empieza a haber disponibilidad plena del nuevo.

El segundo tiene una lista de espera de unos tres meses, que se antoja un exceso para un vehículo profesional, puesto que habitualmente este tipo de cliente compra con cierta urgencia porque su modelo no funciona o lo requiere para contratar nuevos empleados.

Asimismo, los concesionarios consultados por esta publicación señalan que el hecho de que el Berlingo de pasajeros disponga de versión térmica (antes se ofrecía solo la industrial N1, para los que querían motor de combustión, con sus limitaciones en cuanto a velocidad y al plazo de las ITV), no ha supuesto un gran incremento del interés de las familias, al haber estado fuera del mercado.

El éxito de las ventas también va a ser definitivo en una red que finalizó 2023 con una rentabilidad en el entorno del 0,5% y a la que se le ha fijado la meta en el 0,89%, un ratio exiguo para unos vendedores que piden al menos un 2%.

Por otro lado, el contrato de agencia, que estaba previsto para octubre de 2024 —una vez que la compañía decidió que era mejor que entrara en vigor en las enseñas premium, comerciales y generalistas a la vez—, se va a retrasar como mínimo hasta diciembre, pero no se descarta que se lleve más allá. Por ahora, el piloto de Países Bajos no está funcionando muy bien y se cree que Stellantis ha perdido implantación en esta región al carecer el distribuidor de flexibilidad para ajustar el precio al cliente.

BMW y Mini



BMW espera la llegada de la agencia buscando recuperar el trono de los premium y presumiendo de rentabilidad

La firma bávara ha comenzado con fuerza el curso, con 10.843 entregas en los tres primeros meses, lo que supone un +52,2%, lo que supone 118 operaciones más que Mercedes-Benz, con la que mantiene la pugna por ser la firma premium más vendida este año (lo fue en 2021 por última vez y la de la estrella lo consiguió en 2022 y 2023), con permiso de Audi, tradicional triunfadora en este ranking y que por el momento, se queda en 9.026 ventas. A ello ha ayudado en buena parte el trabajo en el área de renting, al que corresponde un 56,7% de su actividad (6.246 unidades de un total de 10.843 matriculaciones en el primer trimestre).

Los de Múnich cerraron el curso pasado con una rentabilidad del 3% (sumando a Mini a la ecuación), un registro que esperan repetir este curso, aunque no lo tendrán fácil pues, según han señalado a esta publicación fuentes del sector, estarían teniendo problemas para llegar a los objetivos con los eléctricos, teniendo en cuenta los cambios de estrategia que está teniendo Tesla de precio y su presencia en determinadas zonas.

Para este curso se han propuesto llegar a las 34.000 matrículas en BMW y 10.000, en Mini, una firma que pasará a agencia en marzo del próximo curso (la enseña principal lo hará en 2026), salvo cambio de última hora, y que este año iniciará un cambio de imagen de su red. Tienen de plazo hasta 2028, y se le dará un lavado de cara total, con nueva estética externa e interna, nuevo mobiliario, nuevos colores, nuevo emblema, etc.

El fabricante estadounidense prioriza los robotaxis frente a sus planes de lanzar un vehículo eléctrico asequible para 2025, según informa Reuters

Tesla despedirá a más del 10% de su plantilla global a medida que caen las ventas de la compañía

Celia Broncano / Madrid

En las últimas semanas, Tesla ha estado envuelta en numerosas polémicas. La última fue el 15 de abril, cuando anunció que despedirá a más del 10% de su plantilla global —lo que podría afectar a más de 14.000 empleados—, según un memorando interno. A finales de 2023, de acuerdo con su informe anual, contaba con 140.473 trabajadores en todo el mundo.

«A medida que nos preparamos para nuestra siguiente fase de crecimiento, es extremadamente importante examinar todos los aspectos de la empresa para reducir costes y aumentar la productividad», rezaba el escrito enviado por el CEO de la marca de VE, Elon Musk, y recogido por el medio experto en tecnología *Electrek*, «como parte de este esfuerzo, hemos tomado la difícil decisión de reducir nuestra plantilla en más de un 10% a nivel global».

Después, la entidad notificó a los gerentes que identificaran a los miembros críticos del equipo y pausó algunas recompensas de acciones mientras cancelaba las revisiones anuales de algunos empleados. Además, según fuentes de Reuters, estos recortes globales incluyen la reducción de personal en EE.UU. y China, los dos mayores mercados de la marca.

Por un lado, los informadores estadounidenses le indicaron que en algunos centros del país ya se habían producido importantes despidos, principalmente de personal de ventas y técnicos. Mientras, un director de programa de Tesla en California publicó en *LinkedIn* una hoja de cálculo con más de 140 empleados, en su mayoría ingenieros, que habían sido echados. Por otro lado, las fuentes chinas declararon que por el momento solo se había prescindido de gente de comercial y que esta medi-

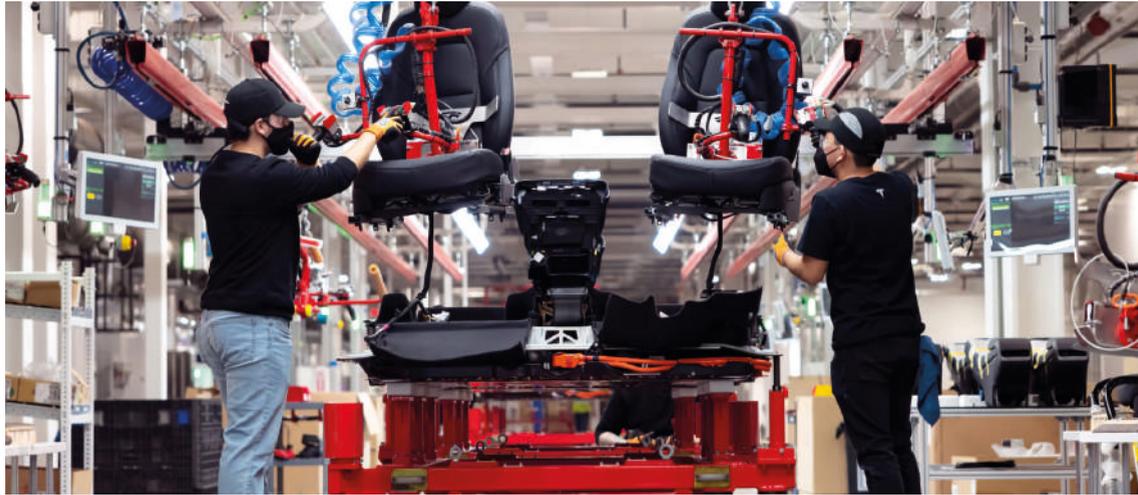


Imagen de archivo de las instalaciones industriales de Tesla en Texas (Estados Unidos), donde se ensambla los vehículos Model Y y el Cybertruck.

da solo afectará a una pequeña parte del personal. Asimismo, la compañía en Alemania desmintió varias noticias que indicaban que 3.000 trabajadores de su factoría en Berlín habían sido despedidos.

En una señal de mayor inestabilidad del fabricante, el vicepresidente senior de Tesla y responsable de Desarrollo de baterías, Drew Baglino; y el vicepresidente de Política Pública y Desarrollo empresarial, Rohan Patel, anunciaron su salida de la empresa en la red social X. Asimismo, el grupo, que presentará sus resultados financieros trimestrales el 23 de abril, habría registrado un descenso de las entregas de vehículos en estos tres meses, el primero de casi cuatro años.

Tesla prioriza a los robotaxis

En otro orden de cosas, Tesla habría abandonado «desde hace tiempo» el proyecto de lanzar vehículos eléctricos

asequibles, según tres fuentes cercanas al asunto y documentos revisados por Reuters. Según la información, el fabricante se centrará en el desarrollo de robotaxis autopilotados en la misma plataforma para coches pequeños.

Esto marcaría un punto de inflexión para la empresa, pues en su primer «plan maestro», en 2006, preveía fabricar primero modelos de lujo y luego utilizar los beneficios para financiar «un coche familiar de bajo coste». Asimismo, en enero, el CEO de la marca, Elon Musk, había afirmado a los inversores que quería iniciar la producción del VE asequible en su fábrica de Texas a partir de la segunda mitad de 2025.

El directivo no quiso hacer comentarios al medio, no obstante en X escribió que «Reuters está mintiendo (otra vez)». Poco después, señaló que su robotaxi será presentado en agosto.

Relacionado con este tema, el fundador y antiguo consejero delegado

de Tesla, Martin Eberhard, indicó, durante la Cumbre Global de Inversión HSBC en Hong Kong (China), que era una «lástima» escuchar que el fabricante estaba desechando sus planes de coches de bajo coste.

Musk fabricará coches en India

Asimismo, la compañía anunció que enviará un equipo de Estados Unidos a India a finales de abril para estudiar emplazamientos para una planta de eléctricos de entre 2.000 y 3.000 millones de dólares —entre 1.880 y 2.820 millones de euros—, según publicó *Financial Times*.

Esto se produce un mes después de que el país asiático redujera los impuestos a la importación de determinados cero emisiones realizados por productores de automóviles que se comprometieran a invertir al menos 500 millones de dólares —unos 470 millones de euros— y comenzar la fabricación

nacional en un plazo de tres años.

El fabricante se centrará en los estados indios que tienen centros de automoción, como Maharashtra, Gujarat y Tamil Nadu, según el informe. La empresa lleva años intentando entrar en el país, pero Nueva Delhi necesitaba un compromiso de ensamblaje local. No obstante, con esta nueva normativa, las entidades que inviertan podrán importar hasta 8.000 coches al año con un tipo impositivo más bajo. Por ello, la marca americana empezará a exportar vehículos desde Berlín a finales de año.

Con motivo de estos últimos movimientos, Musk visitará India el 22 de abril para reunirse con el primer ministro, Narendra Modi.

La huelga en Suecia continúa

Por otro lado, la huelga de mecánicos en Suecia sigue interrumpiendo las operaciones de Tesla, según informó el sindicato *If Metall*, convirtiéndose en uno de los conflictos laborales más largos del país. El comunicado de la organización se realizaba después de que Musk escribiera en X que «las cosas están razonablemente bien en la zona». El paro comenzó en octubre, debido a la demanda de los operarios suecos de la central anteriormente mencionada de un convenio colectivo.

Tesla supera, de nuevo, a BYD

Por último, BYD informó de que sus ventas en el primer trimestre fueron de 300.114 eléctricos, devolviendo el título de mayor vendedor mundial de VE a Tesla (386.810, un 8,5% menos), tras ganarlo en el último periodo trimestral de 2023. No obstante, las operaciones del fabricante asiático aumentaron un 13% hasta marzo con respecto al año anterior.

Esta situación se produce después de las críticas hacia los fabricantes chinos de las autoridades de EEUU y Europa por exportar un exceso de automóviles

China cierra la capacidad inactiva de algunas de sus fábricas, para evitar un escenario de sobreproducción, según la CAAM

C.B. / Madrid

Las factorías en China terminaron 2023 con una tasa de utilización de su capacidad del 70% y, para evitar un escenario de sobreproducción, están cerrando el potencial inactivo, según informó el subsecretario de la Asociación China de Fabricantes de Automóviles (CAAM), Chen Shihua. Además, agregó que esta medida debería ayudar a que la situación mejore rápidamente.

Su comentario se produce en un momento en el que el sector de los vehículos eléctricos del país oriental ha sido criticado por las autoridades de EEUU y Europa por exportar un exceso de automóviles. El ministro de Comercio, Wang Wentao, en una mesa redonda celebrada en París con compañías chinas de cero emisiones, señaló que las afirmaciones de Occidente sobre este tema eran infundadas, y añadió que el ascenso de estas indus-

trias del gigante asiático estaba impulsado, entre otros factores, por la innovación y los sistemas completos de la cadena de suministro.

Estas declaraciones coincidieron con la visita al territorio de la secretaria del Tesoro estadounidense, Janet Yellen, donde expuso sus planes para formalizar el diálogo con China sobre el exceso de capacidad industrial en VE, paneles solares y baterías, afirmando que Washington no aceptaría que su industria fuera «diezmada».

Yellen también aprovechó su visita para pedir al país «igualdad de condiciones» para las firmas de ambos y alertó de que los subsidios industriales de Pekín amenazaban ese equilibrio. Una semana después, el presidente del Comité Bancario del Senado, Sherrod Brown, instó al presidente Joe Biden a bloquear la entrada de VE procedente de esta región. «Son una amenaza existencial para la industria automovilística de EEUU».

Asimismo, esta situación está haciendo que los fabricantes chinos estén encargando un número récord de buques de transporte de automóviles para apoyar el auge de las exportaciones. Según muestran los datos, el país va en camino de acumular la cuarta flota más grande del mundo en 2028. Por otro lado, los cero emisiones importados de esta parte del mundo se amontonan en los puertos europeos, convirtiéndolos en aparcamientos gigantescos, mientras las marcas y distribuidores de coches luchan contra la ralentización de las ventas y los cuellos de botella logísticos.

Un 25% de ventas chinas en 2024

En otro orden de cosas, según un informe de Transport & Environment, los VE fabricados en China acapararán una cuarta parte del mercado europeo este año, frente al 19,5% en 2023, a pesar de los aranceles que la Unión Europea

podría imponer a estos vehículos.

El aumento de las tasas sobre los eléctricos fabricados en el territorio oriental a un nivel del 25% haría que los sedanes de tamaño medio y los SUV fueran más caros que los modelos europeos correspondientes, pero los utilitarios compactos y los coches más grandes de la región seguirían siendo más baratos, dijo el grupo, citando su análisis.

Reunión entre De Meo y Wentao

Durante su visita a París, Wentao se reunió con el CEO de Renault y presidente de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA), Luca de Meo. Según fuentes de Reuters, el director general subrayó la importancia de la «reciprocidad» y opinó que los chinos deberían traer más de su cadena de suministro a Europa continental. Además, le invitó a considerar proyectos conjuntos de I+D para techno-

logías futuras, como las baterías de nueva generación.

BYD: 3.400 millones en subvenciones

Otro estudio del Instituto Kiel de Economía Mundial de Alemania determinó que la marca china BYD recibió al menos 3.400 millones de euros en subvenciones directas del Gobierno como parte del impulso de Pekín para dominar los vehículos eléctricos y otras tecnologías limpias.

Según este informe, las ayudas al principal fabricante chino pasaron de 220 millones de euros en 2020 a 2.100 millones solo dos años después. La entidad también se beneficia de los subsidios a las compañías locales de baterías y de los descuentos a los compradores de sus coches. Estos datos llegan en un momento en que la Unión Europea investiga supuestas asignaciones de incentivos anticompetitivos al sector chino.

La compañía logística CMA CGM invierte 120 millones en la 'joint venture', que se traducen en un 10% de la sociedad

La empresa de comerciales de Renault y Volvo Group negocia con Nissan para lanzar vehículos bajo su firma

C.M.A./C.B. / Madrid

A principios de mes, los grupos Renault y Volvo presentaron oficialmente Flexis SA, una nueva empresa conjunta dedicada al ensamblaje de furgonetas eléctricas, basadas en una plataforma de vehículo definido por software (SDV). Comenzarán a fabricarse en 2026 en la planta del consorcio del rombo en Sandouville (Francia).

Además, se ha unido a la *joint venture* la compañía logística francesa CMA CGM, que ha aportado 120 millones de euros de financiación estratégica a través de Pulse, su fondo de inversión de 1.500 millones destinado a fomentar la descarbonización de la cadena de valor logística. Así ha adquirido un 10% de la sociedad, mientras que los dos fabricantes tendrán participaciones respectivas del 45%.

El CEO de la empresa gala, Luca de Meo, declaró durante la rueda de prensa —donde también estaban presentes los otros dos directores generales de las entidades involucradas— que están planteando lanzar estos comerciales ligeros bajo la marca Renault, la de Renault Trucks (pertenece a Volvo) y una blanca (no concretó su nombre). También mencionó que se encuentran en conversaciones con Nissan para venderlos bajo su firma, aprovechando el acuerdo que su entidad tiene con la nipona, por el que le suministra, por ejemplo, el Townstar y la N250. Asimismo, el constructor francés tiene un pacto con Mercedes.

La marca Renault en Corea del Sur

Por otro lado, el CEO de la marca Renault, Fabrice Cambolive, des-



El CEO de Renault, Luca de Meo, junto con el ministro de Economía, Bruno Le Maire, en la planta de Sandouville.

tañó en *LinkedIn* que la enseña empezará a operar en Corea del Sur —hasta ahora lo hacía bajo el nombre de Renault Samsung Motors—. Para ello reforzará su presencia en el país, en primer lugar, con su planta en Busan que produce vehículos para el mercado local y las exportaciones. También con su centro de ingeniería y diseño, que alberga a más de 700 trabajadores, con una red de 172 distribuidores y 400 puntos de posventa, con la vista puesta en la satisfacción del cliente.

En un comunicado de prensa, la compañía explicó que su ofensiva de productos en la región comenzará en junio, con el estreno mundial de un nuevo SUV del segmento D en el Salón Internacional del Automóvil de Busan, seguido

del lanzamiento del Scenic E-Tech eléctrico el próximo año.

Ahorro de costes para el Twingo

Pero el lanzamiento más esperado por los consumidores de la compañía es el de la versión *low cost* de su Twingo eléctrico, cuya llegada al mercado está prevista para 2026 y que podría contar con el Grupo Volkswagen como socio, tal y como adelantó este medio.

La unidad de VE de la francesa, Ampere, ya estaría trabajando en este modelo y, según publicó Reuters, ya habría acordado la configuración del mismo. Además, ha comenzado a elegir proveedores, crear prototipos y escalar la producción, con la intención de recortar los gastos todo lo posible, de manera que el precio para

los compradores pueda ser menor a los 20.000 euros. Con la vista puesta en este objetivo, así como en reducir los plazos de fabricación y llegar a la fecha prevista, se disminuirá un 20% el número de piezas del automóvil, gracias al uso de componentes más genéricos y favoreciendo los que ya disponen los proveedores, según reveló el jefe de Tecnología de Renault, Gilles Le Borgne, al periódico francés *Les Echos* el mes pasado.

Este vehículo se ensamblará en la planta de Novo Mesto, Eslovenia, donde se produce el Twingo ZE totalmente eléctrico de la generación actual, información que ya se reveló en números pasados de esta publicación.

El grupo francés supera a Nissan

Si bien en julio de 2020 el Grupo Renault pasó por un bache a causa de las peores pérdidas de su historia, los beneficios de este último año han devuelto la confianza a los accionistas y los títulos del conglomerado han aumentado su valor un 27%, quedando tasada en 15.000 millones de euros. De esta manera, logra superar en valor de mercado a su socio Nissan en, aproximadamente, 938,44 millones. Esta estaría teniendo que enfrentarse al envejecimiento de su línea de productos y a la competencia en China.

Además, este hito estaría relacionado con que el fabricante europeo está nivelando los lazos con la nipona, tal y como establecieron en la renovación del acuerdo de la Alianza. Así, vendió un tramo inicial de participaciones de Nissan a finales del año pasado y otra participación del 2,5% a finales de marzo.

BREVES

OICA.— La Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) ha publicado los resultados globales de ventas de vehículos de 2023, donde se puede ver reflejado una mejora de estas tras la pandemia, la guerra en Ucrania y la crisis de los microchips. La industria del motor realizó un total de 92.724.688 entregas, lo que supuso un incremento del 11,9% respecto al año anterior. Si se compara con 2020 —cuando se registraron 79.668.562— su alza asciende 4,48 puntos porcentuales (+16,38%). En el top 3 de países mejor posicionados, China fue el que más ventas obtuvo, con una marca récord de 30.093.698, que significó un aumento del 12,02%. Por otro lado, Estados Unidos ocupó el segundo lugar, con 16.009.268 (+12,05%). Aunque cabe destacar que este se quedó con 1.478.886 registros menos que en 2019, lo que representa un descenso del 8,9%. En el tercero está India, por segundo año consecutivo, con 5.079.985, con una mejora del 7,5%. Si se presta atención a España, este tuvo 1.127.868 (+16,7%), lo que le dejó en el decimosexto puesto.

CHERY.— Durante su viaje a Europa, que comenzó el día 16 y que pasará por España para oficializar el 19 la firma del acuerdo por el que fabricarán en la planta de Barcelona que Nissan cerró en 2021, el CEO de Chery, Yin Tongyue, también rubricará un pacto con una marca europea «más premium» que ellos, para cederles el uso de su plataforma de vehículos eléctricos, según anunció él mismo durante un evento en *streaming* para promocionar el nuevo SUV cero emisiones Exlantix ET, comercializado por su marca Exeed. Antes se habría negociado con otra enseña que igualmente estaría interesada.

Del mismo modo, el fabricante de automóviles de Wuhu informó del lanzamiento de una nueva estrategia con el objetivo final de lograr una tasa de crecimiento de las ventas entre 10 y 20 puntos porcentuales por encima del promedio de la industria, de acuerdo con un comunicado. Y es que ha comenzado el año con cifras muy optimistas: vendió 529.604 vehículos durante el primer trimestre, creciendo un 60,3% respecto al mismo período de 2023, e incrementó un 40,9% su volumen de exportación, hasta 253.418 unidades. Además, en los dos primeros meses sus entregas aumentaron en un 70%, superando ampliamente el incremento de la industria, que, según la empresa, anotó una tasa del 11,1%. Esta achaca gran parte de sus resultados a su nuevo «bestseller», Omoda 5, el cual, con casi 200.000 envíos, contribuyó al récord de operaciones en el exterior en 2023. Este modelo se está lanzando en Europa por menos de 30.000 euros, en su versión térmica, y llegará por debajo de 40.000 con la eléctrica.

