

JLR busca un emplazamiento en Europa para una nueva fábrica

Se señala a Polonia, República Checa, Eslovaquia y Hungría como países probables

SERGIO PICCIONE MADRID

Cuando parecía inminente el anuncio por parte de Jaguar-Land Rover (JLR) de la construcción de una nueva factoría en el estado de Georgia (EEUU), los dirigentes del fabricante británico han cambiado de opinión y están buscando un lugar en Europa para instalarla.

La decisión no ha sido aún tomada, pero por las noticias que llegan del Reino Unido, en medios como el FT, indican que el lugar de construcción lo están buscando en países de la Europa del Este, con Gobiernos estables. España, por tanto, habría quedado descartada debido a unos costes superiores de producción y al tener una logística más complicada.

En los primeros puestos figuran Polonia, la República Checa, Eslovenia y Hungría. Los cuatro países cuentan con una tejido industrial relativamente desarrollado tras la instalación de otros fabricantes. En Polonia, por ejemplo, tienen fábricas Fiat, General Motors (GM) y Toyota; en la República Checa está Skoda, PSA Peugeot-Citroën, Hyundai y Toyota; en Eslovaquia, el Grupo Volkswagen y Kia; y en Hungría, GM y Audi. Polonia cuenta con una ventaja añadida y es salida al mar, lo que permitiría ahorros logísticos al poder utilizar el barco en lugar de trenes o camiones.

Está previsto que la nueva instalación esté operativa en 2018. Su capacidad será de 250.000 unidades al año y de su línea de montaje deberían salir entonces las primeras unidades de modelo que reemplace al Defender actual, el más todoterreno de toda la gama Land Rover y aquel que más conserva la esencia del que dio lugar a la marca.

Será la cuarta fábrica que JLR tenga fuera de Reino Unido. La primera se abrió en India, cosa que es coherente con que la empresa sea propiedad al 100% de la india Tata



El prototipo del Lamborghini Urus fue mostrado por primera vez en 2012. E. M.

LAMBORGHINI PRODUCIRÁ EL URUS EN ITALIA

Rupert Stadler, presidente del Grupo Audi, y Stephan Winkelmann, presidente de Lamborghini, marca perteneciente al grupo alemán, se entrevistan hoy con el presidente del consejo de ministros italiano, Matteo Renzi, para comunicarle oficialmente que el nuevo

Urus, el nuevo todoterreno de la marca será producido en Italia, en una zona anexa a la fábrica actual, en Sant'Agata Bolognese, cercana a Módena. La decisión ha sido tomada después de una negociación con el Gobierno italiano que concederá 80 millones de euros en exenciones fiscales. A cambio, Lamborghini se compromete a crear al menos 500 empleos en la zona. El coche debería llegar al mercado en 2018 y la previsión es producir en torno a 3.000

unidades por año, con lo que se doblaría la cifra actual. En 2014, la marca vendió 2.536 coches. La decisión de fabricar un todoterreno reside en la poca aceptación que tienen los superdeportivos como el Aventador o el Huracán en países como China, debido al mal estado de sus carreteras. El bastidor del coche será construido en Bratislava junto a los del VW Tuareg, Audi Q7, Porsche Cayenne y Bentley Bentayga, y montado en la nueva factoría.

Motor. Allí se utilizó una planta, junto a la de Tata, en la que Mercedes había ensamblado algunos modelos.

La segunda se inauguró en octubre del año pasado en China, en sociedad con el fabricante local Chery. Inicialmente salen de ella 130.000 unidades al año del Range Rover Evoque, pero está previsto que se agreguen otros dos modelos más y la capacidad se eleve a unas 240.000 unidades. Finalmente, el

año que viene, comenzará a funcionar una nueva planta en Brasil, aunque de ella está previsto que salgan sólo 40.000 coches al año.

Una vez estas cuatro plantas estén en marcha, JLR podrá duplicar sus ventas. El año pasado vendió 462.209 vehículos que supusieron una facturación de 31.237 millones de euros, un 12,8% más que en el ejercicio anterior. El beneficio neto fue de 2.911 millones de euros, lo

que supone un aumento del 8,5%.

JLR se ha convertido en el sosten principal de Tata Motor que simultáneamente anunció una facturación en el último ejercicio de 37.750 millones de euros, con una subida del 12,9%, mientras que su beneficio antes de impuestos es de 3.120 millones de euros -2.000 millones tras los impuestos-, un 15% más. Produce sólo 625.000 vehículos en India.

Ficosa tendrá una nueva factoría en EEUU en 2016

EL MUNDO

La multinacional española Ficosa, dedicada a la producción de componentes para auto, abrirá una nueva planta en EEUU, en Cookeville, en el Estado de Tennessee. Estará funcionando a finales del año próximo y la inversión prevista es de 50 millones de dólares (unos 46 millones de euros al cambio).

Según la empresa, una vez que entre en funcionamiento, la compañía cerrará una de las dos instalaciones productivas que tiene en EEUU. En concreto, la fábrica de Crosville, cuyos 600 empleados serán traspasados a la nueva planta. En ésta, además, se crearán otros 300 empleos adicionales.

La factoría se dedicará a la producción de retrovisores, con una capacidad de 4,5 millones de unidades al año. Ficosa destaca que la planta es una de las más avanzadas del grupo a nivel mundial por la tecnología instalada. Entre ellas, nuevos procesos de producción que permiten, como la inyección en aluminio o la fabricación de intermitentes integrados en los retrovisores.

El consejero delegado de Ficosa, Javier Pujol, recordó que «Norteamérica representa más de un 35% de la facturación global del grupo» y es su segundo mercado más importante.

SEGURIDAD. En el último Test Europeo de Seguridad de sillitas infantiles, casi el 40% de ellas (11) suspendían sobre un total de 30 analizadas. Otras seis obtenían la valoración de satisfactorias y seis suspendían las pruebas. Tanto el Racc como el Race, clubes que han participado en el estudio, destacan