VW.— Volkswagen anunció sus planes de invertir 2.500 millones de euros en China para ampliar un centro de producción e innovación en la ciudad de Hefei, en la provincia de Anhui. Según la marca, esta operación ayudará a llevar tecnologías al mercado un 30% más rápido. También se están haciendo preparativos para que el ensamblaje de dos modelos de la alemana, que se están desarrollando en conjunto con el socio chino Xpeng, comience en 2026.

Smart busca socios para desarrollar y fabricar un sucesor para su emblemático coche urbano biplaza ForTwo

BMW creará con Tata una empresa de 'software' sobre conducción autónoma y servicios digitales

C.B. / Madrid

El auge de las empresas conjuntas continúa: BMW y Tata Tech, una unidad de Tata Motors, anunciaron la creación de una nueva *joint venture* para desarrollar *software* de automoción para los vehículos de BMW. La germana señaló que la compañía aprovechará la experiencia en ingeniería digital de la india y la reserva de talento en el país asiático para contribuir a su expansión estratégica de las capacidades de codificación de *software* a través de sus centros globales de TI.

El proyecto estará enfocado en la conducción autónoma, el infoentrenamiento y servicios digitales, según un comunicado. En cuanto a las TI empresariales, se hará hincapié en la digitalización y automatización del desarrollo de productos, la realización y las ventas.

BMW y Tata Technologies tendrán cada una una participación del 50% en la empresa de nueva creación. Esta empezará a funcionar con 100 empleados, cifra que aumentará a cuatro dígitos en los años siguientes. La unidad tendrá su sede en las ciudades indias

Las compañías tendrán, cada una, una participación del 50% en la entidad de nueva creación, que iniciará su actividad con 100 empleados

de Pune, Bangalore y Chennai.

La marca alemana cuenta con una planta de fabricación en la ciudad meridional de la región asiática de Chennai, y obtiene sus motores en el país de Force Motors, mientras que TVS Motor ayuda a construir las motocicletas de la compañía europea.

Smart lanzará el sucesor del biplaza ForTwo

Por otra parte, Smart busca socios para desarrollar y fabricar un sucesor de su emblemático coche urbano biplaza ForTwo, según ha declarado un ejecutivo de la empresa. La producción de la tercera generación de este modelo finalizó el 28 de marzo en una antigua planta de

Mercedes-Benz en Hambach (Francia), ahora propiedad de Ineos Automotive. La fecha de lanzamiento de este vehículo, que se llamará #2, aún es incierta, según declaró el consejero delegado de la compañía en Europa, Dirk Adelman, en una videoconferencia.

Además, Adelman indicó que «hace dos meses empezamos a trabajar en una nueva plataforma específica para un futuro Smart urbano biplaza, pero necesitamos socios para que su viabilidad comercial sea factible». La empresa buscó opciones eléctricas existentes que podrían haberse acordado para un modelo biplaza de entre 2,7 y 2,8 metros de largo, pero quería que siguieran ofreciendo altos niveles de seguridad y una sensación *premium*; no obstante, no encontró ninguna.

Tras mantener conversaciones con varios fabricantes de automóviles europeos, entre ellos Renault y numerosas marcas chinas, Smart decidió ir por libre y en febrero empezó a trabajar en una nueva plataforma específica, denominada ECA, para la que requeriría, no obstante, apoyos en el futuro.

BREVES

NORMATIVA EUROPEA.— Tras su aprobación en el Consejo Europeo por parte de los 27 países miembros, el pasado 12 de abril, la tramitación de la Euro 7 está a punto de finalizar, ya que solo queda pendiente su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea, que tendrá lugar previa firma de los presidentes del Parlamento Europeo y del Consejo, tras lo cual entrará en vigor a los 20 días. Sin embargo, no será efectiva, hasta 2027, para los turismos, y 2029, para los autobuses, camiones y remolques. En el caso de los pequeños fabricantes, disponen de una salvaguarda que les permitirá posponerlo hasta el 1 de julio de 2030 y 2031, respectivamente.

De la misma forma, el Parlamento Europeo dio luz verde, el 10 de abril, al reglamento de emisiones de CO₂ para vehículos pesados, quedando solo a espensas de que se apruebe en el Consejo.

Por otra parte, las emisiones de los vehículos diésel y de gasolina en carretera son alrededor de un 20% más elevadas que las registradas por los valores oficiales del ensayo de homologación de tipo WLTP. En el caso de los híbridos enchufables, la contaminación fue, de media, 3,5 veces mayor que los niveles de laboratorio. Estos son los resultados que se revelaron en el primer informe de la Comisión Europea sobre las emisiones de CO₂ en condiciones reales de los turismos y furgonetas nuevos, publicado el mes de marzo con los datos recopilados en 2021 de los monitores de consumo instalados a bordo. Bruselas ya había previsto una discrepancia entre ambos indicadores, pero espera que en los próximos años puedan analizarse más datos (solo se obtuvieron el 10,6% de turismos y un 1% de furgonetas) y sea posible determinar cómo avanza dicha brecha y si es necesario tomar medidas adicionales.

No obstante, el resultado de los PHEV confirmaría que estos no están desarrollando todo su potencial: no se cargan ni conducen de forma eléctrica con la frecuencia esperada.

DAIHATSU.— Tras el escándalo de los test de seguridad que obligó a detener su producción el pasado mes de diciembre, Daihatsu ha anunciado que se reanuda la fabricación de los modelos Daihatsu Taft, Daihatsu Copen y Toyota Copen, ya que el Ministerio de Tierra, Infraestructura, Transporte y Turismo japonés habría acreditado que cumplen con los estándares de la Ley de Vehículos de Transporte por Carretera, en base a los resultados de las pruebas realizadas por las autoridades de certificación. Así, todas sus plantas niponas volverán a operar.

No obstante, la empresa también ha anunciado su intención de «centrar la gestión en los mini vehículos, las raíces de la marca», con un enfoque inicial en los comerciales eléctricos. Para ello, se ponen como requisito previo «el establecimiento de un sistema que evite que las irregularidades de procedimiento vuelvan a ocurrir». Con ese fin, se disolverá la Compañía de Coches Compactos de los Mercados Emergentes, que abarcaba las organizaciones de Toyota y Daihatsu. La primera asumirá la responsabilidad de los negocios en el extranjero, mientras que la segunda se encargará de manejar el desarrollo real.

El grupo invertirá más de 240 millones para la transformación de la planta de Mirafiori, donde producirá transmisiones electrificadas

Stellantis amenaza con cerrar fábricas en Italia ante la posible llegada de los chinos

Celia Moro Aguado / Madrid

Después de que el Gobierno italiano revelara que mantiene conversaciones con Tesla y con varios grupos chinos, incluido Chery —finalmente producirá en España—, para que se instalen en el país y aumentar así su producción nacional tras años de declive, el CEO de Stellantis, Carlos Tavares, ha advertido que esto podría obligar al consorcio a tomar «decisiones impopulares», incluyendo el cierre de plantas, según dijo en un evento en Turín. «Si estamos bajo presión, lo único que podemos hacer es acelerar nuestros esfuerzos para aumentar la productividad y ser competitivos», añadió.

El conglomerado es propietario de las marcas italianas Fiat, Alfa Romeo y Maserati, por lo que este entrada de nuevos actores podría suponer cierta pérdida de cuota y volúmenes. «Entonces es posible que no necesitemos tantas fábricas como ahora», afirmó.

Estas declaraciones se produjeron a pesar de que Tavares siempre se ha mostrado a favor de la libre competencia y de que en los planes de Stellantis se contempla la producción de vehículos para su socio Leapmotor en el centro de Mirafiori, Turín.

El VE de Alfa Romeo, en Polonia

Además, en el mismo evento, el CEO quiso responder a las especulaciones de que el consorcio planeaba desinvertir en el territorio transalpino, a las que se refirió como «noticias falsas». «Estamos invirtiendo fuertemente en Italia», aseguró, aunque previamente la empresa se enfrentó



Carlos Tavares, junto a otros responsables directivos y de las autoridades italianas, en el acto por el comienzo de la fabricación de transmisiones electrificadas de doble embrague (eDCT) en Mirafiori.

A pesar del desplazamiento de la fabricación del VE de Alfa Romeo a Polonia y de posibles recortes de personal, Stellantis afirma que seguirá invirtiendo en el país

a críticas por las deliberaciones para trasladar la producción a países con menores costes. Por ejemplo, el primer vehículo totalmente eléctrico de Alfa Romeo, un SUV pequeño que se anunció que se denominará Milano, se llevará a cabo en la planta de Tychy, en Polonia, donde ya se producen el Jeep Avenger y el Fiat 600. Esta decisión fue criticada por el ministro de Industria de Italia, Adolfo Urso, quien llegó a incidir en que violaba la ley nacional. Y es que existe

una normativa, desde 2003, que prohíbe los productos que «suenan italianos» y que afirman falsamente ser de la zona. Por ello, finalmente la compañía decidió cambiarle el nombre a Junior.

Por su parte, Tavares justificó este traslado, ya que servirá para reducir su precio en 10.000 euros, con lo que finalmente rondará los 30.000. No obstante, confirmó que la próxima generación del SUV mediano Stelvio, prevista para 2025, y el sedán mediano Giulia, para 2026, seguirán fabricándose en Cassino, en el centro de Italia.

Recorte de 3.700 puestos

En cualquier caso, está llevando a cabo una política de recortes, como hizo público el sindicato Fiom al revelar que la italoamericana planea eliminar unos 3.700 puestos, ante lo cual se convocó una huelga después de que se reunieran los representantes de los

trabajadores con los de la compañía. La cifra no está confirmada oficialmente y el grupo ha dicho que cualquier salida será voluntaria.

Inversión adicional de 100 millones

Las declaraciones del CEO tuvieron lugar durante un acto por el comienzo de la fabricación de transmisiones electrificadas de doble embrague (eDCT) en el complejo de Mirafiori. Se trata del siguiente paso de una inversión de 240 millones de euros para crear el centro Mirafiori Automotive Park 2030.

A pesar de los posibles recortes mencionados, Tavares anunció una inyección adicional de 100 millones para incrementar el potencial del Fiat 500e, en cuanto a su atractivo y accesibilidad.

«Mirafiori es único dentro de las raíces de Stellantis, ya que se está convirtiendo en un centro con todo lo necesario para acoger funciones centrales, desarrollo tecnológico, fabricación y actividades de economía circular», aseveró. Actualmente, se producen en la factoría los modelos Abarth 500e, Fiat 500e, Maserati GranTurismo y Maserati GranCabrio y más del 90% de estos se exportan.

Por otra parte, Tavares expresó en el *Freedom of Mobility Forum* sus dudas ante la idoneidad de llevar el cero emisiones a todas partes del mundo antes de los próximos 20 o 30 años, por la pobreza energética que sufren algunos países, lo cual encaja con la decisión de ampliar la producción del Fiat Panda térmico hasta 2030. Además, dijo que el peso de los VE debe reducirse a la mitad en la próxima década.

En pocos días recibió más de 100.000 pedidos, que provocaron un incremento del 16% en la cotización de sus títulos

El VE de Xiaomi atrae una fuerte demanda en su lanzamiento y dispara el valor de sus acciones

C.M.A. / Madrid

A finales de marzo se abrieron los pedidos para el nuevo Xiaomi SU7, el primer vehículo lanzado por el fabricante de teléfono móviles. Según dijo la firma en una ceremonia en Pekín, recibieron más de 100.000 encargos durante los primeros días, 50.000 de los cuales tan solo media hora después de que se abrieran los pedidos anticipados en 28 ciudades de China. En las 24 horas iniciales aumentaron a 88.898.

Sin embargo, esta alta demanda también supondrá largas esperas para sus clientes, que podrían variar entre cuatro y siete meses, según advirtió la compañía.

Debido a la fuerte atracción en el mercado del coche, Xiaomi pidió a los proveedores que incrementaran la capacidad de producción mensual del SU7 a 10.000 unidades, frente a las 3.000 que tenían planificadas para marzo y las 6.000 de

mayo, según informó el medio de comunicación chino de noticias financieras *Yicai*.

Subida en bolsa

Tras la puesta en marcha de las ventas y su aparente popularidad, las acciones de la china vieron subir su valor hasta un 16% una semana más tarde (concretamente el 2 de abril) de que el SU7 se comenzara a comercializar. Se trataría, según Reuters, del más alto desde enero de 2022 y daría una capitalización de la compañía de 55.000 millones de dólares (51.543,25 millones de euros), a un precio por acción de 17,34 dólares de Hong Kong (2,07 euros).

Así, estaría en cifras superiores a las de General Motors y Ford. No obstante, poco después bajó de nuevo, quedándose un 9% por encima de su cotización inicial. Al cierre de esta edición, su valor era de 15,92 HKD por acción.

A pesar de esta subida, desde la propia Xiaomi reconocen que

esperan perder dinero con este proyecto y analistas del banco Citi Research lanzaron la misma predicción. Tomando de base un volumen proyectado de 60.000 unidades comercializadas este año, la financiera estima que el eléctrico podría generar una pérdida neta de 4.100 millones de yuanes (531,19 millones de euros), en promedio, 68.000 yuanes (8.964,43 euros) por automóvil.

La incursión en el campo de los VE fue anunciada por el fundador y CEO de la empresa, Lei Jun, en 2021, cuando se comprometió a invertir en ello 10.000 millones de dólares (9.371,5 millones de euros).

El SU7 al detalle

Se trata de un sedán eléctrico del segmento C, con medidas de 4,99 metros de largo, 1,96 m de ancho y 1,46 m de altura, además de una distancia entre ejes de 3 m. Dispone de un maletero de 517 litros en la parte de atrás junto con

otro delantero de 105 l. Llama la atención que puede acelerar de 0 a 200 km/h en solo 10,67 segundos, de acuerdo con la empresa.

En cuanto a la carga, existen dos opciones: el Xiaomi SU7 estándar, con 350 kilómetros de autonomía tras 15 minutos de carga, y el SU7 Max con 510 kilómetros en el mismo tiempo.

El vehículo ofrece diversas opciones de personalización, como dos configuraciones del sistema de conducción autónoma Xiaomi Pilot: Pro y Max. Ambas son de desarrollo propio utilizando tecnología completamente homogénea.

Los precios comienzan en 215.900 yenes (28.462,06 euros) para el estándar, 245.900 yenes (32.416,95 euros) para el Pro y 299.900 yenes (39.535,77 euros) para el Max.

La entidad produjo en primer lugar 5.000 SU7, a los que denominó *Founder's Edition*, que vienen con accesorios adicionales para los primeros compradores.

La comunicación a la red española se precipitó el 12 de abril después de que surgieran filtraciones en otros mercados

Ford descarta el contrato de agencia genuino tras varios retrasos en la decisión

C.O.G. / Pablo M. Ballesteros / Madrid
Ford ha descartado definitivamente la implantación del contrato de agencia en su red de distribución en España, algo que les comunicó el pasado viernes 12 de abril en una videoconferencia que organizó de forma urgente (había prevista una reunión para el día 22, cuando se abordaría el tema) ante las primeras informaciones que se estaban filtrando en otros países (se conectaron a las 10:00 horas y apenas duró 45 minutos), según ha podido saber *La Tribuna de Automoción* de fuentes del sector.

En marzo de 2022, la dirección de la compañía en Europa señaló su intención de modificar el formato de comercialización en el Viejo Continente, y de relación con sus vendedores, pasando de distribución selectiva a agentes. Para ello, con el cambio de año inició un programa piloto en Países Bajos para hacerlo llegar al resto de mercados, por lo que la enseña estadounidense se sumaba a una iniciativa que ya habían anunciado otros fabricantes. En su comunicación, aludió a que, a lo largo de 2023, tomarían la decisión del calendario de puesta en marcha en cada uno de los territorios, algo que fue dilatando estableciéndose nuevas fechas hasta



Concesionario Ford. Imagen de archivo.

En marzo de 2022, Ford Europa anunció a sus vendedores la intención de cambiar el modelo de venta, para lo que inició un plan piloto en Países Bajos con la llegada de 2023. Desde entonces, ha ido posponiendo la decisión para, finalmente, descartarla

que, en la última Asamblea General de la Asociación de Concesionarios de la marca, el pasado febrero, el presidente y consejero delegado de Ford Iberia, Jesús Alonso, aseguró que la aplazaban *sine die*, algo que, finalmente, ha quedado descartado tras asegurar, el pasado 12 de abril

el máximo responsable de la firma del óvalo en España, la «apuesta por los concesionarios» abandonando así la fórmula de agente.

Con esto se evita también una renovación de los contratos de distribución, punto que habría sido necesario con la modificación del

modelo de venta, teniéndose que haber enviado un preaviso de cancelación de la actual vinculación con dos años de margen respecto a la entrada en vigor.

Ford soporta el stock

Con la llegada del Ford Mustang Mach-e se incluyó una adenda al actual contrato, por la que, a pesar de que este se comercializa como el resto de la gama, las dos unidades que se encuentran en cada uno de los puntos de venta, la de exposición y la demo de prueba, son soportadas por el fabricante, lo cual fue gratuitamente recibido por los vendedores al no tener que añadir estas a su cuenta de resultados, especialmente por el alto coste que suponen, algo que fue visto por algunos como un primer paso a la llegada de la agencia. Tras este, se incluyeron otros vehículos del catálogo como el Mustang de gasolina, la Tourneo Connect, el Bronco y el Explorer (el cual pronto será renovado y cuya actualización seguirá bajo el paraguas de este añadido del contrato).

Pese a las últimas decisiones de futuro de la red, esto se mantendrá como hasta ahora, aunque la marca estudia la progresiva incorporación de nuevos modelos, especialmente de la gama eléctrica.

Las redes de neumáticos y mecánica rápida crecieron un 1,3% hasta marzo

C.O.G. / Madrid

La actividad de los talleres de neumáticos y mecánica rápida abandonados ha crecido un 1,3% durante el primer trimestre, en comparación con el mismo periodo del curso pasado, según un estudio de la Organización Profesional de Especialistas del Neumático (OPEN), mientras que la venta de cubiertas creció un 0,3%. Estos resultados han llevado a mejorar las previsiones de cierre desde la propia organización estimando un alza del 4,7% en sector, desde el 3,6% que se preveía al inicio de curso, y una mejora del 2% en la venta de ruedas.

Por otro lado, según datos del INE recogidos por Open, habrían subido la factura de los neumáticos un 3,1%, de las reparaciones un 4,5% y de los recambios un 2,8%.

Euromaster se fija llegar a los 600 centros adheridos en la península en 2026

C.O.G. / Madrid

La red de talleres Euromaster celebró a principios de mes en Oporto su convención bienal en la que se fijaron como metas la apuesta por la digitalización, lo que incluye la captación de leads así como el seguimiento de las reparaciones y las revisiones preventivas; avances en sostenibilidad y en rentabilidad. Pero, también seguir creciendo en tamaño y llegar a los 600 centros adheridos en 2026 desde los 520 con los que cuenta en la actualidad. Además, repasaron algunos de los logros de la firma en el último año, como es la creación de un *marketplace*, una herramienta para todos los centros que permite centralizar las compras de recambios y neumáticos, de la que se espera que mueva más de 300 millones de euros al año.

Nuevo retraso en el cambio del modelo de distribución

Mercedes-Benz pospone la llegada de la agencia a 2026 en España



La llegada de la agencia genuina en nuestro país estaba prevista para el inicio de 2024. Foto de archivo.

Carlos Olmo / Madrid
En febrero de 2022, los concesionarios españoles de Mercedes-Benz rubricaron el nuevo contrato que les uniría a la marca y por el que se marcaba el 1 de enero de 2024 como la fecha en la que llegaría el modelo de agencia genuina a la red. Sin embargo, problemas en la operatividad de los sistemas que se deben poner en marcha hicieron retrasar la implantación a 2025 para, finalmente, posponerlo a 2026, según ha podido saber esta publicación.

Pese a todo, esta demora no afectará al funcionamiento de los puntos de venta, pues siguen trabajando del mismo modo que

hasta ahora, tal y como lo hacían con el contrato anterior a la espera de que entre en vigor la nueva relación legal.

Rentabilidad del 3,6%

Desde la red esperan con expectación la llegada de la agencia y es que las primeras valoraciones de los países en los que se ha puesto en marcha (Benelux, Suecia y Reino Unido) estarían ofreciendo «buenos resultados», según han referido fuentes del sector. Pero a esta llegarían con unos excelentes registros en rentabilidad según el modelo tradicional, pues, conforme a las mismas, en 2023 terminaron con un 3,6% de media.

Autohero, del AUTO1 Group, lanza su ranking de ventas

Peugeot y León, marca y modelo más buscados en el mercado de VO

C. O. / Madrid

Autohero, concesionario *online* dedicado a la venta de VO de AUTO1 Group, ha informado que el 9,6% de sus ventas durante el primer trimestre de este año correspondieron a modelos de Peugeot, mientras que el 8,9% fueron de Citroën y el 8,1% de Seat. Por su parte, en el ranking de los modelos más solicitados, la tabla quedó comandada por el Seat León, que fue el más buscado con un 3,2% de sus traspasos, seguido del Seat Ibiza (2,8%) y el Peugeot 208 (2,6%).

En relación a las siluetas, el 44,1% fueron modelos de perfil compacto, mientras que el 32,5% eran SUV, una tipología que gana terreno en el mercado de los usados fiel reflejo de su dominio que ya tiene en el de VN. Además, el 10,6% de sus traspasos correspondieron a vehículos comerciales.

Del resto de preferencias, siempre atendiendo a las ventas de Autohero, el color dominante fue el blanco (el 38,2% de sus entregas fueron de coches con este tono), la mecánica más buscada fue la gasolina (55,1%, algo que llama la atención pues en el mercado de VO la más solicitada es la diésel),

y la transmisión más buscada fue la manual (72,1%).

Modrive, nueva línea de reestreno

Marcos Automoción, uno de los concesionarios con mayor volumen de ventas del país, lanza Modrive, su nueva línea comercial de vehículos de «reestreno» tal y como aseguran desde la propia compañía. Se trata de su nueva división de VO de poca edad y sin un exceso de kilometraje y altos estándares de calidad y equipamiento, que pronto abrirá sus primeras tiendas en las zonas en las que más representatividad comercial tiene aunque ya está operativa la *web* para sus primeras ventas *online*.

Salón del Automóvil de Mérida

Ifeme, la institución ferial de Mérida (Badajoz), ha retomado la celebración del I Salón del Automóvil que hace años se realizara en la ciudad, ahora uniendo también modelos de segunda mano y con actividades para los amantes de los clásicos. Así, entre el 4 y el 7 de abril, celebró una nueva edición del evento con 600 modelos expuestos que se saldó con unas 250 ventas.

Toyota apoyará a su red en Japón para mantener personal y generar contrataciones

C.O.G. / Madrid

La firma nipona continúa compartiendo con sus socios el buen estado de sus ventas. Así, tal y como señala *Automotive News*, si en un principio el principal fabricante mundial aprobó una subida salarial a sus trabajadores en Japón y, posteriormente, a sus proveedores, ahora les ha llegado el turno a los concesionarios de este país. Según indica el citado medio, la dirección del fabricante habría decidido aportar 10.000 yenes al mes (61 euros) a cada contratación, en un intento de mejorar las condiciones laborales de los vendedores, así como incrementar la capacitación y refuerzo en la contratación de empleados en sus puntos de venta, algo de lo que, finalmente, se terminaría beneficiando la propia Toyota.

Caetano Retail se hace con Stellantis & You Málaga y amplía su presencia en Andalucía

C.O.G. / Madrid

Caetano Retail se ha hecho con la concesión de Stellantis & You de Málaga la cual, antes de la reestructuración de la red llevada a cabo en julio de 2023, correspondía a Mosa. De esta manera, une este centro a los que ya tenía el grupo en la provincia con puntos en Marbella, Fuengirola y Antequera, y al resto de representaciones de los que tiene en la misma: Mercedes Benz y Smart (Caetano Benet), Kia (Caetano Móvil Sur) y BYD (Caetano Tec). Además, en Cádiz distribuye la marca del león en la capital, Jerez y El Puerto de Santa María.

Por otro lado, M Automoción se ha hecho con las unidades productivas de Autoser (concesionario Honda en Madrid y Alcobendas), Automec (Maza, en las mismas localidades) y Autotodo (servicio oficial Opel).

DS, 25.000 matriculaciones

La firma premium de Citroën ha llegado a las 25.000 matriculaciones desde que aterrizara en España en diciembre de 2016 con su primer concesionario en la calle de Doctor Esquerdo de Madrid. Desde entonces, la red ha crecido hasta superar los 30 centros, consolidando a DS como una de las marcas de lujo de nuestro país. Además, ha llegado a estas cifras con un 38,4% de sus operaciones de versiones eléctricas e híbridas enchufables, y con una gama desligada de la del doble chevron.

El acumulado del primer trimestre se mantiene en positivo, con un +2,7%, al traspasarse un total de 482.802 modelos

La Semana Santa también afectó al mercado de segunda mano, que cayó un 12,3% en marzo

Carlos Olmo / Madrid

Al igual que sucedió en el mercado de turismos nuevos (en marzo cedió un 4,75% tras matricular solo 95.228 unidades), la presencia de la Semana Santa en este periodo afectó a las ventas de VO que solo pudo efectuar 158.694 traspasos (-12,3%), según datos de Faconauto y Ganvam. Pese a esto, el cotejo en el anual mantiene el símbolo positivo pues el primer trimestre concluyó con un total de 482.802 operaciones, lo que deja una mejora del 2,7%.

Estos apuntes mensuales llegan a pesar de la mejora de comportamiento del canal de RAC, que incrementó sus anotaciones un 11%, tras 10.622 traspasos, dejando un +6,2% en el acumulado. Por su parte, el renting no pudo continuar con esta tendencia y deja una contracción del 2,8% aunque desde el inicio del ejercicio el alza es del 22,7%.

Por edades, en marzo, los de menos de cinco años sumaron 41.763 intercambios, lo que supone una merma del 8,26% aunque la nota positiva es el incremento de su cuota sobre el total pues, si este curso asciende a 26,31%, en 2023 se quedaba en el 25,15%. Sin embargo, de nuevo, los de más de una década fueron los más buscados, con 89.869 firmas, aunque también experimentan un retroceso tanto en la comparativa, pues ceden un 15,79% con el mismo mes del año

previo, como en la penetración de manera que, si el pasado suponían el 28,97% del mercado, este se quedan con el 56,63%. En cuanto al acumulado, el comportamiento es similar, si bien los de menos de 60 meses protagonizaron un total de 127.712 firmas (+4,25%), aumenta su relevancia este año aglutinando el 26,45% de las adquisiciones por un 26,04% de curso previo. Mientras, los de más de una década llegan a las 273.771 unidades (-0,34%) quedándose con un share del 56,7% por el 48,44% de hace un año. Pese a esto, la nota negativa la ponen los modelos que superan los tres lustros, suben un 6,4%.

Si atendemos al informe de mecánicas, los diésel, con 84.823 continúan siendo la tecnología más demandada, con un 53,5% de pastel en marzo, a pesar de que sus registros cayeron un 17%. Le sigue la gasolina, con 58.940 ventas (-10,9% y una cuota del 37,1%), mientras que los híbridos se quedaron con 4.620 (-2% y 2,9%, respectivamente); los gasolina microhíbridos, con 4.485 (+21,1% y +2,8%); los diésel microhíbridos, con 1.779 (+62,9% y 1,1%); y los eléctricos 1.348 (+30,6% y 0,8%).

Finalmente, en el análisis de las CCAA, solo creció en tres: Madrid, con 30.193 traspasos (+18,4%); Castilla - La Mancha, con 10.140 (+12,2%); y País Vasco, con 5.892 (+4,8%), mientras que la mayor caída se produjo en



Vehículo disponible en una 'web' de subastas. Foto de archivo.

Melilla, con 240 (33,3%). En relación al acumulado, aunque la comparativa muestra un +2,7%, solo cuatro territorios mejoran sus anotaciones: Madrid (+28,1%), Castilla - La Mancha (+23,1%), Cataluña (+3,9%) y Aragón (+0,8%).

El precio del VO sube un 1,04%

La última edición del barómetro de Coches.net, plataforma especializada en venta de usados, mostró que el precio de VO, siempre según las tarifas de los anuncios en su web, subió en marzo un 1,04% desde los 20.381 euros de febrero a los 20.593 del pasado mes. A pesar de esto, el

mismo informe señala que en el último año se ha producido un alza del 7,57% pues al cierre del primer trimestre de 2023 el apunte se quedaban en 19.143 euros. De esta manera, la factura se acerca de nuevo al récord histórico de la plataforma, que se fijó en septiembre de 2023 cuando la factura media alcanzó los 20.764 euros.

Si el análisis se hace por tipo de combustible, se observa que los híbridos y eléctricos han mantenido un comportamiento plano (solo ceden un 0,1%) hasta quedar en 33.509 euros, mientras que los diésel suben un 2,8% (17.682 euros) y de gasolina, un 3,1%. (20.099 euros).

La iniciativa de la patronal de los concesionarios distingue a los centros líderes en eficiencia, digitalización, electrificación y reducción del consumo energético

El sello eConcesionario de Faconauto busca convertir a la distribución en agentes de cambio a la sostenibilidad

Información sectorial / Madrid

Faconauto (patronal de concesionarios oficiales de turismos, VI y maquinaria agrícola), de la mano de SGS (líder mundial en ensayos, inspección y certificación) y sus socios estratégicos —Iberdrola y BBVA Consumer Finance—, han reconocido a un total de 58 grupos de distribución con el sello eConcesionario, con el que se certifica los establecimientos que avanzan hacia la eficiencia en el uso de recursos, la digitalización, la electrificación y la reducción del consumo energético.

Este proyecto nace bajo el paraguas de Faconauto Verde y pretende convertir a los distribuidores en agentes decisivos y protagonistas de la transformación ecológica y digital que encara el sector. Para lograrlo, los interesados han de superar una primera autoevaluación centrada en tres ejes de actuación: electrificación y nueva movilidad, digitalización y eficiencia energética.

«Los distribuidores no deberían pensárselo, desde aquí animo a todos a dar el paso a la transformación verde y obtener el sello del eConcesionario. Rellenar el cuestionario es muy sencillo y, a través de este distintivo, puedes comprobar en qué punto está tu negocio y qué puedes mejorar», afirman desde Sedauto, centro que

ha dado el salto a la sostenibilidad.

Un análisis de SGS, destaca que la electrificación se ha convertido en un punto focal para la mayoría de estos establecimientos, al promover y facilitar la instalación de puntos de recarga para VE, que ya constituyen el 34% de la flota. Asimismo, el 21% de los grupos ya disponen de un programa de movilidad alternativo como patinetes o ciclomotores sin emisiones.

Si se tiene en cuenta los puntos de recarga, el 95% ofrece conexiones con una capacidad inferior a 50 kW, mientras que un 28% también los tiene con una potencia superior a 50 kW. En esta línea, el promedio por concesionario se sitúa en 5,22 clavijas, siendo un 22% de uso público. Asimismo, un 99% de los concesionarios afirman contar con personal especializado en eléctricos, lo que refleja el compromiso con las nuevas formas de movilidad.

«Hemos colocado placas fotovoltaicas, tenemos puntos de carga en la zona de entrega, la entrada o en el taller. Además, prevemos realizar una importante inversión para instalar algún punto en el exterior para que puedan usarlo los vecinos», reseñan desde Vallescar.

Fuerte inversión en tres áreas

Durante los últimos tres años, se



Así luce el distintivo eConcesionario en Autovican, concesionario de Renault y Dacia en Burgos.

ha observado un importante desembolso desde los distribuidores en eficiencia energética, electrificación y digitalización con un gasto total de 20.014.177 euros, lo que supone una media de 345.072 euros por grupo de distribución. «La obtención del distintivo es el premio al trabajo realizado en sostenibilidad, eficiencia energética y digitalización. Visibiliza el esfuerzo y la inversión para que nuestros clientes sepan que estamos comprometidos con el medioambiente», puntualizan desde Moll Motor.

En cuanto a la digitalización, en el 81% de los casos, los clientes tienen la posibilidad de adquirir un modelo

de forma totalmente online, mientras que el 93% de los concesionarios cuenta con un servicio de ciberseguridad, algo muy necesario para evitar riesgos en la operación, pero también miedos en el cliente.

Respecto a las políticas sostenibles, el 83% de los centros ha implantado, o está en proceso, una política de cero papel, cambio que afecta a las áreas de venta, posventa y administración.

«La obtención del sello, como cualquier iniciativa, deja ver el retorno a medio-largo plazo. No podemos negar que la implantación, en ocasiones, es costosa, pero la percepción es muy

bueno: ya hay 58 grupos que han obtenido la certificación y un total de 100 se han animado a iniciar el trámite», manifiestan desde SGS.

Resultados obtenidos

Los datos logrados en el proceso de autoevaluación revelan su buen desempeño en los aspectos evaluados, obteniendo una nota media de 83,96 puntos sobre 100. En eficiencia energética y reducción del consumo, obtuvieron una media de 79,7, lo que sugiere que, aunque van en el camino correcto, existe margen para mejorar en la implementación de prácticas y tecnologías que contribuyan a un uso más eficiente de la energía y una reducción del consumo de recursos.

En el ámbito del ecosistema vehicular y las energías alternativas, la cifra media asciende a 88,91 puntos. Mientras que, en digitalización, lograron un tanteo de 83,34 puntos. Esto denota un claro indicador del compromiso y el constante esfuerzo de los distribuidores por liderar el camino hacia la sostenibilidad en el automóvil.

Con un enfoque renovado en la responsabilidad ambiental y social, los centros llevan años implementando iniciativas para reducir su huella ambiental y promover prácticas sostenibles en sus operaciones.

La consejera de Movilidad y Transición Digital, María González Corral, se abrió a «posibles colaboraciones, proyectos y acciones»

Faconauto pide a Castilla y León un plan de ayudas a la compra de 11 millones de euros

C.O.G. / Valladolid

La presidenta de Faconauto, Marta Blázquez, solicitó el pasado 10 de abril, la puesta en marcha de un programa de incentivos a la compra de vehículo nuevo en Castilla y León (del cual se beneficiarían unos 4.500 coches) durante la II Jornada de Automoción de la región, que tuvo lugar en la sede de la CEOE de Valladolid y al que asistió una nutrida representación de los concesionarios de la zona así como miembros de las administraciones locales. Esta petición la hizo delante de la consejera de Movilidad y Transición Digital de la Junta, María González Corral, quien se abrió a «posibles colaboraciones, proyectos y acciones» conjuntas en el futuro.

Blázquez hizo referencia al nivel de ventas de la comunidad: 22.756 matriculaciones el curso pasado, cuando este año se esperan unas 23.400, pero que antes de la pandemia llegó a las 35.172, de las que más del 70% son para particulares, con el consiguiente beneficio para los concesionarios, ya que las operaciones de renting y RAC presentes en la zona, las grandes compañías y flotistas las gestionan desde la capital de España. Esto ha dejado un parque móvil muy envejecido, con una edad media superior a los 16 años (solo superado por Ceuta y Melilla). Todo esto «en una región que cuenta con fábricas de Renault y Nissan, así como de com-



La presidenta de Faconauto (Blázquez), junto a la consejera (González Corral), durante la II Jornada de la Automoción.

Desde la federación apuntaron que el mercado local aún está lejos de las cifras prepandemia, lo que ha deparado una edad media del parque superior a los 16 años, siendo este el segundo más envejecido del país, solo superado por Ceuta y Melilla

ponentes, tales como Antolí, Michelin o Bridgestone». De esta manera, el plan que solicitó Faconauto sería de 11 millones de euros, los concesionarios también aportarían por cada operación, que, según detalló la presidenta, depararía una recaudación de 13 millones para las arcas del Gobierno regional, y 24 millones en total, sumando la aportación para el Gobierno Central. A esto habría que sumar, no solo la llegada de modelos

más seguros a las calles de la comunidad, sino un ahorro de 9.200 toneladas de CO₂. Además, Blázquez solicitó que, ante la proximidad de las elecciones europeas, los partidos legislen sin perder de vista las preferencias de las calles y los clientes. Así, ante la representación institucional en la sala, pidió que la búsqueda de «la descarbonización se realice mediante una transición ordenada, donde no solo se apueste por los vehículos eléctricos,

algo que defendemos, pero también con la renovación del parque, con modelos nuevos, incluyendo todas las tecnologías, pues un motor de gasolina actual emite y consume mucho menos que uno de hace 15 años».

«El VE no es la única solución»

Por su parte, la consejera de Movilidad y Transición Digital de la Junta de Castilla y León, María González Corral, asumió las palabras de Blázquez pues, tras hacer repaso a los logros de su Gobierno, incidió en que «en el camino hacia la reducción de emisiones, el eléctrico no es la única opción» y estuvo de acuerdo en que hay que conseguir «una transición ordenada y de una manera menos restrictiva que la marcada por la Euro 7. Debemos apostar por la implantación y convivencia de varias tecnologías que nos permitan llegar a una movilidad neutra en emisiones».

Por su parte, concejal de Tráfico y Movilidad de Valladolid, Alberto Gutiérrez, defendió la presencia del automóvil en nuestras calles, «no se le puede considerar un enemigo» y reivindicó que los objetivos de descarbonización de las ciudades se pueden lograr «sin restar movilidad al tráfico». Además, estuvo de acuerdo en que las políticas deberían ser más flexibles, especialmente en lo relativo a la instalación de puntos de carga, y el Gobierno más ágil en la entrega de los fondos.

La distribución reivindicó al concesionario como asesor de movilidad en una región con alta dispersión poblacional y de edad

De Santiago: «Las políticas deben apoyar a quienes dan de comer a la comunidad»

C.O.G. / Valladolid

La patronal de los concesionarios ha querido dar voz a los distribuidores con mesas redondas en las que muestren su opinión y cómo es la realidad del día a día. Así, en la jornada organizada en la capital pucelana, el periodista local Santiago de Garnica fue el encargado de conducir un coloquio en el que participaron el director general del Grupo Palausa, Ibón Santamaría; el director general del Grupo de Santiago, Fernando de Santiago; el gerente de Palausa Centro, Antonio Ruiz; y el gerente de VASA Valladolid, José Luis López Valdivielso (en la imagen adjunta, de izquierda a derecha sentados).

Santamaría señaló que, entre tanta crítica y desconcierto en el mercado, «el mensaje debe ser positivo» aunque estuvo de acuerdo en que «las normas deben estar claras y que la apuesta por el vehículo eléctrico ha de ser real por parte de las administraciones». Y puso como ejemplo la comunidad en la que su grupo actúa: «En zonas con la dispersión de población como Castilla y León, debe haber cargadores cercanos».

Por ello, alegó la relevancia de los concesionarios, «por lo disruptivo del momento y por la cantidad de opciones entre las que elegir. El vendedor toma importancia para ayudar en la decisión del comprador». Finalmente, hizo un alegato del automóvil en zonas con la escasa población y tan

repartida: «Es la herramienta más cómoda para la movilidad» y recordó que su compañía está preparando un proyecto de movilidad rural.

Por su parte, Fernando de Santiago reiteró el papel que tienen los distribuidores: «Los concesionarios tenemos más sentido que nunca, especialmente en zonas con tanta amplitud de terreno» y aseguró que «la capilaridad es imprescindible, especialmente cuando aparecen nuevos actores y nuevas formas de movilidad. Hay que tener muchas atenciones para que se firme una operación».

Y, apostó por dar una mayor tranquilidad al comprador, especialmente en las tecnologías que necesita: «Todos pensamos que hay marcas que se equivocan en el modo en el

que apuestan por el eléctrico, toman decisiones que no concuerdan con lo que se busca en la calle»; y por unas normativas que protejan el tejido empresarial e industrial local: «Las políticas deben apoyar a los que están dando de comer a la comunidad. Tenemos varias fábricas importantes pero somos la segunda comunidad con el parque más antiguo».

Antonio Ruiz, señaló que «ahora es el mejor momento para comprar, porque hay muchos tipos de tecnologías, cada uno se puede llevar a casa el coche que más se ajusta a sus necesidades, siempre manteniendo respeto a cada una de estas necesidades pues a cada uno le sirve una mecánica». Reivindicó la figura del concesionario como «asesor de

movilidad». Y lo hizo ante una situación, con una amplia dispersión de núcleos urbanos y con presencia de población mayor en el entorno rural «a los que resulta más difícil explicar las nuevas tecnologías, lo que supone otra barrera».

Además, se mostró crítico con algunas de las determinaciones de los fabricantes: «Hay un problema con la estandarización, no es igual Palencia o Zamora que una capital de país, no se puede pedir el mismo tipo de instalación ni las mismas inversiones».

Finalmente, López Valdivielso, hizo un llamamiento a «discernir el postureo de la realidad». Y añadió: «No se le puede decir a alguien que está en una montaña de León que odie el coche o que tenga que utilizar un eléctrico porque no tiene dónde cargarlo». Así, solicitó claridad en los plazos: «Las nuevas normativas deberían estar claras. No se pueden cambiar fechas cada poco. Hay que tener en cuenta al ciudadano, para que sepa qué comprar, y a las redes de concesionarios, que son los que van a hacer las inversiones para venderlos y repararlos».

Reivindicó la figura de este: «Con los cambios de normativas y tecnologías que hay, cada vez somos más importantes en asesoramiento sobre mecánica, carga, financiación y servicios». Y, destacó: «El progreso es imparable, pero hay que saber cómo aplicarlo».



Mesa redonda con representantes de Grupo Palausa, Grupo de Santiago y Vasa Valladolid.

El VO crecerá un 6,5% en CyL con los de más de 10 años con un 66,7% del mercado

C.O.G. / Valladolid

El consejero delegado de Ideauto, Bruno Brito, hizo un repaso de la situación del mercado en Castilla y León y las cifras mostraron pocas luces y muchas sombras. Así, reflejó como la previsión del VN para este año es de 24.409 entregas, lo que conllevaría una subida del 3,34% mientras que para el conjunto del país se espera un alza del 5,41%. Así, por el momento, en el acumulado hasta marzo, se ve cómo los híbridos son la tecnología más buscada, en un 45,6% de las compras (por el 36,3% de España), mientras que el diésel cae hasta el 8,3% (10%) y el gasolina se queda en el 30,6% (39,6%). Por su parte, los eléctricos se mantienen en la tónica nacional, un 4,5% para la comunidad y un 4,7% para todo el país. Además, en el análisis del canal de compras, se encuentra que el 69,8% son particulares, mientras que el 29,7% con empresas no de renting, por el 0,3% del RAC y el 0,2% del renting.

Por otro lado, en el VO se preve que finalice 2024 en unas 106.629 operaciones, lo que supondría un +6,5% y un ratio en el VO/VN de 4,6, aunque hasta marzo solo se han efectuado 24.259 operaciones, lo que conlleva una merma del 0,6%. La parte más negativa de este ranking es que el 66,7% de los traspaños están protagonizadas por vehículos de más de 10 años, por un 57,8% de los que se hacen en España, lo que deja una edad media del parque de la región de 16,1 años.

BCA recomienda un stock de VO «vivo, adaptado al mercado y el cliente»

C.O.G. / Valladolid

El director de Marketing de BCA, Antonio Aboy, y el director de Ventas, Rafael Izquierdo, analizaron las ventas del VO en la región, poniendo especial atención al tramo de menos de cinco años que, por definición, comercializan los concesionarios. Así mostraron cómo, si bien el conjunto del mercado de usados de Castilla y León busca modelos de Renault, Seat y Peugeot, entre el vehículo joven se decantan por Mercedes-Benz, Audi, Volkswagen, BMW y Seat.

Por ello, aún sabiendo que «al concesionario le llegan modelos desde el fabricante procedentes del RAC y el renting», que tienen una permanencia en el centro «superior a la media» y «con unos precios desposicionados en el mercado», recomendaron apostar por este departamento, especialmente «con la llegada de la agencia que va a ajustar los márgenes por venta de VN» y hacerse con coches que busca el cliente, por lo «que hay que estar muy atento al mercado, a las variaciones de precio e intentar rotar el stock lo más rápido posible». Para ello, va a ser muy importante «tener una actividad intensa en los agregadores de anuncios, añadirlos desde el momento en el que llega para agilizar su comercialización».

RENAULT CAPTUR

EL REY DE LOS PARTICULARES, A POR EL N°1



Renault afila sus armas al máximo en el segmento B con el lanzamiento del nuevo Captur, su superventas fabricado en Valladolid, que llegará a los concesionarios en junio. Incorporando el nuevo lenguaje de diseño de la marca, con el que gana en elegancia y deportividad, el SUV se oferta con cinco motores, uno híbrido, tres gasolina y uno GLP; así como con importantes refuerzos tecnológicos, como el sistema multimedia openR link con Google integrado. Fruto de la actualización, la compañía tiene «máximas expectativas» comerciales con este modelo, que registra casi un 60% de sus ventas en Europa en el canal particular.

Tras la renovación del Clio en octubre de 2023, Renault completa ahora la revisión de sus armas comerciales en el segmento B con el lanzamiento de la actualización de la segunda generación del Captur. Producido en exclusiva mundial en la factoría de Valladolid, este todocamino no ha recibido un pequeño lavado de cara, sino una profunda transformación, tanto exterior como interior y tecnológica, con el objetivo de ganar potencial y así poder aspirar de nuevo a alcanzar las cotas más altas en el mercado.

Después de haber distribuido más de 2,2 millones de unidades en más de 90 países desde 2013, cuando apareció en escena «reinventando el ADN» de su categoría —como expuso en la reciente presentación *online* del coche el CEO global de la enseña, Fabrice Cambolive—, la compañía del rombo se muestra «muy ambiciosa» con las perspectivas comerciales del nuevo modelo, hasta el punto de que se fija como meta «volver a subir al podio y ser el número 1» entre sus competidores, tal y como subrayó la directora de Diseño de los segmentos A y B, Paula Fabregat, en un acto con prensa española para desarrollar de manera más profusa las características del SUV.

Este reto para el conjunto de mercados se traslada a España, un país donde el Captur, de acuerdo con el director general de la filial, Sébastien Guigues, es el coche más vendido de la marca —se refirió al periodo 2019-2023 en el canal particular, quedando el Clio segundo y el Arkana tercero— y del conjunto de fabricantes en la categoría SUV B con los clientes privados desde 2010, con alrededor de 91.000 unidades. «Las expectativas son máximas», sentenció.



Detrás de la fortaleza comercial del automóvil, hay que contar con un factor fundamental y es que desde su nacimiento se ha erigido, por su configuración, como el primer vehículo de muchas familias, pero también como el segundo de otras tantas. Así, es «único» dentro del porfolio de la firma, como apuntó en la presentación digital el vicepresidente de Desarrollo de Producto, Bruno Vanel, explicando que se anota un *mix* de ventas del 58% en particulares cuando ningún otro supera el 50%.

Más elegante y deportivo

Disponible próximamente para pedidos y con una previsión de que las entregas comiencen en junio, el todocamino urbano ha crecido mínimamente 12 mm de largo, hasta los 4.239, mientras que el resto de parámetros de tamaño se mantienen. En su diseño, incorpora el nuevo lenguaje de Renault, con el que cambia notablemente su perfil frontal, con

un capó mucho más horizontal para ganar robustez y una nueva configuración de los faros delanteros —con full led en todos los acabados—, igualmente manteniendo una horizontalidad, y de las luces diurnas con forma de medio rombo vertical. En la zaga, por su parte, los pilotos ahora son transparentes y no rojos dejando ver su interior mientras que el difusor se ha rediseñado.



El Captur matricula cerca del 40% de sus unidades en Europa con motorización híbrida (20% en España), una alternativa que convence a los clientes al permitir circular el 80% en modo eléctrico en vía urbana, según Renault.

Aparte de ganar en elegancia, el SUV ha dado un salto adelante en deportividad, que alcanza su máxima expresión con la nueva versión esprit Alpine —se inauguró con el Austral—, con novedades en el exterior y en el habitáculo, destacando sus neumáticos de 19 pulgadas. Junto a ella, la gama se estructura con el nivel de acabado de entrada evolution y el medio techno —desaparece respecto al predecesor el equilibrio de acceso—. En el interior, sigue marcando tendencia en el sector por la modularidad que ofrece gracias a su banqueta trasera que se desliza hacia atrás 16 cm, permitiendo ganar más espacio para los pasajeros —221 mm para las rodillas— o para el maletero, que puede llegar a una capacidad de 616 litros y si los asientos se abaten hasta los 1.596.

80% en cero emisiones

En el apartado mecánico, se oferta con cinco motores, destacando el E-Tech full

híbrido, sobre el que Renault señala que es «el mejor del segmento B» en eficiencia, superando cualquier diésel, gracias a que permite circular hasta el 80% del tiempo en modo eléctrico en vías urbanas y alcanza una autonomía de hasta 1.000 km. Este equipo, que arranca siempre en modo cero emisiones, combina dos propulsores eléctricos (36 kW y 18 kW), conectados a una batería de 1,2 kWh, y un gasolina 1.6 de cuatro cilindros de 69 kW, que totalizan 145 CV y que registran un consumo desde 4,7 litros (5 l la versión anterior) y unas emisiones de 105 g/km (112). Además, se asocia a una transmisión automática multimodo inteligente.

El resto de alternativas son tres gasolina, un 1.0 de 90 CV (caja manual de seis marchas), un 1.3 microhíbrido de 140 CV (manual de seis marchas) y un microhíbrido de 160 CV (automática EDC); y una GLP 1.0 de 100 CV (manual de seis relaciones).

Sistema multimedia en primicia

Otro de los puntos en los que el coche ha recibido importantes mejoras es en su equipamiento tecnológico, donde sobresale como primicia mundial en el segmento la inclusión del sistema multimedia openR link con Google integrado que da acceso a casi 50 aplicaciones disponibles en la Play Store y que se puede disfrutar en una pantalla central de 10,4 pulgadas. Con ciertas funcionalidades, como Maps, el conductor puede elegir su proyección en el panel de instrumentos de 10 pulgadas que es totalmente digital.

En materia de seguridad, se disponen de hasta 28 dispositivos de ayuda a la conducción, entre ellos el Active Driver Assist que integra el regular de velocidad adaptativo con Stop&Go y la unidad de centrado en la vía.

Gama E-TENSE de DS Automobiles



DS, EL PRINCIPAL CABALLO DE BATALLA DE STELLANTIS PARA LA ELECTRIFICACIÓN

En su plan 'Dare Forward 2030', el grupo Stellantis estableció como objetivo alcanzar las cero emisiones netas de carbono en 2038. Para lograrlo, uno de sus principales aliados es su marca premium DS Automobiles, que ya cuenta con el liderazgo en reducción de CO₂ dentro del mercado español y las matriculaciones de coches enchufables suponen ya el 38,8% del total de sus entregas. Además, acaba de incorporar el motor híbrido de 136 CV en el DS 3, lo que le otorga la etiqueta ECO.

La Tribuna de Automoción / Madrid
Desde sus orígenes, la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente han sido dos de los grandes pilares de DS Automobiles y ya en 2019, tan solo cinco años después de su nacimiento como filial, lanzó todos sus modelos con versiones electrificadas. Esta apuesta fue un paso más allá en 2022, cuando su media de emisiones se situó en 95,1 g/Km de CO₂, la más baja dentro de las marcas premium multienergía en España.

Pero esto no termina aquí, ya que, según afirmó el director general de DS Automobiles en el Reino Unido, Julie David, a partir de este todos los nuevos lanzamientos serán eléctricos, y todos sus vehículos de carretera disfrutarán directamente de las ventajas que ofrece la tecnología desarrollada con el programa de Fórmula E de DS Performance.

Toda la gama E-TENSE

La inversión en tecnologías de propulsión electrificada se hace patente especialmente en su gama E-TENSE, la línea bajo la cual se agrupan las tecnologías eléctrica e híbrida enchufable de la marca. Esta ya representa



El futuro DS E-TENSE Performance será un coupé totalmente eléctrico de 815 CV, repleto de tecnologías provenientes de la Fórmula E y capaz de pasar de 0 a 100 km/h en menos de dos segundos.

el mayor porcentaje de sus matriculaciones, con una cuota del 38,8% sobre el total de sus ventas; y es que se trata de modelos diseñados para ofrecer un alto rendimiento junto con una eficiencia energética notable, ideal para aquellos que buscan una conducción más sostenible sin sacrificar la calidad y el lujo.

El más pequeño de los modelos de la marca, el DS 3, dispone de varias opciones de motorización y, entre ellas, la E-TENSE 100% eléctrica. Se trata de un SUV compacto con un diseño moderno y autonomía de hasta 404 km, gracias a su motor de 156 CV

(115kW) conectado a una batería de ion de litio de 54kWh. El tiempo de carga varía entre 30 minutos y 5 horas y 15 minutos, dependiendo del tipo de cargador. Este modelo, además, acaba de incorporar la opción híbrida de 136 CV, lo que le otorga el distintivo ECO de la DGT.

El DS 4 también entra en la gama con su versión híbrida enchufable, con una potencia de 225 CV (165kW) y 360 Nm de par máximo, con sus dos motores: el 1.6 turbo de gasolina de 180 CV y el eléctrico de 110 CV. Este PHEV dispone de etiqueta 0, al ofrecer hasta 62 km sin emisiones, y, después,

estas se limitan a 33 gramos por kilómetro. El consumo homologado es de 1,2 l/100 km.

El DS 7 es un SUV de tamaño medio que combina un motor híbrido enchufable con características de alta gama, incluyendo una amplia variedad de opciones de personalización y tecnología de vanguardia. Y es que la marca lo oferta en tres versiones E-TENSE: el Bastille de 225 CV (165 kW) y dos 4x4 de 300 CV (221 kW) y 360 CV (265 kW), respectivamente. El de tracción delantera está homologado con 31 g/km de CO₂ y los de tracción total con 30 g/km y

44 g/km cada uno. Todos tienen la etiqueta 0 de la DGT.

Finalmente, el DS 9 E-TENSE es una berlina de lujo que representa la máxima expresión de la elegancia y el refinamiento. Este modelo ofrece un alto nivel de confort, rendimiento y eficiencia energética, con dos posibilidades híbridas: la de 250 CV (184 kW) y la tracción a las cuatro ruedas, de 300 (265 kW). Las emisiones de CO₂ son de 23 g/km y 35 g/km.

Para el futuro, ya se ha anunciado el prototipo DS E-TENSE Performance, que ha sido nombrado «Prototipo del año» en los GQ Car Awards 2023.

ChatGPT desde marzo del 2024

Pero DS Automobiles no solo se enfoca en limitar su impacto medioambiental, sino que también se centra en los avances tecnológicos, con el fin de mejorar al máximo la experiencia de conducción. Así, se ha convertido en el primer fabricante de automóviles en integrar, desde marzo de 2024, ChatGPT de serie en toda su gama. De este modo, los modelos DS 3, DS 4, DS 7 y DS 9 de 18 países permitirán a sus usuarios interactuar de manera más natural con la tecnología a bordo, utilizando un lenguaje natural y disponible en trece idiomas.



LA FÓRMULA E, IMPULSOR DE MUCHOS HITOS TECNOLÓGICOS

La exigencia y la innovación en el ámbito de los deportes de motor se ha consolidado para DS Automobiles a través de su participación en la Fórmula E, la competición de monoplasas eléctricos más importante del mundo, coronada con dos títulos mundiales. Pero esta incursión en el mundo deportivo no solo ha conseguido beneficios en este ámbito, sino que ha servido a la marca para desarrollar soluciones técnicas de vanguardia, que benefician tanto a

los clientes como a la reducción de las emisiones de dióxido de carbono, ya que han logrado mejorar las prestaciones y la eficiencia de los vehículos electrificados.

Algunas de estas innovaciones en I+D han sido el sistema de frenada regenerativa, los 404 Km de autonomía en ciclo WLTP del DS 3 E-TENSE o la combinación de 360 CV y tracción total con un consumo de 1 l/100 Km, unas emisiones de 22 gramos de CO₂ por kilómetro y 74 km

de autonomía sin emisiones en el DS 9 E-TENSE híbrido enchufable.

DS compete con el E-TENSE FE 23 Gen 3, un bólido que desarrolla una potencia total de 800 CV (600 kW) gracias a sus dos motores eléctricos, uno delantero de 250 kW para las frenadas y otro trasero de 350 kW para la propulsión. Además, puede alcanzar una velocidad máxima de 284 Km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 2,3 segundos.

Celia Moro Aguado / Madrid

Las marcas chinas están irrumpiendo con fuerza en el mercado europeo, con propuestas muy variadas: desde eléctricos económicos hasta modelos premium que pretenden competir con los líderes occidentales. En este sentido, Seres, que en sus inicios era un modelo de la familia de DFSK y que en 2023 pasó a ser una firma premium e independiente especializada en vehículos propulsados por baterías y distribuida en España por el Grupo Invicta, ha presentado, tras el Seres 3, que fue su carta de presentación, su segundo exponente, el Seres 5.

En este caso, de nuevo han elegido el segmento de los SUV, en pleno apogeo según la empresa, para lanzar su segundo representante y, además, se ha realizado con una serie de servicios de alta gama, en un intento de hacer frente a las exigencias del público del Viejo Continente.

Está disponible en dos versiones, una con tracción trasera, con un precio de salida de 46.850 euros, y otra 4x4, que puede adquirirse desde 60.995. A esto se le añadiría un extra de 569 euros en caso de querer incluir pintura metalizada. Sin embargo, el fabricante también plantea líneas de financiación que permiten beneficiarse de las ayudas del Plan Moves.

Y, por si hubiera dudas sobre el modelo, la compañía ofrece una garantía de 8 años o 150.000 km.

Características técnicas

La pila de litio ferfosfato que alimenta el motor eléctrico de 299 CV (220 kW) y con un par máximo de 420 Nm, está fabricada por CATL, empresa con la que mantiene una colaboración desde el año 2022. Esta ofrece una capacidad total de 80 kWh y es capaz de cargarse desde el 30% al 80% en 45 minutos, con una conexión de 100 kW. Con



El maletero trasero cuenta con hasta 723 litros de capacidad y puede abrirse con un comando de voz. Bajo el capó delantero dispone de otro auxiliar de 67 litros.

una inferior, de 10 kW y corriente alterna, requeriría de cuatro horas y media.

En su versión todoterreno, añade sobre el eje delantero, otro propulsor, este de 285 CV (210 kW), con lo que, sumando ambas potencias, cosecha un rendimiento de 584 CV (430 kW). Así, logra pasar de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos.

Aspecto exterior occidentalizado

La imagen externa del automóvil se diferencia de otros modelos asiáticos, ya que utiliza una serie de elementos de tradición occidental como es el caso de su frontal inspirado en la letra griega Sigma, que busca transmitir equilibrio, vanguardia y tecnología. También podemos encontrar el mismo icono en la firma luminosa, con una función tanto estética como de seguridad, puesto que da visibilidad al todocamino en

Seres 5

EL COMODÍN CHINO PARA CONQUISTAR EUROPA



Este eléctrico pretende ofrecer a los compradores europeos una experiencia de conducción única, con numerosos extras que dotan su manejo de una mayor comodidad, a lo que añade un modo descanso donde puede programarse sonido de fondo y el asiento se reclina por completo. Además, mantiene la temperatura en su habitáculo por un periodo de tiempo, por si uno deja algún elemento que necesite frío, y puede ser fuente de energía para la red eléctrica. Innovaciones como esta, junto un diseño de vanguardia, destacan al Seres 5 como aventajado en su clase.



Interior del habitáculo con el tapizado de cuero Kappa en acabado beige y sus pantallas: la central de 15,6 pulgadas y resolución Full HD; la de la instrumentación, LCD de 12,3 pulgadas y, finalmente, una head-up display, que no está a la vista del conductor, pero puede reflejarse en el parabrisas.

la oscuridad y proporciona iluminación.

Sin embargo, también trae algunas referencias a la cultura de su país natal, como el carácter marcado por la naturaleza, que se refleja en detalles como la superficie de cristales del lateral en forma de hoja de sauce, árbol que en China simboliza la belleza o el alejamiento de malos espíritus.

En general, se trata de un modelo voluminoso y dinámico, cuyas medidas son: 4.710 mm de largo, 1.930 de ancho y 1.620 mm de alto. El maletero también es amplio; genera hasta 723 litros de capacidad (puede abrirse mediante comandos fónicos) y dispone de otro extra en la parte delantera, de 67 litros.

Se ha primado la aerodinámica dentro del diseño, con el fin de lograr un ahorro energético que extreme su autonomía. Así, gracias, entre otros elementos, a su parrilla activa que ofrece menos resistencia al viento, se ha logrado un coeficiente aerodinámico de solo 0,278. Otros aspectos que contribuyen a reducirla son los tiradores enrasados, que se mantienen plegados hasta que se acciona la apertura de las puertas, o sus llantas de aleación de 20 pulgadas con diseño bitono, que están calzadas con neumáticos Pirelli PZ4, y de las que se han cuidado su diseño.

El Seres 5 se distribuye en cinco posibles colores: azul, blanco, gris, negro y verde.

Con todos los extras

Si algo caracteriza a este modelo son sus detalles tecnológicos, diseñados para buscar la mayor comodidad y facilidad de uso para los pasajeros. Nada más entrar al habitáculo, destacan las tres pantallas que protagonizan el espacio y que sirven para controlar todas las prestaciones: la central, de 15,6 pulgadas y Full HD totalmente personalizable; la de la



Detalle de las llantas de aleación de 20 pulgadas con diseño bitono, que están calzadas con neumáticos Pirelli PZ4.

instrumentación, LCD de 12,3 pulgadas; y, finalmente, una head-up display, que no está a la vista del conductor, pero puede reflejarse en el parabrisas.

El tapizado es de cuero Kappa y puede elegirse en negro o beige y tanto para los asientos como para el volante multifunción. En concreto, las butacas son ajustables de forma eléctrica, están calefactadas e, incluso, dan masajes. El Seres 5 también posee una función de bienvenida que deja más espacio al conductor a la hora de entrar.

Cabe destacar, además, el control por voz para manejar buena parte de las funciones del SUV y ayudas a la conducción como ACC (control de velocidad de cruce adaptativo), EBE (sistema que ayuda al frenado en caso de peligro, sensores para detectar peligro en ángulos muertos) y un largo etc.

Entre las comunidades peor paradas se encuentran Canarias, con 3.474 y un descenso del 30,92%; Ceuta y Melilla, con 136 (-26,88%); y La Rioja, con 234 (-17,31%)

Galicia, Baleares y Comunidad Valenciana, las únicas que se salvan del símbolo negativo en marzo

Por Celia Broncano

El mercado español del mes de marzo se vio azotado por el efecto de la Semana Santa, lo que hizo que las ventas cayeran un 4,75% respecto al 2023, con 99.228 matriculaciones, según datos de Urban Science. Esta situación dejó un mapa teñido de rojo y seis territorios cayendo a doble dígito. Tan solo tres comunidades consiguieron salvarse de este signo: Baleares, con 2.734 matrículas y una subida del 16,84%; Valencia, con 11.138 (+13,86%); y Galicia, con 2.349 (+8,75%). Entre las peor paradas se encuentran Canarias, con 3.474 y un descenso del 30,92%; Ceuta y Melilla, con 136 (-26,88%); La Rioja, con 234 (-17,31%); y Cataluña, con 9.540 (-11,51%). Asimismo, la capital contrajo sus ventas un 5,32%, con 45.869.

A pesar de este mes a la baja, el acumulado queda en un discreto 2,93% ante el mismo periodo del ejercicio anterior, con 245.758. Aun así, hasta 10 zonas disminuyen sus guarismos en el cotejo siendo Canarias, de nuevo, la más damnificada con una bajada del 20,62% y 10.100 entregas. A esta le siguieron Ceuta y Melilla, con 459 (-8,75%); Castilla-La Mancha, con 6.050 (-7,69%); y La Rioja, con 787 (-6,75%). En el otro lado de la balanza se posicionaron Galicia, con 6.800 (+14,81%); Valencia, con 23.737 (+11,32%); Madrid, con 113.842 (+7,53%); y Baleares, con 5.839 (+6,03%).

Particulares: solo dos regiones en verde

Analizando el mercado por canales, se puede ver que el rent a car fue el único que logró salvarse (en su cómputo global del mes) de las pérdidas, pues consiguió un alza del 28,61%, y 31.928 matriculaciones. No obstante, si se mira por comunidades vemos un panorama muy desigual

El tercer mes del año termina con un mapa teñido de rojo y seis territorios cayendo a doble dígito. Solo tres regiones consiguieron salvarse del descenso: Islas Baleares, con 2.734 entregas y una subida del 16,84%; Comunidad Valenciana, con 11.138 (+13,86%); y Galicia, con 2.349 (+8,75%). También cabe destacar que la capital, la que más actividad concentra, disminuyó sus matriculaciones un 5,32%, con 45.869 matrículas.

donde 11 mermaron sus entregas —la mayoría a doble dígito— y seis las aumentaron. De estas últimas destaca Aragón, con 142 (+202,13%); Baleares, con 1.319 (+77,28%); Comunidad Valenciana, con 5.609 (+62,82%); y Andalucía, con 506 (+40,95%). En contraposición, Cantabria, Ceuta, Extremadura y La Rioja fueron las peor paradas, con cero cada una y un descenso del 100% de sus registros.

Por su parte, el de particulares experimentó un descenso del 3,86% con 35.487 firmas. Además, solo tres regiones se salvaron del rojo: Galicia, con 1.766 (+15,35%); Madrid, con 6.860 (+1,3%); y Baleares, con 996 (+0,5%). El resto de territorios recortaron sus operaciones, siendo Ceuta el peor parado, con 48 y una bajada del 32,39%. A este le siguieron Melilla, con 61 (-25,61%); Navarra, con 429 (-13,33%); y Cantabria, con 420 (-12,86%).

No obstante, si se presta atención a su acumulado, este aglutina 106.274 matriculaciones, un ascenso del 3,36% y 10 comunidades en rojo. De estas últimas, las que más redujeron sus traspasos fueron Ceuta, con 177 (-8,29%); Melilla, con 209 (-7,11%); y Navarra, con 1.251 (-6,22%). Mientras que Galicia, con 5.261 y un alza del 25,41%, es la mejor parada del ranking. A esta le siguen Madrid, con 20.648 (+8,97%); País Vasco, con 4.207 (+7,84%); y Castilla-La Mancha, con 3.730 (+6,45%).

Por último, el canal de empresas fue el que más redujo sus entregas, posicionándose en las 27.813, con un retroceso del 27,26%, de manera que en el estudio pormenorizado de regiones, solo tres se salvan del descenso: Cantabria, con 154 (+26,23%); Murcia, con 422 (+14,99%); y Ceuta, sin ninguna modificación respecto al mismo ejercicio en 2023. En el otro lado

de la balanza se encuentra Canarias, con 591 (-65,7%); La Rioja, con 67 (-35,58%); Madrid, con 16.054 (-31,36%); y Baleares, con 419 (-30,74%).

La Rioja sube un 90,91% en derivados

Al analizar el mercado por siluetas, se observa que los derivados bajaron un 3,69%, con 6.101 matriculaciones. En este caso, fueron 11 las comunidades que se tiñeron de rojo, con Ceuta y Melilla, con una rúbrica y un descenso del 80%; Murcia, con 52 (-54,78%); y Canarias, con 294 (-54,77%), como las peor paradas. No obstante, hubo siete regiones que presentaron cifras positivas, con La Rioja, con 21 y un ascenso del 90,91%; Aragón, con 143 (+83,33%); Comunidad Valenciana, con 375 (+50%); y Galicia, con 114 (+42,50%), a la cabeza.

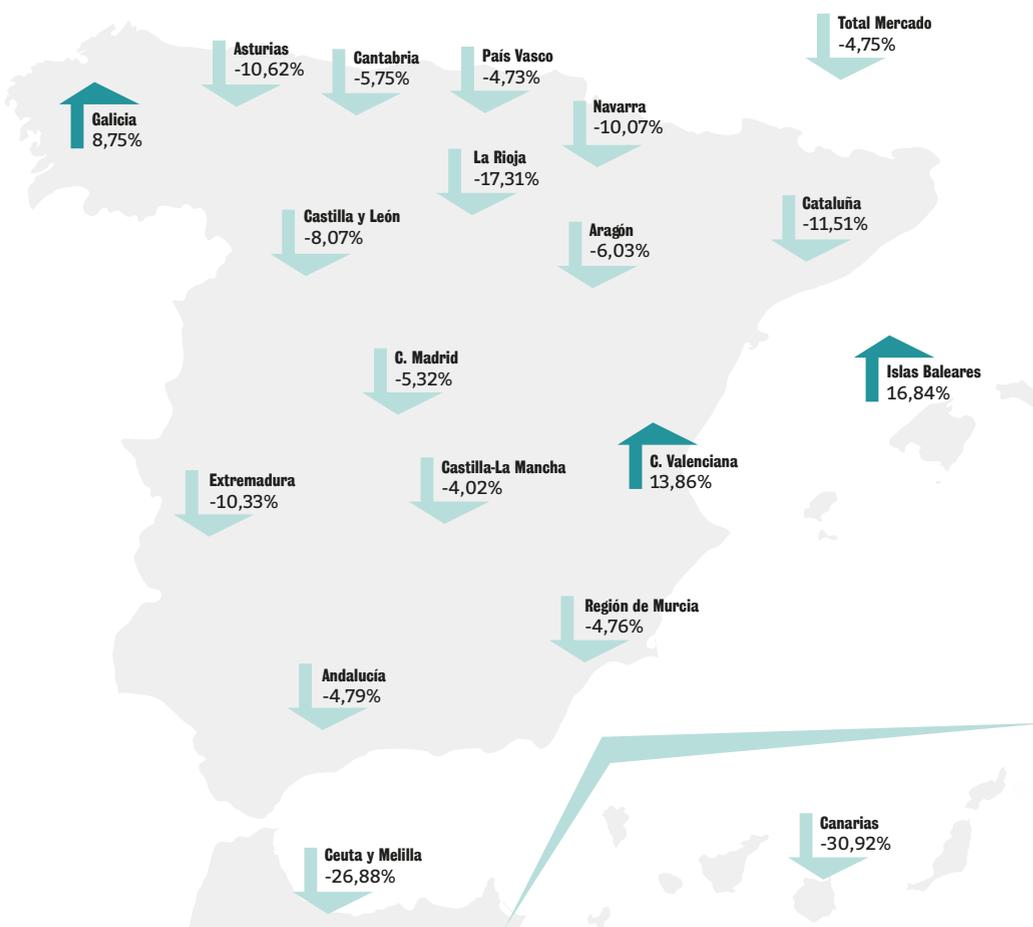
Mientras que el de furgones consiguió terminar el primer trimestre con un ascenso del 8,22%, y 6.621 apuntes. Este fue el que menos territorios con cifras negativas apuntó, aunque presentó un crecimiento muy desigual. Por un lado, 11 autonomías aportaron comparativas positivas, destacando Ceuta y Melilla, con seis entregas y un alza del 500%; Cantabria, con 81 (+102,50%); Comunidad Valenciana, con 567 (+31,25%); y Asturias, con 93 (+27,40%). Y, por otro, siete se vistieron de bermellón, con Canarias como la que más disminuyó sus registros, con 258 y una merma del 26,07%, seguida de Castilla León, con 152 (-25,49%); Murcia, con 97 (-24,22%); y La Rioja, con 17 (-22,73%).

Retroceso de los eléctricos

Por tipo de tecnología, los eléctricos disminuyeron sus cifras un 7,71%, con 4.298; asentándose en el rojo por primera vez desde diciembre de 2022. Asimismo, 12 comunidades redujeron

MATRICULACIONES

AUTOMÓVILES (TURISMOS Y TODOTERRENOS)



El canal de particulares experimentó un descenso del 3,86% tras solo sumar 35.487 entregas. En este segmento, solo tres regiones lograron mejorar sus registros: Galicia, con 1.766 (+15,35%); Madrid, con 6.860 (+1,3%); y Baleares, con 996 (+0,5%). Por su parte, la peor parada fue Ceuta con 48 matrículas y un -32,39%

LÍDERES DEL MES

EN CADA COMUNIDAD AUTÓNOMA - AUTOMÓVILES VENDIDOS

ANDALUCÍA	TOYOTA	728
ARAGÓN	JEEP	205
ASTURIAS	TOYOTA	92
CANTABRIA	TOYOTA	66
CASTILLA-LA MANCHA	RENAULT	184
CASTILLA LEÓN	TOYOTA	177
CATALUÑA	TOYOTA	925
CEUTA Y MELILLA	TOYOTA	23
COMUNIDAD BALEAR	CITROEN	467
COMUNIDAD CANARIA	VOLKSWAGEN	505
COMUNIDAD DE MADRID	TOYOTA	5.553
COMUNIDAD MURCIANA	TOYOTA	101
COMUNIDAD VALENCIANA	KIA	2.487
EXTREMADURA	TOYOTA	75
GALICIA	TOYOTA	279
LA RIOJA	DACIA	23
NAVARRA	VOLKSWAGEN	60
PAÍS VASCO	TOYOTA	186

EVOLUCIÓN MATRICULACIONES

AUTOMÓVILES (TURISMOS Y TODOTERRENOS)

	Marzo			Acumulado		
	2024	2023	%24/23	2024	2023	%24/23
ANDALUCÍA	7.905	8.303	-4,79	22.008	22.298	-1,30
ARAGÓN	1.622	1.726	-6,03	4.379	4.497	-2,62
ASTURIAS	833	932	-10,62	2.544	2.602	-2,23
CANTABRIA	574	609	-5,75	1.693	1.661	1,93
CASTILLA LA MANCHA	2.194	2.286	-4,02	6.050	6.554	-7,69
CASTILLA LEÓN	1.846	2.008	-8,07	5.520	5.651	-2,32
CATALUÑA	9.540	10.781	-11,51	27.858	29.024	-4,02
CEUTA Y MELILLA	136	186	-26,88	459	503	-8,75
COMUNIDAD BALEAR	2.734	2.340	16,84	5.839	5.507	6,03
COMUNIDAD CANARIA	3.474	5.029	-30,92	10.100	12.723	-20,62
COMUNIDAD DE MADRID	45.869	48.448	-5,32	113.842	105.871	7,53
COMUNIDAD MURCIANA	1.322	1.388	-4,76	4.115	3.888	5,84
COMUNIDAD VALENCIANA	11.138	9.782	13,86	23.737	21.323	11,32
EXTREMADURA	677	755	-10,33	2.102	2.054	2,34
GALICIA	2.349	2.160	8,75	6.800	5.923	14,81
LA RIOJA	234	283	-17,31	787	844	-6,75
NAVARRA	607	675	-10,07	1.805	1.875	-3,73
PAÍS VASCO	2.174	2.282	-4,73	6.120	5.962	2,65
TOTAL MERCADO	95.228	99.973	-4,75	245.758	238.760	2,93

DERIVADOS

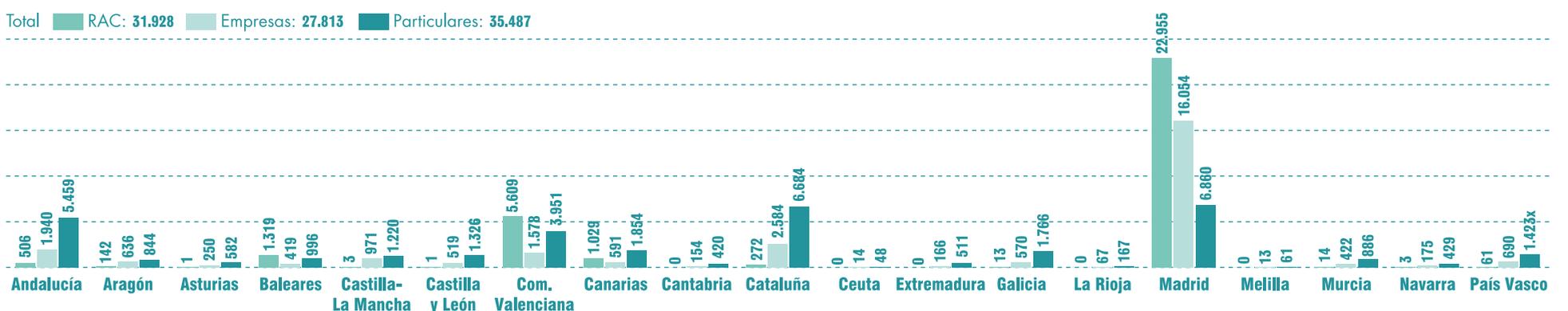
	2024	2023	%24/23	Acumulado 2024	Acumulado 2023	%24/23
ANDALUCÍA	395	351	12,54	1.097	1.127	-2,66
ARAGÓN	143	78	83,33	303	228	32,89
ASTURIAS	37	46	-19,57	121	127	-4,72
CANTABRIA	20	23	-13,04	68	48	41,67
CASTILLA LA MANCHA	89	130	-31,54	257	348	-26,15
CASTILLA LEÓN	59	106	-44,34	227	242	-6,20
CATALUÑA	474	602	-21,26	1.328	1.509	-11,99
CEUTA Y MELILLA	1	5	-80,00	5	8	-37,50
COMUNIDAD BALEAR	120	130	-7,69	331	370	-10,54
COMUNIDAD CANARIA	294	650	-54,77	1.044	1.240	-15,81
COMUNIDAD DE MADRID	3.715	3.537	5,03	9.476	9.474	0,02
COMUNIDAD MURCIANA	52	115	-54,78	238	276	-13,77
COMUNIDAD VALENCIANA	375	250	50,00	948	802	18,20
EXTREMADURA	33	43	-23,26	104	94	10,64
GALICIA	114	80	42,50	296	226	30,97
LA RIOJA	21	11	90,91	49	25	96,00
NAVARRA	36	27	33,33	115	92	25,00
PAÍS VASCO	123	151	-18,54	376	339	10,91
TOTAL MERCADO	6.101	6.335	-3,69	16.383	16.575	-1,16

FURGONES

	2024	2023	%24/23	Acumulado 2024	Acumulado 2023	%24/23
ANDALUCÍA	638	550	16,00	1.715	1.381	24,19
ARAGÓN	118	102	15,69	332	281	18,15
ASTURIAS	93	73	27,40	225	191	17,80
CANTABRIA	81	40	102,50	180	104	73,08
CASTILLA LA MANCHA	163	200	-18,50	495	470	5,32
CASTILLA LEÓN	152	204	-25,49	408	502	-18,73
CATALUÑA	802	826	-2,91	2.549	2.069	23,20
CEUTA Y MELILLA	6	1	500,00	17	6	183,33
COMUNIDAD BALEAR	148	139	6,47	399	327	22,02
COMUNIDAD CANARIA	258	349	-26,07	811	644	25,93
COMUNIDAD DE MADRID	2.955	2.563	15,29	7.958	5.751	38,38
COMUNIDAD MURCIANA	97	128	-24,22	353	328	7,62
COMUNIDAD VALENCIANA	567	432	31,25	1.486	1.172	26,79
EXTREMADURA	54	60	-10,00	161	130	23,85
GALICIA	179	168	6,55	464	458	1,31
LA RIOJA	17	22	-22,73	66	50	32,00
NAVARRA	67	59	13,56	197	161	22,36
PAÍS VASCO	226	202	11,88	546	515	6,02
TOTAL MERCADO	6.621	6.118	8,22	18.362	14.540	26,29

MATRICULACIONES DE AUTOMÓVILES POR CANALES

Total ■ RAC: 31.928 ■ Empresas: 27.813 ■ Particulares: 35.487



sus firmas, siendo Aragón, con 66 matriculaciones y una reducción del 45,9%, la peor parada. También destaca el caso de La Rioja, con 12 (-45,45%); Extremadura, con 25 (-26,47%); y Baleares, 119 (-19,59%). En el otro lado de la balanza, cinco regiones aumentaron sus operaciones, aunque de una forma más suave de lo acostumbrado en los últimos meses: Galicia, con 117 (+10,38%); Cantabria, con 30 (+7,14%); Cataluña, con 760 (+7%); Asturias, con 34 (+6,25%); y Andalucía, con 376 (+5,03%). No obstante, en el acumulado, creció un 1,02%, con 11.670.

Asimismo, el diésel sigue con su descenso, con 12.218 firmas y un retroceso del 29,55%. Solo dos áreas consiguieron guarismos positivos: Melilla, con cinco entregas y un alza del 150%; y Aragón, con 287 (+37,32%). El resto, en rojo, siendo Ceuta, con cinco (-54,55%); La Rioja, con 25 (-41,86%); y Canarias, con 81 (-47,74%), las más perjudicadas. Siguiendo con los térmicos, los gasolina bajaron un 1,84%, con 57.160 matrículas, y solo cuatro territorios consiguieron salvarse del símbolo negativo: Baleares, con 2.079 (+30%); Comunidad Valenciana, con 8.141 (+20%); Galicia, con 1.141 (+3%); y Madrid, con 26.621 (+2%). En el otro lado del muro se encuentran Canarias, con 2.675 (-33%); Melilla, con 45 (-32,84%); Ceuta, con 44 (-30,16%); y Asturias, con 433 (-19,07%).

Si se presta atención a los gasolina híbridos, se observa que estos mantienen su tendencia de crecimiento, esta vez con una mejora del 13,65% —superando el incremento de los gasolina—, con 13.770. Además, este mercado dejó un mapa casi despejado de símbolos negativos, a excepción de Melilla, con 22 (-18,22%); Canarias, con 193 (-13,84%); La Rioja, con 41 (-12,77%); y Andalucía, con 1.221 (-2,86%). Entre las regiones mejor posicionadas se encuentran Comunidad Valenciana, con 1.215 (+58,41%); Galicia, con 482 (+43,03%); y Castilla-La Mancha, con 338 (+40,25%). Por otro lado, los híbridos enchufables obtuvieron 5.573 matriculaciones y un descenso del 6,43%. Extremadura, con 34 (+161,54%); Castilla-La Mancha, con 239 (+102,54%); y Baleares, 59 (+37,21%) fueron las que mayor repunte tuvieron. Mientras que, Melilla, con una (-66,67%); Castilla León, con 88 (-24,14%); Navarra, con 33 (-23,26%); y Canarias, con 166 (-22,79%).

Toyota, líder absoluto, vence en 11 comunidades autónomas



Toyota vuelve a ocupar el primer puesto del ranking de ventas por tercer mes consecutivo. Durante el mes de marzo la marca japonesa consiguió ser líder en ventas en 11 comunidades, entre ellas, la capital, donde acumula su mayor número de matriculaciones, con 5.553. Detrás de la nipona se posicionó Volkswagen, que estuvo a la cabeza en dos regiones —Canarias y Navarra—. Asimismo, Jeep —Aragón—, Renault —Castilla-La Mancha—, Citroën —Baleares—, Dacia —La Rioja— y Kia —Com. Valenciana— encabezaron un territorio cada una.

Los eléctricos redujeron sus ventas por primera vez desde diciembre de 2022 por el efecto de la Semana Santa. Esta tecnología tuvo 12 regiones en rojo, siendo Aragón (66 unidades y -45,9%) la peor parada

MATRICULACIONES DE AUTOMÓVILES POR CANALES

RAC

	Marzo			Acumulado		
	2024	2023	%24/23	2024	2023	%24/23
Andalucía	506	359	40,95	743	652	13,96
Aragón	142	47	202,13	403	87	363,22
Asturias	1	18	-94,44	8	42	-80,95
Balears	1.319	744	77,28	1.863	1.149	62,14
C. La Mancha	3	19	-84,21	25	42	-40,48
C. León	1	15	-93,33	22	49	-55,1
C. Valencia	5.609	3.445	62,82	7.088	4.189	69,21
Canarias	1.029	1.332	-22,75	2.204	2.723	-19,06
Cantabria	0	5	-100	1	8	-87,5
Cataluña	272	427	-36,3	746	1.153	-35,3
Ceuta	0	1	-100	0	3	-100
Extremadura	0	29	-100	1	44	-97,73
Galicia	13	10	30	21	31	-32,26
La Rioja	0	2	-100	2	7	-71,43
Madrid	22.955	18.286	25,53	43.941	28.111	56,31
Melilla	0	0	-	0	0	-
Murcia	14	15	-6,67	20	42	-52,38
Navarra	3	0	-	8	5	60
País Vasco	61	71	-14,08	87	133	-34,59
Total Mercado	31.928	24.825	28,61	57.183	38.470	48,64

EMPRESAS

	2024	2023	%24/23	Acumulado 2024	Acumulado 2023	%24/23
Andalucía	1.940	2.051	-5,41	5.075	5.114	-0,76
ARAGÓN	636	766	-16,97	1.566	1.949	-19,65
Asturias	250	264	-5,3	771	704	9,52
Balears	419	605	-30,74	985	1.338	-26,38
C. La Mancha	971	1.037	-6,36	2.295	3.008	-23,7
C. León	519	520	-0,19	1.466	1.551	-5,48
C. Valencia	1.578	2.216	-28,79	4.216	5.407	-22,03
Canarias	591	1.723	-65,7	2.109	4.560	-53,75
Cantabria	154	122	26,23	424	353	20,11
Cataluña	2.584	3.325	-22,29	8.070	8.536	-5,46
Ceuta	14	14	-	33	35	-5,71
Extremadura	166	198	-16,16	609	538	13,2
Galicia	570	619	-7,92	1.518	1.697	-10,55
La Rioja	67	104	-35,58	264	340	-22,35
Madrid	16.054	23.390	-31,36	49.253	58.811	-16,25
Melilla	13	18	-27,78	40	47	-14,89
Murcia	422	367	14,99	1.235	1.021	20,96
Navarra	175	180	-2,78	546	536	1,87
País Vasco	690	717	-3,77	1.826	1.928	-5,29
Total Mercado	27.813	38.236	-27,26	82.301	97.473	-15,57

PARTICULARES

	2024	2023	%24/23	Acumulado 2024	Acumulado 2023	%24/23
Andalucía	5.459	5.893	-7,36	16.190	16.532	-2,07
ARAGÓN	844	913	-7,56	2.410	2.461	-2,07
Asturias	582	650	-10,46	1.765	1.856	-4,9
Balears	996	991	0,5	2.991	3.020	-0,96
C. La Mancha	1.220	1.230	-0,81	3.730	3.504	6,45
C. León	1.326	1.473	-9,98	4.032	4.051	-0,47
C. Valencia	3.951	4.121	-4,13	12.433	11.727	6,02
Canarias	1.854	1.974	-6,08	5.787	5.440	6,38
Cantabria	420	482	-12,86	1.268	1.300	-2,46
Cataluña	6.684	7.029	-4,91	19.042	19.335	-1,52
Ceuta	48	71	-32,39	177	193	-8,29
Extremadura	511	528	-3,22	1.492	1.472	1,36
Galicia	1.766	1.531	15,35	5.261	4.195	25,41
La Rioja	167	177	-5,65	521	497	4,83
Madrid	6.860	6.772	1,3	20.648	18.949	8,97
Melilla	61	82	-25,61	209	225	-7,11
Murcia	886	1.006	-11,93	2.860	2.825	1,24
Navarra	429	495	-13,33	1.251	1.334	-6,22
País Vasco	1.423	1.494	-4,75	4.207	3.901	7,84
Total Mercado	35.487	36.912	-3,86	106.274	102.817	3,36

MATRICULACIONES DE AUTOMÓVILES POR TIPO DE COMBUSTIBLE

GASOLINA PURO

	2024			Acumulado 2023		
	2024	Marzo 2023	% 24/23	2024	2023	% 24/23
Andalucía	4.725	4.770	-1	12.646	12.842	-1,53
Aragón	951	1.109	-14	2.518	2.786	-9,62
Asturias	433	535	-19,07	1.303	1.438	-9,39
Baleares	2.079	1.599	30	4.042	3.590	12,59
G. La Mancha	1.139	1.346	-15	3.242	3.716	-12,76
G. León	940	1.075	-13	2.748	2.932	-6,28
G. Valencia	8.141	6.759	20	15.604	13.887	12,36
Canarias	2.675	3.974	-33	7.048	9.945	-29,13
Cantabria	295	343	-13,99	889	970	-8,35
Cataluña	5.287	6.367	-17	14.921	16.271	-8,3
Ceuta	44	63	-30,16	141	168	-16,07
Extremadura	355	437	-18,76	1.212	1.145	5,85
Galicia	1.141	1.111	3	3.280	2.969	10,47
La Rioja	123	150	-18	375	451	-16,85
Madrid	26.621	26.166	2	62.609	54.255	15
Melilla	45	67	-32,84	157	176	-10,8
Murcia	722	725	0	2.163	1.983	9,08
Navarra	308	379	-18,73	934	1.045	-10,62
Pais Vasco	1.136	1.256	-10	3.192	3.248	-1,72
Total Mercado	57.160	58.231	-1,84	139.024	133.817	3,89

DIÉSEL PURO

	2024			Acumulado 2023		
	2024	Marzo 2023	% 24/23	2024	2023	% 24/23
Andalucía	974	1.281	-24	2.664	3.415	-21,99
Aragón	287	209	37,32	760	574	32,4
Asturias	94	131	-28,24	325	386	-15,8
Baleares	225	308	-26,95	421	580	-27,41
G. La Mancha	237	378	-37,3	756	1.041	-27,38
G. León	257	314	-18,15	751	948	-20,78
G. Valencia	780	1.284	-39	2.074	2.503	-17,14
Canarias	81	155	-47,74	299	353	-15,3
Cantabria	78	89	-12,36	218	226	-3,54
Cataluña	798	1.177	-32	2.645	3.034	-12,82
Ceuta	5	11	-54,55	19	19	-
Extremadura	111	156	-28,85	330	399	-17,29
Galicia	334	408	-18,14	956	1.156	-17,3
La Rioja	25	43	-41,86	101	143	-29,37
Madrid	7.346	10.659	-31	20.582	24.246	-15
Melilla	5	2	150	11	9	22,22
Murcia	210	284	-26,06	643	745	-13,69
Navarra	82	86	-4,65	256	286	-10,49
Pais Vasco	289	368	-21,47	775	896	-13,5
Total Mercado	12.218	17.343	-29,55	34.586	40.959	-15,56

ELÉCTRICO PURO

	2024			Acumulado 2023		
	2024	Marzo 2023	% 24/23	2024	2023	% 24/23
Andalucía	376	358	5,03	932	907	2,76
Aragón	66	122	-45,9	217	252	-13,89
Asturias	34	32	6,25	190	103	84,47
Baleares	119	148	-19,59	346	440	-21,36
G. La Mancha	141	158	-10,76	370	371	-0,27
G. León	90	94	-4,26	253	271	-6,64
G. Valencia	466	517	-9,86	1.166	1.252	-6,87
Canarias	236	308	-23,38	714	704	1,42
Cantabria	30	28	7,14	73	71	2,82
Cataluña	760	713	7	2.076	1.918	8,24
Ceuta	1	0	-	2	2	-
Extremadura	25	34	-26,47	63	85	-25,88
Galicia	117	106	10,38	328	266	23,31
La Rioja	12	22	-45,45	47	65	-27,69
Madrid	1.548	1.693	-9	4.158	4.071	2,14
Melilla	1	1	-	3	3	-
Murcia	72	81	-11,11	203	196	3,57
Navarra	70	79	-11,39	183	173	5,78
Pais Vasco	134	163	-17,79	346	402	-13,93
Total Mercado	4.298	4.657	-7,71	11.670	11.552	1,02

AUTONOMÍA EXTENDIDA

	2024			Acumulado 2023		
	2024	Marzo 2023	% 24/23	2024	2023	% 24/23
Andalucía	0	0	-	0	0	-
Aragón	0	0	-	0	0	-
Asturias	0	0	-	0	0	-
Baleares	0	0	-	0	0	-
G. La Mancha	0	0	-	0	0	-
G. León	0	0	-	0	0	-
G. Valencia	0	0	-	0	0	-
Canarias	0	0	-	0	0	-
Cantabria	0	0	-	0	0	-
Cataluña	0	0	-	0	0	-
Ceuta	0	0	-	0	0	-
Extremadura	0	0	-	0	0	-
Galicia	0	0	-	0	0	-
La Rioja	0	0	-	0	0	-
Madrid	0	0	-	0	0	-
Melilla	0	0	-	0	0	-
Murcia	0	0	-	0	0	-
Navarra	0	0	-	0	0	-
Pais Vasco	0	0	-	0	0	-
Total Mercado	0	0	-	0	0	-

GASOLINA HÍBRIDO

	2024			Acumulado 2023		
	2024	Marzo 2023	% 24/23	2024	2023	% 24/23
Andalucía	1.221	1.257	-2,86	3.872	3.548	9,13
Aragón	234	194	20,62	586	577	1,56
Asturias	191	170	12,35	483	443	9,03
Baleares	225	198	13,64	720	608	18,42
G. La Mancha	338	241	40,25	897	746	20,24
G. León	381	344	10,76	1.156	1.001	15,48
G. Valencia	1.215	767	58,41	3.203	2.343	36,71
Canarias	193	224	-13,84	1.078	921	17,05
Cantabria	115	88	30,68	331	263	25,86
Cataluña	1.759	1.658	6,09	5.454	4.749	14,85
Ceuta	11	11	-	40	34	17,65
Extremadura	124	104	19,23	331	301	9,97
Galicia	482	337	43,03	1.381	985	40,2
La Rioja	41	47	-12,77	184	124	48,39
Madrid	6.522	5.871	11,09	15.449	13.850	11,55
Melilla	22	27	-18,52	73	78	-6,41
Murcia	215	201	6,97	729	654	11,47
Navarra	88	81	8,64	275	230	19,57
Pais Vasco	393	296	32,77	1.138	889	28,01
Total Mercado	13.770	12.116	13,65	37.380	32.344	15,57

DIÉSEL HÍBRIDO

	2024			Acumulado 2023		
	2024	Marzo 2023	% 24/23	2024	2023	% 24/23
Andalucía	0	0	-	0	0	-
Aragón	0	0	-	0	0	-
Asturias	0	0	-	0	0	-
Baleares	0	0	-	0	0	-
G. La Mancha	0	0	-	0	0	-
G. León	0	0	-	0	0	-
G. Valencia	0	0	-	0	0	-
Canarias	0	0	-	0	0	-
Cantabria	0	0	-	0	0	-
Cataluña	0	0	-	0	0	-
Ceuta	0	0	-	0	0	-
Extremadura	0	0	-	0	0	-
Galicia	0	0	-	0	0	-
La Rioja	0	0	-	0	0	-
Madrid	0	0	-	0	0	-
Melilla	0	0	-	0	0	-
Murcia	0	0	-	0	0	-
Navarra	0	0	-	0	0	-
Pais Vasco	1	0	-	1	0	-
Total Mercado	1	0	-	1	0	-

HÍBRIDO ENCHUFABLE

	2024			Acumulado 2023		
	2024	Marzo 2023	% 24/23	2024	2023	% 24/23
Andalucía	366	425	-13,88	986	930	6,02
Aragón	51	63	-19,05	183	213	-14,08
Asturias	46	37	24,32	141	126	11,9
Baleares	59	43	37,21	199	128	55,47
G. La Mancha	239	118	102,54	476	512	-7,03
G. León	88	116	-24,14	306	296	3,38
G. Valencia	357	355	0,56	1.011	954	5,97
Canarias	166	215	-22,79	544	544	-
Cantabria	25	29	-13,79	76	70	8,57
Cataluña	609	550	10,73	1.765	2.026	-12,88
Ceuta	1	0	-	5	7	-28,57
Extremadura	34	13	161,54	96	64	50
Galicia	141	132	6,82	396	343	15,45
La Rioja	18	15	20	42	46	-8,7
Madrid	3.141	3.593	-12,58	8.806	7.958	10,66
Melilla	1	3	-66,67	5	6	-16,67
Murcia	64	67	-4,48	180	181	-0,55
Navarra	33	43	-23,26	85	111	-23,42
Pais Vasco	134	139	-3,6	414	363	14,05
Total Mercado	5.573	5.956	-6,43	15.716	14.878	5,63

GLP

	2024			Acumulado 2023		
	2024	Marzo 2023	% 24/23	2024	2023	% 24/23
Andalucía	243	212	14,62	908	656	38,41
Aragón	33	29	13,79	115	95	21,05
Asturias	35	27	29,63	102	106	-3,77
Baleares	27	44	-38,64	111	160	-30,63
G. La Mancha	100	45	122,22	309	167	85,03
G. León	90	64	40,63	306	202	51,49
G. Valencia	179	100	79	679	383	77,28
Canarias	123	153	-19,61	417	256	62,89
Cantabria	31	32	-3,13	106	61	73,77
Cataluña	327	315	3,81	997	1.024	-2,64
Ceuta	0	1	-100	3	1	200
Extremadura	28	11	154,55	70	58	20,69
Galicia	134	66	103,03	459	204	125
La Rioja	15	6	150	38	15	153,33
Madrid	691	460	50,22	2.236	1.483	50,78
Melilla	0	0	-	0	0	-
Murcia	39	30	30	197	129	52,71
Navarra	26	7	271,43	72	29	148,28
Pais Vasco	87	60	45	254	164	54,88
Total Mercado	2.208	1.662	32,85	7.379	5.193	42,1

GNC

	2024			Acumulado 2023		
	2024	Marzo 2023	% 24/23	2024	2023	% 24/23
Andalucía	0	0	-	0	0	-
Aragón	0	0	-	0	0	-
Asturias	0	0	-	0	0	-
Baleares	0	0	-	0	1	-100
G. La Mancha	0	0	-	0	1	-100
G. León	0	1	-100	0	1	-100
G. Valencia	0	0	-	0	1	-100
Canarias	0	0	-	0	0	-
Cantabria	0	0	-	0	0	-
Cataluña	0	1	-100	0	2	-100
Ceuta	0	0	-	0	0	-
Extremadura	0	0	-	0	2	-100
Galicia	0	0	-	0	0	-
La Rioja	0	0	-	0	0	-
Madrid	0	6	-100	2		

MATRICULACIONES POR MARCAS

ANDALUCÍA

AUTOMÓVILES

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
TOYOTA	1	728	1	2.340
DACIA	2	650	2	1.864
SEAT	3	529	3	1.571
HYUNDAI	4	495	5	1.349
RENAULT	5	432	6	1.278
KIA	6	420	4	1.377
VOLKSWAGEN	7	412	10	1.032
MG	8	386	8	1.049

DERIVADOS

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
PEUGEOT	1	73	1	219
VOLKSWAGEN	2	69	4	152
CITROËN	3	61	2	193
FORD	4	51	6	112
TOYOTA	5	48	3	155
RENAULT	6	42	5	131
MERCEDES	7	26	7	44
FIAT	8	13	9	23

FURGONES

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
MERCEDES	1	108	2	253
RENAULT	2	82	1	275
VOLKSWAGEN	3	73	3	179
FORD	4	72	4	170
IVECO	5	63	5	169
FIAT	6	50	6	164
CITROËN	7	48	7	127
PEUGEOT	8	36	8	103

EVOLUCIÓN MES A MES



EVOLUCIÓN ANUAL

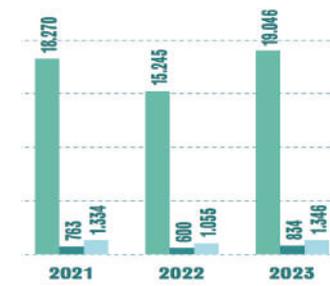
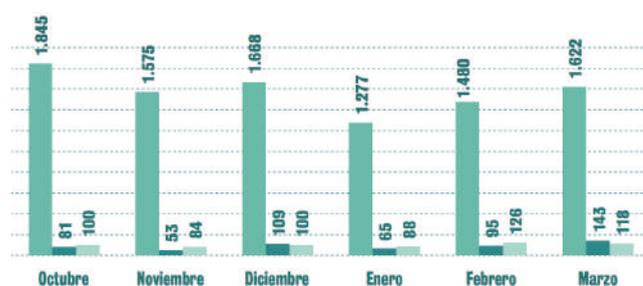


ARAGÓN

JEEP	1	205	1	413
TOYOTA	2	125	3	305
KIA	3	119	2	336
HYUNDAI	4	90	5	237
DACIA	5	87	4	253
PEUGEOT	6	83	6	235
SEAT	7	81	7	230
VOLKSWAGEN	8	79	8	184

FIAT	1	80	1	82
PEUGEOT	2	15	3	41
RENAULT	3	14	5	36
TOYOTA	4	11	2	49
CITROËN	5	7	4	40
FORD	6	5	6	19
VOLKSWAGEN	7	4	7	12
NISSAN	8	3	8	8

IVECO	1	20	1	62
FIAT	2	18	2	50
RENAULT	3	16	3	47
MERCEDES	4	15	6	27
CITROËN	5	11	7	25
FORD	6	10	5	29
VOLKSWAGEN	7	7	4	31
PEUGEOT	8	5	8	17

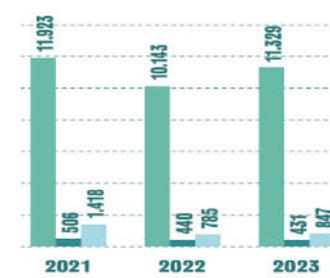
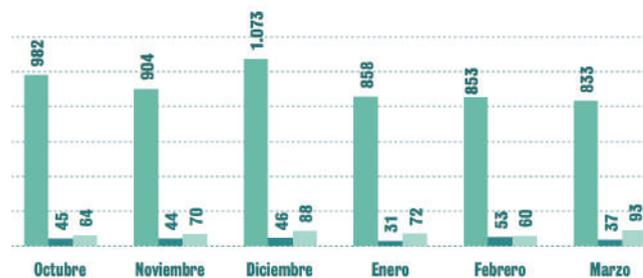


ASTURIAS

TOYOTA	1	92	1	249
HYUNDAI	2	70	3	191
DACIA	3	58	5	176
RENAULT	4	54	6	157
KIA	5	50	4	188
MERCEDES	6	48	7	144
BMW	7	42	2	232
SEAT	8	40	9	101

FORD	1	10	3	19
RENAULT	2	9	2	22
TOYOTA	2	9	4	16
CITROËN	4	4	6	10
PEUGEOT	5	2	5	15
NISSAN	5	2	7	7
VOLKSWAGEN	7	1	1	25

VOLKSWAGEN	1	22	1	38
RENAULT	2	11	2	35
FIAT	3	9	3	27
MERCEDES	3	9	5	22
IVECO	5	8	4	25
CITROËN	6	7	6	17
NISSAN	7	5	9	10
MAN	7	5	10	8

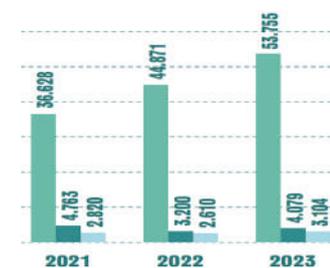


CANARIAS

VOLKSWAGEN	1	505	1	1.426
SEAT	2	283	4	775
HYUNDAI	3	276	5	673
KIA	4	268	3	777
OPEL	5	218	7	466
DACIA	6	193	6	596
PEUGEOT	7	175	8	458
AUDI	8	159	13	340

PEUGEOT	1	72	2	197
RENAULT	2	61	1	265
VOLKSWAGEN	3	46	4	160
TOYOTA	4	38	5	110
CITROËN	5	37	3	195
FORD	6	17	6	34
NISSAN	7	14	7	34
FIAT	8	4	8	19

FORD	1	49	3	119
RENAULT	2	40	1	160
FIAT	3	23	4	76
CITROËN	4	22	7	44
VOLKSWAGEN	5	20	2	141
PEUGEOT	6	18	6	46
MERCEDES	6	18	8	42
ISUZU	6	18	10	32

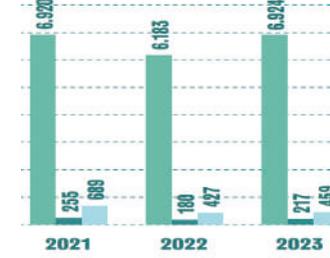
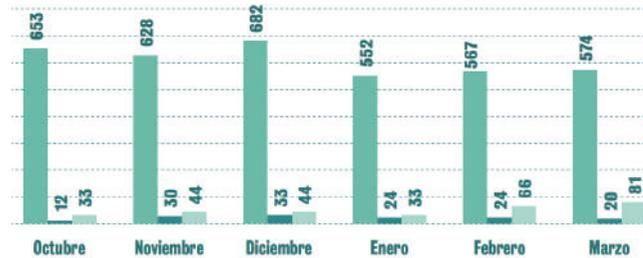


CANTABRIA

TOYOTA	1	66	1	197
SEAT	2	44	2	150
DACIA	3	39	4	113
CITROËN	4	33	5	103
KIA	5	32	3	137
MG	6	31	9	72
MAZDA	7	29	13	50
NISSAN	8	28	7	79

PEUGEOT	1	5	2	13
FORD	2	3	4	7
TOYOTA	3	2	3	9
NISSAN	3	2	5	7
RENAULT	3	2	6	5
VOLKSWAGEN	3	2	7	5
CITROËN	7	1	1	16
MERCEDES	7	1	8	3

MERCEDES	1	39	1	61
PEUGEOT	2	7	6	10
FIAT	3	4	2	18
RENAULT	3	4	3	16
VOLKSWAGEN	3	4	4	12
CITROËN	3	4	5	11
REN. TRUCKS	3	4	9	8
MAXUS	3	4	12	4

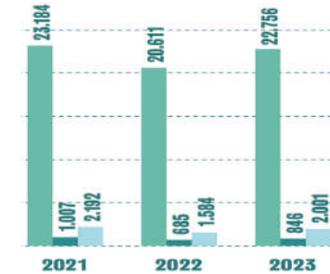
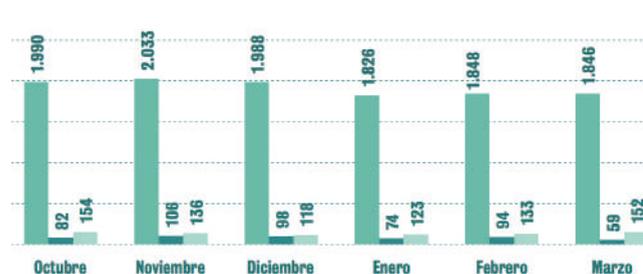


CASTILLA Y LEÓN

TOYOTA	1	177	1	564
DACIA	2	167	2	481
RENAULT	3	140	5	406
KIA	4	132	4	413
HYUNDAI	5	110	3	431
MERCEDES	6	104	7	280
SEAT	7	95	6	333
VOLKSWAGEN	8	83	10	213

RENAULT	1	17	4	32
PEUGEOT	2	10	1	49
FORD	2	10	5	26
CITROËN	4	5	2	40
TOYOTA	4	5	3	39
MERCEDES	6	4	8	8
OPEL	7	3	9	8
NISSAN	8	2	7	9

PEUGEOT	1	20	5	40
FIAT	2	19	6	40
RENAULT	3	18	1	61
MERCEDES	3	18	2	54
VOLKSWAGEN	5	16	4	41
IVECO	6	15	8	37
FORD	7	13	3	42
CITROËN	8	11	7	38



MATRICULACIONES POR MARCAS

CASTILLA-LA MANCHA

AUTOMÓVILES

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank . Unid.	Rank . Unid.	Rank . Unid.	Rank . Unid.
RENAULT	1	184	6	380
CITROËN	2	174	1	511
DAGIA	3	141	5	414
PEUGEOT	4	139	2	496
MITSUBISHI	5	137	13	161
TOYOTA	6	134	4	417
HYUNDAI	7	130	3	427
KIA	8	128	7	368

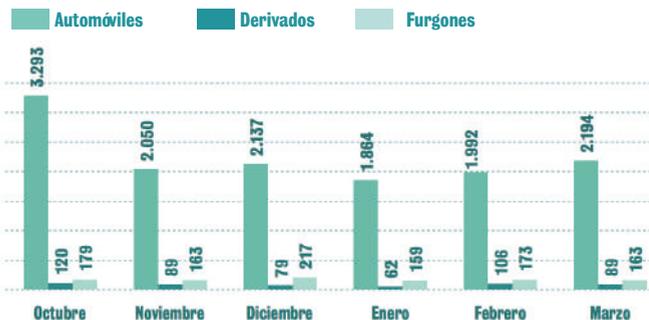
DERIVADOS

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank . Unid.	Rank . Unid.	Rank . Unid.	Rank . Unid.
PEUGEOT	1	20	1	82
CITROËN	1	20	2	46
VOLKSWAGEN	3	14	4	26
RENAULT	4	12	3	31
TOYOTA	5	9	5	22
FORD	6	4	6	12
NISSAN	6	4	9	8
OPEL	8	2	8	10

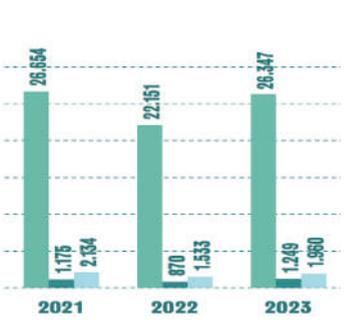
FURGONES

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank . Unid.	Rank . Unid.	Rank . Unid.	Rank . Unid.
PEUGEOT	1	28	1	70
MERCEDES	2	23	2	68
RENAULT	3	21	3	62
CITROËN	4	19	7	41
VOLKSWAGEN	5	15	8	25
FIAT	6	13	5	49
IVECO	7	12	4	51
FORD	8	11	6	49

EVOLUCIÓN MES A MES



EVOLUCIÓN ANUAL

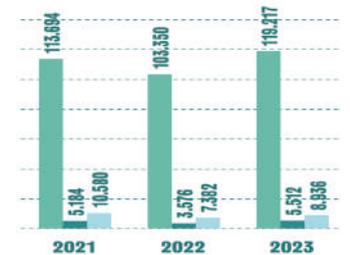


CATALUÑA

TOYOTA	1	925	1	3.124
SEAT	2	762	2	2.330
DAGIA	3	663	4	1.737
HYUNDAI	4	578	3	1.747
VOLKSWAGEN	5	516	6	1.295
KIA	6	499	5	1.578
RENAULT	7	482	8	1.166
NISSAN	8	345	12	923

FORD	1	68	5	161
FIAT	1	68	8	85
RENAULT	3	66	3	181
PEUGEOT	4	62	1	214
CITROËN	5	54	4	180
TOYOTA	6	47	2	185
VOLKSWAGEN	7	44	7	92
NISSAN	8	34	6	96

FIAT	1	136	1	614
RENAULT	2	121	2	294
VOLKSWAGEN	3	115	3	292
FORD	4	92	4	269
MERCEDES	5	67	5	206
PEUGEOT	6	55	6	196
IVECO	7	54	7	137
CITROËN	8	50	8	128

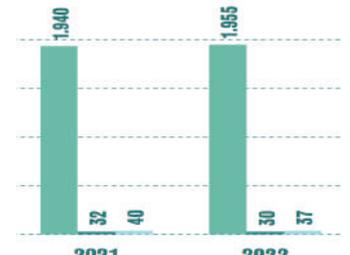


CEUTA Y MELILLA

TOYOTA	1	23	1	78
HYUNDAI	2	17	2	63
VOLKSWAGEN	3	16	3	52
KIA	4	13	4	51
AUDI	5	10	9	19
RENAULT	6	9	8	24
MERCEDES	7	7	5	34
DAGIA	8	6	6	29

PEUGEOT	1	1	1	1
---------	---	---	---	---

FORD	1	2	1	3
FIAT	2	1	2	3
RENAULT	2	1	3	3
MITSUBISHI	2	1	4	1
VOLKSWAGEN	2	1	5	1

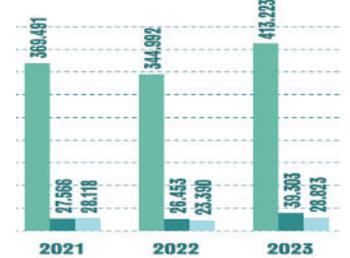
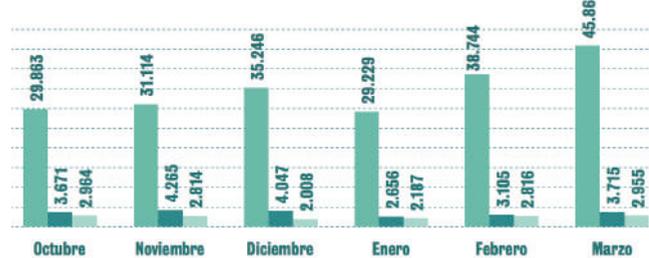


COMUNIDAD DE MADRID

TOYOTA	1	5.553	1	10.546
PEUGEOT	2	3.440	2	8.895
VOLKSWAGEN	3	3.370	3	7.833
SEAT	4	3.080	4	7.672
NISSAN	5	2.836	9	5.659
KIA	6	2.566	8	5.663
BMW	7	2.310	6	6.203
CITROËN	8	2.281	7	6.002

RENAULT	1	1.323	1	2.987
PEUGEOT	2	650	2	1.787
CITROËN	3	601	3	1.626
VOLKSWAGEN	4	298	4	849
TOYOTA	5	262	5	612
OPEL	6	197	7	410
FORD	7	185	6	523
FIAT	8	67	8	285

RENAULT	1	491	2	1.146
FORD	2	385	1	1.302
VOLKSWAGEN	3	377	5	848
MERCEDES	4	375	6	646
CITROËN	5	345	4	979
FIAT	6	251	3	1.055
PEUGEOT	7	241	7	636
IVECO	8	185	8	486

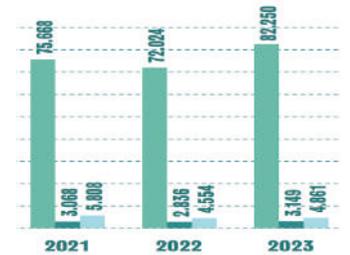


COMUNIDAD VALENCIANA

KIA	1	2.487	1	3.260
HYUNDAI	2	1.576	2	2.380
PEUGEOT	3	681	3	1.566
NISSAN	4	667	6	1.113
OPEL	5	557	11	906
TOYOTA	6	537	4	1.545
CITROËN	7	503	10	907
DAGIA	8	392	5	1.185

PEUGEOT	1	117	1	252
CITROËN	2	49	2	160
TOYOTA	2	49	3	132
RENAULT	4	44	5	112
FORD	5	41	4	127
NISSAN	6	22	7	40
VOLKSWAGEN	7	19	6	48
FIAT	8	14	8	26

FORD	1	114	1	266
MERCEDES	2	62	6	122
RENAULT	3	60	2	168
PEUGEOT	3	60	5	140
VOLKSWAGEN	5	57	4	152
IVECO	6	41	3	154
CITROËN	7	38	7	110
FIAT	8	37	8	97

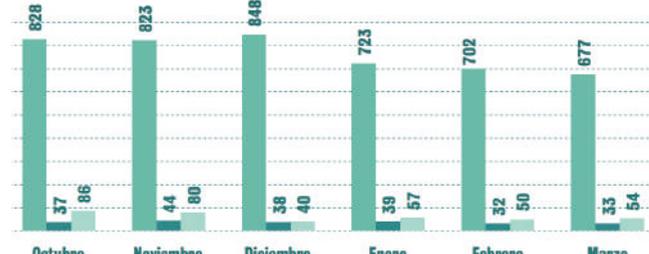


EXTREMADURA

TOYOTA	1	75	1	221
KIA	2	58	2	170
DAGIA	3	56	4	139
MG	4	43	5	137
VOLKSWAGEN	5	39	6	103
HYUNDAI	6	38	3	150
BMW	7	36	7	97
RENAULT	7	36	10	93

CITROËN	1	13	1	20
TOYOTA	2	4	2	20
RENAULT	2	4	4	12
MERCEDES	2	4	5	11
FORD	5	3	6	11
PEUGEOT	6	2	3	16
VOLKSWAGEN	6	2	7	10
OPEL	8	1	8	2

MERCEDES	1	11	5	15
RENAULT	2	8	1	34
NISSAN	2	8	7	10
VOLKSWAGEN	4	6	6	13
FIAT	4	6	8	9
PEUGEOT	6	5	3	19
FORD	7	3	2	21
IVECO	7	3	4	16



MATRICULACIONES POR MARCAS

GALICIA

AUTOMÓVILES

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
TOYOTA	1	279	1	788
KIA	2	173	4	495
DACIA	3	169	2	539
HYUNDAI	4	160	3	530
MERCEDES	5	137	8	335
SEAT	6	133	5	459
MG	7	114	7	343
RENAULT	8	112	6	400

DERIVADOS

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
RENAULT	1	42	1	62
FORD	2	16	2	51
TOYOTA	3	13	3	45
CITROËN	4	11	6	25
PEUGEOT	5	8	4	33
NISSAN	5	8	5	30
MERCEDES	5	8	8	12
VOLKSWAGEN	8	6	7	22

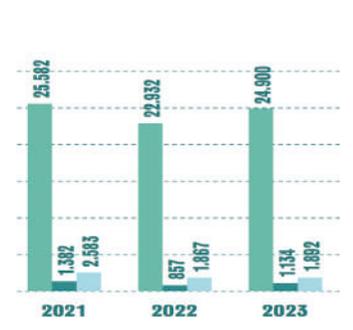
FURGONES

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
RENAULT	1	45	1	119
FIAT	2	27	2	54
FORD	3	20	3	50
MERCEDES	4	15	5	40
PEUGEOT	4	15	6	33
VOLKSWAGEN	6	14	4	42
IVECO	7	10	7	30
CITROËN	7	10	9	23

EVOLUCIÓN MES A MES



EVOLUCIÓN ANUAL

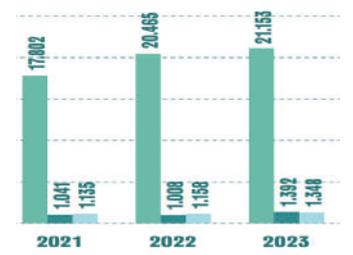
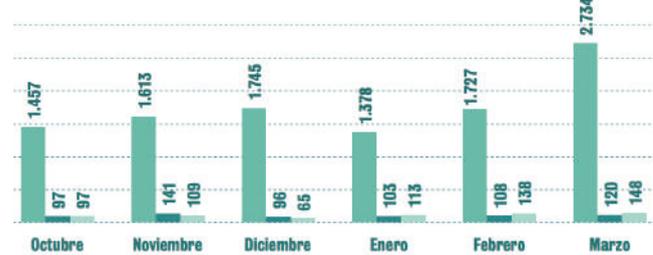


ISLAS BALEARES

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
CITROËN	1	467	2	540
RENAULT	2	403	3	513
PEUGEOT	3	268	1	580
OPEL	4	254	6	379
TOYOTA	5	130	4	495
MINI	6	122	11	182
HYUNDAI	7	111	5	429
DACIA	8	103	7	311

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
PEUGEOT	1	41	2	72
CITROËN	2	20	3	53
RENAULT	3	16	1	73
FORD	4	12	5	24
TOYOTA	5	8	4	36
OPEL	5	8	8	14
NISSAN	7	6	6	23
VOLKSWAGEN	8	4	7	17

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
MERCEDES	1	25	2	60
IVECO	2	21	3	54
RENAULT	3	17	1	41
REN. TRUCKS	4	15	4	36
CITROËN	5	11	9	33
VOLKSWAGEN	6	10	6	31
ISUZU	7	9	5	30
FORD	7	9	7	23

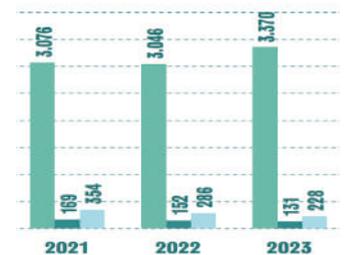
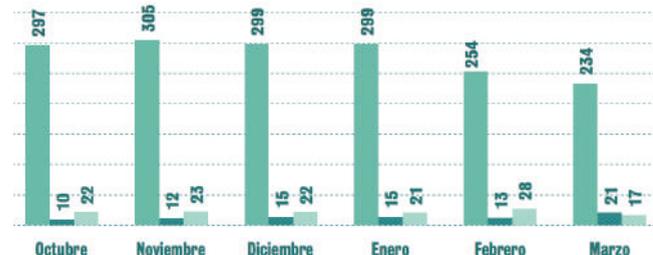


LA RIOJA

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
DACIA	1	23	4	55
TOYOTA	2	22	1	113
VOLKSWAGEN	3	16	8	39
RENAULT	3	16	9	37
PEUGEOT	5	15	2	61
KIA	6	13	3	57
MAZDA	7	12	11	27
MG	8	11	5	47

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
PEUGEOT	1	12	1	22
TOYOTA	2	3	2	10
FORD	3	2	3	5
RENAULT	3	2	5	3
CITROËN	5	1	4	5
VOLKSWAGEN	5	1	6	3

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
RENAULT	1	5	1	13
VOLKSWAGEN	2	2	3	8
MAN	2	2	4	6
CITROËN	2	2	8	4
MERCEDES	5	1	2	10
PEUGEOT	5	1	5	6
FIAT	5	1	6	5
FORD	5	1	7	5

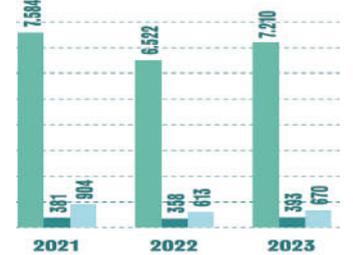


NAVARRA

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
VOLKSWAGEN	1	60	1	173
KIA	2	49	2	157
DACIA	2	49	6	122
TOYOTA	4	41	4	133
PEUGEOT	5	38	3	149
RENAULT	6	36	7	109
HYUNDAI	7	34	5	126
MAZDA	8	29	12	56

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
PEUGEOT	1	13	1	37
CITROËN	2	6	2	17
RENAULT	3	4	4	12
MERCEDES	3	4	5	10
FORD	3	4	6	9
TOYOTA	6	2	3	16
VOLKSWAGEN	6	2	7	8
NISSAN	8	1	8	4

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
VOLKSWAGEN	1	19	1	55
RENAULT	2	13	2	28
FIAT	3	8	6	12
PEUGEOT	4	6	3	26
FORD	4	6	4	21
CITROËN	6	5	8	10
MERCEDES	7	4	5	19
TOYOTA	8	3	9	4



PAÍS VASCO

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
TOYOTA	1	186	1	573
HYUNDAI	2	162	2	453
PEUGEOT	3	159	3	435
RENAULT	4	145	7	337
DACIA	5	135	4	397
SEAT	6	122	5	373
MERCEDES	7	99	8	310
KIA	8	96	6	359

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
VOLKSWAGEN	1	25	5	44
RENAULT	2	24	6	43
CITROËN	3	19	1	79
FORD	4	16	3	52
PEUGEOT	5	10	2	67
TOYOTA	6	9	4	47
MERCEDES	7	7	7	13
OPEL	8	5	8	13

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
RENAULT	1	43	2	95
VOLKSWAGEN	2	42	1	98
FIAT	3	35	3	77
FORD	4	28	5	56
MERCEDES	5	22	4	62
CITROËN	6	18	6	41
IVECO	7	12	7	35
PEUGEOT	8	9	8	29

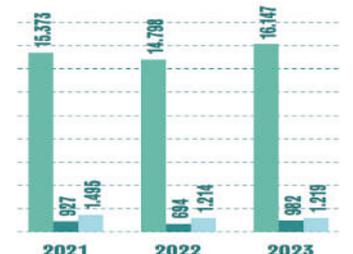
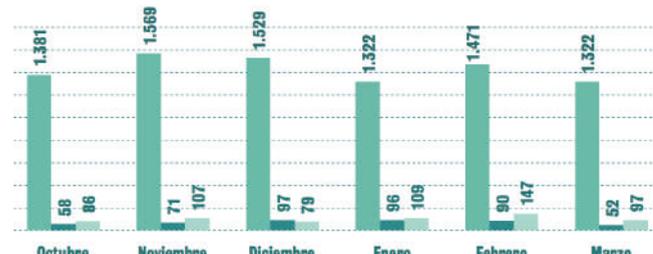


REGIÓN DE MURCIA

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
TOYOTA	1	101	1	357
HYUNDAI	2	99	4	319
DACIA	3	95	2	339
MG	4	94	3	323
KIA	5	83	5	312
RENAULT	6	80	8	201
SEAT	7	68	6	248
BMW	8	67	11	150

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
PEUGEOT	1	22	1	75
FORD	2	8	5	21
RENAULT	3	7	3	35
TOYOTA	3	7	4	22
VOLKSWAGEN	5	4	6	13
CITROËN	6	2	2	45
MERCEDES	6	2	7	8

	Marzo	Ene. - Mar.	Marzo	Ene. - Mar.
	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.	Rank. Unid.
IVECO	1	16	2	67
FORD	2	13	1	73
RENAULT	3	12	3	36
PEUGEOT	3	12	5	30
VOLKSWAGEN	5	10	6	21
MERCEDES	6	8	4	36
MAN	7	7	8	18
FIAT	8	4	9	17



Las cifras obtenidas durante los primeros tres meses de 2024 están siendo las mejores desde el 2008, lo que demuestra la bonanza del sector

La Semana Santa limita el incremento de marzo a solo un 2,85% tras 2.669 entregas

El mercado de industriales encadena seis meses de subidas, aunque la de marzo ha sido muy suave, lo que hizo que el acumulado tras el primer trimestre se redujera a un +15,85% tras 8.142 matrículas.

A pesar de las predicciones de Ganvam (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios), que advirtió de una posible caída del 6% para 2024, por el momento los industriales continúan al alza, aunque esta tendencia se ha visto en peligro en marzo por la presencia de la Semana Santa que ya afectó al mercado de turistas vistiéndolo de rojo el último mes. Si bien enero y febrero experimentaron aumentos a doble dígito en relación con el 2023, el último análisis se quedó en un ligero aumento del 2,85%, con 2.669 matriculaciones. Este incremento no impidió que siga siendo la mejor cifra del mes desde el 2008, cuando se apuntaron 3.443 anotaciones.

De la misma forma, la cifra del trimestre, que llegó a 8.142 unidades, también es la mayor desde el mismo curso, aunque todavía le distancia de este resultado un llamativo 37,45% (11.191). Así, aún no se han recuperado las cifras de antes de la crisis económica de la burbuja inmobiliaria, pero continúa acercándose.

Solo bajan los ligeros

Este crecimiento tibio se puede comprobar en un comportamiento en sendas cifras de los pesados y los medianos, que lograron 2.239 ventas (+3,27%) y 333 (+1,83%),

respectivamente. En cuanto a los ligeros, descendieron un 3%, con apenas 97 operaciones.

En términos del acumulado, un marzo más flojo se compensa con las grandes subidas anteriores, de modo que los pesados sumaron 6.912 unidades (+16,56%) y los medianos, 985 (+17,4%). Por su parte, los ligeros cayeron un 6,13%, a 245 transacciones.

Iveco recupera el 'Top'

A pesar de que en febrero Mercedes logró el sorpaso a Iveco, en marzo la italiana recuperó su habitual liderato tras anotarse 548 comercializaciones, adjudicándose un 20,35% de la cuota, 0,38 puntos porcentuales más que en 2023. Por su parte, la firma de la estrella subió un 20,57%, tras entregar 469 industriales, pero esto no le valió para repetir el hito anterior y se quedó con el 17,57% del share, 2,58 puntos porcentuales más que el ejercicio pasado.

Finalmente, el Top 3 lo cierra Renault Trucks, la cual, a pesar de registrar un

6,09% menos que el curso previo, se quedó con el 12,70% de las transacciones: 339. Los siguientes puestos de la tabla los ocupan Scania, que baja del tercer puesto al cuarto, con 336 adquisiciones (+14,29%); Volvo, que repite quinto, con 304 (-1,94%); Daf, que adelanta a Man, con 279 (+46,07%); la filial de Grupo VW se queda en 243 (-31,55%); Isuzu asciende una posición, con solo 35 ventas (+20,69%) y Ford Trucks y Ford ocupan el noveno y décimo lugar respectivamente con 30 (-37,5%) y 24 (+242,86%) cada una. Mitsubishi, por su parte, iguala esas 24, pero cae un 55,56%.

En lo que va de año, Iveco y Mercedes se mantienen a la cabeza (muy igualadas), con un total de 1.595 operaciones (+2,44) y 1.529 (+51,69%), cada una. Volvo se queda el bronce, con 972 entregas (+5,54%), seguido de Scania, con 969 (+41,87%); Renault Trucks, con 959 (+2,02); Daf, con 840 (+15,07%); Man, con 824 (+8,99%); Isuzu, con 124 (+93,75%, una gran mejora interanual); Mitsubishi, con 112 (-27,27%) y, para concluir, Ford Trucks, con 102 (-14,29%).

Mercedes no logró mantener la primera posición en ventas que alcanzó en febrero y volvió al segundo puesto, tanto en el mes como en el acumulado. Volvo quedó quinta en marzo tras perder un 1,94%, pero sigue tercera en lo que va de año



RANKING POR MARCAS

VEHÍCULOS INDUSTRIALES

Rank mes	2024	2023	Var. % 24/23	Cuota 2024	Cuota 2023	Var 24/23	
1	IVECO	548	523	4,78	20,53	20,15	0,38
2	MERCEDES	469	389	20,57	17,57	14,99	2,58
3	RENAULT TRUCKS	339	361	-6,09	12,70	13,91	-1,21
4	SCANIA	336	294	14,29	12,59	11,33	1,26
5	VOLVO	304	310	-1,94	11,39	11,95	-0,56
6	DAF	279	191	46,07	10,45	7,36	3,09
7	MAN	243	355	-31,55	9,10	13,68	-4,58
8	ISUZU	35	29	20,69	1,31	1,12	0,19
9	FORD TRUCKS	30	48	-37,50	1,12	1,85	-0,73
10	FORD	24	7	242,86	0,90	0,27	0,63
11	MITSUBISHI	24	54	-55,56	0,90	2,08	-1,18
12	RENAULT	13	7	85,71	0,49	0,27	0,22
13	JAC	9	0	100,00	0,34	0,00	0,34
14	CARSUR	7	0	100,00	0,26	0,00	0,26
15	FIAT	4	6	-33,33	0,15	0,23	-0,08
16	IRIZAR	2	0	100,00	0,07	0,00	0,07
17	BMC	1	5	-80,00	0,04	0,19	-0,16
18	DONGFENG SOKON	1	0	100,00	0,04	0,00	0,04
19	OTROS VI	1	4	-75,00	0,04	0,15	-0,12
20	PEUGEOT	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00
21	ROSROCA	0	9	-100,00	0,00	0,35	-0,35
22	TAMBRE	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00
23	TTURO	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00
24	VOLKSWAGEN	0	3	-100,00	0,00	0,12	-0,12
TOTAL	2.669	2.595	2,85	100,00	100,00	0,00	

ACUMULADO

1	IVECO	1.595	1.557	2,44	19,59	22,15	-2,56
2	MERCEDES	1.529	1.008	51,69	18,78	14,34	4,44
3	VOLVO	972	921	5,54	11,94	13,10	-1,16
4	SCANIA	969	683	41,87	11,90	9,72	2,19
5	RENAULT TRUCKS	959	940	2,02	11,78	13,37	-1,59
6	DAF	840	730	15,07	10,32	10,38	-0,07
7	MAN	824	756	8,99	10,12	10,75	-0,63
8	ISUZU	124	64	93,75	1,52	0,91	0,61
9	MITSUBISHI	112	154	-27,27	1,38	2,19	-0,82
10	FORD TRUCKS	102	119	-14,29	1,25	1,69	-0,44
11	FORD	47	23	104,35	0,58	0,33	0,25
12	RENAULT	24	14	71,43	0,29	0,20	0,10
13	JAC	22	0	100,00	0,27	0,00	0,27
14	CARSUR	7	0	100,00	0,09	0,00	0,09
15	FIAT	7	16	-56,25	0,09	0,23	-0,14
16	BMC	2	16	-87,50	0,02	0,23	-0,20
17	DONGFENG SOKON	2	0	100,00	0,02	0,00	0,02
18	IRIZAR	2	0	100,00	0,02	0,00	0,02
19	OTROS VI	1	4	-75,00	0,01	0,06	-0,04
20	ROSROCA	1	19	-94,74	0,01	0,27	-0,26
21	TAMBRE	1	0	100,00	0,01	0,00	0,01
22	PEUGEOT	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00
23	TTURO	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00
24	VOLKSWAGEN	0	6	-100,00	0,00	0,09	-0,09
TOTAL	8.142	7.030	15,82	100,00	100,00	0,00	

FUENTE TABLAS: URBAN SCIENCE

EVOLUCIÓN MATRICULACIONES

TOTAL VEHÍCULOS INDUSTRIALES

	Acumulado			
	2024	2023	2022	24/23%
ENE.	2.784	2.473	2.170	12,58
FEB.	2.689	1.962	1.895	37,05
MAR.	2.669	2.595	2.003	2,85
ABR.	1.921	1.744		
MAY.	2.205	1.794		
JUN.	2.238	1.939		
JUL.	2.690	1.732		
AGO.	2.543	1.329		
SEP.	1.782	2.002		
OCT.	3.113	2.597		
NOV.	2.966	2.542		
DIC.	2.369	1.979		

CAMIONES MEDIOS

ENE.	305	261	183	16,86
FEB.	347	251	182	38,25
MAR.	333	327	209	1,83
ABR.	202	190		
MAY.	284	196		
JUN.	329	190		
JUL.	386	234		
AGO.	339	162		
SEP.	191	158		
OCT.	251	163		
NOV.	258	188		
DIC.	289	209		

CAMIONES LIGEROS

	Acumulado			
	2024	2023	2022	24/23%
ENE.	62	82	59	-24,39
FEB.	86	79	60	8,86
MAR.	97	100	64	-3,00
ABR.	44	71		
MAY.	59	77		
JUN.	58	53		
JUL.	63	42		
AGO.	82	39		
SEP.	107	147		
OCT.	56	78		
NOV.	69	81		
DIC.	82	62		

CAMIONES PESADOS

ENE.	2.417	2.130	1.928	13,47
FEB.	2.256	1.632	1.653	38,24
MAR.	2.239	2.168	1.730	3,27
ABR.	1.675	1.483		
MAY.	1.862	1.521		
JUN.	1.851	1.696		
JUL.	2.241	1.456		
AGO.	2.122	1.128		
SEP.	1.484	1.697		
OCT.	2.806	2.356		
NOV.	2.639	2.273		
DIC.	1.998	1.708		

CIUDADES QUE INSPIRAN

Nombrar a un vehículo puede ser un ejercicio complicado, algunas marcas los bautizan con nomenclaturas; otras, la mayoría, utilizan combinaciones alfanuméricas; o tienen formas especiales para hacerlo, como Lamborghini que emplea nombres de toros. No obstante, hay un selecto grupo de fabricantes que deciden hacer homenajes a diversos lugares, ya sean ciudades, países o monumentos. Un claro ejemplo es el del Ferrari 550 Maranello, que recibe su apelativo del pueblo de la región de Módena donde actualmente se encuentra la fábrica del 'cavallino rampante'.



La ciudad andaluza de Córdoba da nombre a uno de los modelos de Seat. Pero también a uno de Chrysler.

Celia Broncano / Madrid

Las marcas que rehúyen de las combinaciones alfanuméricas para llamar a sus distintos modelos tienen que recurrir al ingenio para buscar nombres convincentes y llamativos para generar atracción entre sus clientes. Una de las principales estrategias es utilizar ciudades, países, regiones o monumentos para denominar a sus productos. Ferrari es uno de los fabricantes que suele emplear esta táctica, dado que cuenta con varios automóviles bautizados con reseñas de lugares transalpinos. En 1996, presentó a la prensa el 550 Maranello en el circuito de alemán de Nürburgring, un gran turismo con un motor V12 en posición delantera. Este recibió su apelativo de un pueblo de la región de Módena, donde se encuentra la factoría de la compañía y un museo en el que recorrer su historia, tanto de la división de vehículos de calle como de competición. Pero no es el único, el *cavallino rampante* dispone de otros ejemplos, como el 360 Módena, Portofino, Fiorano, Roma o el 458 Italia. Aunque también, ha buscado fuera de sus fronteras, posee el California o el F12 Tour de France, en honor a la histórica prueba automovilística gala.

Chevrolet realiza un homenaje a la geografía de su país, entre ellos con el Colorado, el Montana y el Orlando. Aunque si hubiera que destacar uno, ese sería el Malibu, que tomó el apodo de la ciudad californiana. Comenzó su fabricación en 1964, cuando se le conocía como Chevelle Malibu, 14 años después se le acortaría el apelativo hasta como lo conocemos ahora. No obstante, la producción de este se pararía entre 1977 y 1997, cuando lanzó su nueva generación. Después, se actualizó dos veces, hasta la que se mantiene a día de hoy.

Otro ejemplo es el de Suzuki, que se fue hasta el territorio italiano para bautizar dos de sus coches: el Verona y el Foreza. Por su parte, Ford se trasladó hasta la ciudad andaluza de Granada para registrar uno de sus vehículos. Este tuvo dos versiones completamente diferentes: una berlina de lujo para EEUU fabricada entre 1975 y 1982 y un sedán para las regiones europeas disponible hasta 1994. Asimismo, esta comercializa el Everest, un SUV de tracción total que se basa

en la anterior generación del Ranger, y también tuvo el Capri, considerado como el Mustang europeo.

Seat da a elegir los nombres de sus modelos

No obstante, la mayor experta en emplear topónimos es Seat, dado que, desde que se desligó de Fiat, ha tendido a nombrar todos sus modelos con ciudades españolas, a excepción del Mii y el Exeo. Así, primero llegó el Ronda, un compacto que estuvo en producción entre 1982 y 1986, y que es considerado el antecesor del León. Aunque se suele pensar que el primero fue el Ibiza, este último empezó a fabricarse dos años después. Cabe señalar que Andalucía es la comunidad que más ha inspirado a la enseña nacional, con ejemplos como el Málaga, Marbella, Córdoba o el Alhambra (se hizo una excepción debido a que este monumento representó a una antigua ciudad).

En 2018 dejó la elección en manos de sus seguidores, la insignia dio a elegir el nombre de su próximo coche. A esta competición se presentaron 10.000 propuestas, de las cuales quedaron como finalistas Alborán, Aranda y Tarraco. Finalmente, con el apoyo del 35,52% de los votos, la denominación romana de Tarragona fue la opción vencedora.



El Gran Cañón, situado en el Estado de Colorado (EEUU)



FERRARI 360 MODENA



CHEVROLET ORLANDO



CHEVROLET COLORADO



FORD GRANADA



SUZUKI VERONA

SUCEDIÓ

ABRIL

12 / Se aprueba la Euro 7 en el Consejo Europeo

La tramitación de la norma casi ha finalizado, después de que los 27 hayan dado la luz verde. Solo queda que se publique en el Diario Oficial de la UE y a los 20 días entrará en vigor.

12 / Ford «apuesta por el concesionario»

La firma del óvalo comunica a su red que, tras varios retrasos en la toma de la decisión, descarta la aplicación del modelo de agencia y mantiene la distribución selectiva.

12 / Iveco propone una subida salarial del 2,5% en Valladolid

Con la propuesta, Iveco Valladolid ha logrado que la sangre no llegue al río, al contrario que en Madrid, cuya planta está en huelga por el 1% ofertado, que Yolanda Díaz calificó de «indecente».

15 / Tesla despedirá a más del 10% de su plantilla global

La americana prescindirá de más del 10% de su personal para reducir costes, una medida que afectará a más de 14.000 empleados en total.

16 / Se confirma que Chery fabricará en Zona Franca

EV Motors confirmó que montará Chery en la antigua fábrica de Nissan Barcelona, en la Zona Franca. De esta manera se concluye un periodo de incertidumbre sobre su reindustrialización.

16 / Nuevo ERTE en la planta de Ford Almussafes

Se plantea un expediente entre el 20 de abril y el 20 de junio con hasta 1.400 afectados al día en vehículos, 800 por el cese de la Connect y 600 por falta de producción derivada de la escasez de piezas en motores.

SUBIDÓN



Acuerdo Chery-Hub

El pacto entre Chery y el Hub hace realidad un proyecto de reindustrialización solvente de la antigua planta de Nissan Barcelona, lo cual parecía difícil de lograr en un inicio. Además, se trata del primer grupo chino que montará automóviles en nuestro país, abriendo la puerta a otros.

CÁMARA DE COMBUSTIÓN

El sector no ruge



Con un embajador como nuestro querido Ángel Alonso, 'La Tribuna de Automoción' tenía que estar en primera línea en los quioscos de Astorga.

Me ha llamado la atención el titular de un anuncio publicitario insertado por una compañía telefónica en algunos medios de comunicación cuyo lema reza: «Si ruge, está en **Movistar**», haciendo referencia a sus exclusivas de **MotoGP**, **Fórmula 1** y otras competiciones. Por nuestra parte, nos gustaría añadir que, si no hace ruido, está en **Iberdrola**, puesto que la competición de los eléctricos da más preferencia al sonido de las pastillas de freno o de las máquinas para quitar los tornillos de las ruedas que a la música por nosotros tan querida del motor del vehículo.

La tropa anda algo alborotada preparando las maletas para ir de peregrinación a **China**, más concretamente al **Salón del Automóvil de Pekín**. Parece ser que alguno de los convocados se está encontrando con bastantes dificultades a la hora de conseguir el visado para entrar en la tierra de los rollitos de primavera. No me extraña porque los hay que tienen menos papeles que cualquier patrón de lancha rápida que surca el **Estrecho**.

La verdad es que no doy crédito, porque la mayoría no se entera de lo que pasa en el sector de automoción en nuestro país y ahora intentan ilustrarse en la industria del de los mandarines. Todo un éxito de convocatoria y asistencia. Veremos lo que se publica después y que tengan en cuenta que los chinos son chinos, pero de tontos no tienen nada. Verán ustedes cómo alguno viene con el cascabel del dragón entre las piernas.

Por nuestra parte, la gran pregunta del sector es si **Tesla**, la tan cacareada y puesta como ejemplo por alguno de los colegas en los medios de comunicación, podrá aguantar la presión que ejerce la industria del gigante asiático. De momento,

En nuestra casa continuamos con los preparativos para que la nueva edición del Coche del Año de Renting y Flotas mantenga el potencial que ha cosechado en las 11 previas. Mucha competencia, buen nivel y muchas ganas de pasar unas jornadas divertidas

y en el primer envite, parece que va a dar boleta a cerca de 14.000 trabajadores. Y, lo que es más significativo, sus modelos envejecen sin que la gama experimente novedades que puedan llamar la atención a futuros compradores.

Me llama la atención los pasos que está dando la **Unión Europea** con respecto al calendario de lo que ellos califican con el *palabro* de descarbonización para conseguir un buen «medio ambiente». De momento, acaban de dar el visto bueno final a la fecha tan rigurosa que se habían marcado de 2035, dando entrada, eso sí, al uso de los combustibles sintéticos. Verán ustedes, y no quisiera pecar de adivino, cómo los eléctricos serán una opción más dentro de la gama de los fabricantes, pero no la única como algunos y algunas nos querían hacer creer con aquella algarada de que los diesel tenían los días contados.

Estamos esperando algún comunicado oficial desde el **Ministerio de Transición Necrológica** informando de cómo evoluciona la **UE** en cuanto al futuro de la industria y el mercado de la automoción. De momento, por los pasillos se habla más de la carrera que está haciendo la titular del departamento para conseguir un puesto comunitario que del futuro que le espera a nuestro sector, ahora y dentro de 20 años.

Miren ustedes lo que nos llega de **Iveco Madrid**. Mientras la fábrica está en huelga por primera vez en más de 25 años, responsables

de Recursos Humanos del centro se jactan de que han investigado a redactores de este periódico por publicar información veraz sobre la convocatoria de paros (la prueba de que eran ciertas las noticias es que se han llevado a cabo). Decía mi madre que, cuando el diablo no sabe qué hacer, con el rabo espanta las moscas, debe ser que, como este capataz no tiene otra cosa mejor en la que emplear el tiempo, con la planta en llamas, ha creído conveniente poner la lupa en los periodistas de **La Tribuna de Automoción**.

Qué sorpresa se habrá llevado cuando haya visto que aquí el único interés 'espurio' que tenemos es el de informar a nuestros lectores. Además, nos consta que, entre ellos, se encuentra gran parte de su plantilla y muchos de sus jefes. La democracia y la libertad de expresión deben ser términos que no están en el vocabulario del sujeto. Seguiremos informando, mal que le pese.

Y, puestos a presumir, en nuestra casa continuamos con los preparativos para que la nueva edición del **Coche del Año de Renting y Flotas** mantenga el potencial que ha cosechado en las previas. ¡Y han sido 11! Estamos seguros de que, para el jurado de este premio, este certamen será un buen ejercicio para valorar los modelos con que las marcas afrontan este nuevo ejercicio. Mucha competencia, buen nivel y ganas inmensas de pasar unas jornadas divertidas porque, señores, en este sector hay mucho triste.

SUCEDERÁ

ABRIL

17 / Cierra la ventanilla del Perte de Descarbonización

La industria de la automoción ha podido registrar sus solicitudes desde el 24 de enero en una primera convocatoria dotada con 1.000 millones.

19 / Firma del acuerdo entre Chery y el Hub

El CEO de Chery, Yin Tongyue, acudirá a Barcelona a la firma del acuerdo para el inicio de la fabricación en Zona Franca. También estarán Pedro Sánchez y altos mandatos del Govern y del Ayuntamiento de Barcelona.

19 / Nueva jornada de huelga en Iveco Madrid

La planta de Madrid del fabricante italiano tiene convocados paros los días 5, 6, 10, 13, 19, 20, 27, 29 y 30 de abril. Por el momento, la dirección no parece dispuesta a negociar.

23 / Mercedes Vitoria para dos semanas

La planta, por un ajuste de la demanda, no funcionará entre este día y el 5 de mayo. Para asumir las paradas, se aplicará bolsa, el 23, 24, 25, 26 y el 2 y 3 de mayo, a lo que se suman festivos y un descanso por exceso de jornada.

24 / Madrid incentiva la compra de coches a particulares

El ayuntamiento de la capital abre la ventana de solicitudes hasta el 7 de junio del plan que bonifica con 4.500 euros la compra de un coche con etiqueta Cero y con 2.500 de uno Eco o C.

25 / Foro de Anfac de los vehículos pesados

La primera edición de este foro contará con la presencia del ministro de Industria, Hereu; el secretario de Estado de Transportes, Santano; y la eurodiputada, Solís.

BAJÓN



Despidos en Tesla

El CEO de Tesla, Elon Musk, envió un mensaje a sus empleados anunciando que despediría a más del 10% «para reducir costes y aumentar la productividad». Esta medida podría afectar a cerca de 14.000 personas y reducir puestos de trabajo en EEUU y China, los mercados más importantes de la firma.

SEAT ARONA



Tan nuestro, tan SEAT.

Por 120 €/mes* con SEAT Flex

36 cuotas | 5.097,78 € de entrada | Cuota final en el mes 36 de 15.717,55 €

10 AÑOS
GARANTÍA



*Oferta para un SEAT ARONA 1.0 TSI 85kW (115CV) Start&Stop Style Special Edition. PVP recomendado en Península y Baleares 20.536,95 €. Importe total del crédito: 16.417,26 €. Comisión de apertura al contado: 574,6 €. Importe total adeudado: 20.612,16 €. Precio total a plazos: 25.709,93 €. TAE: 9,23%. La oferta incluye seguro de protección de crédito por 978,09 € opcional y financiado que no se tienen en cuenta como gasto en el cálculo de la TAE. TIN: 7,5%. Sistema de amortización francés. Intereses: 3.620,29 €. Coste total del crédito: 4.194,9 €. Incluye 4 años o 80.000 kms de garantía y 3 años o 50.000 kms de mantenimiento SEAT Service. Oferta válida hasta 30/04/2024 para clientes particulares calculada a 10.000 Km anuales y ofrecida por Volkswagen Bank GmbH S.E. Consumo medio combinado de 5,3 a 5,9 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 123 a 135 g/km. [Valores WLTP]. Imagen acabado SEAT Arona X-Perience XS con opcionales.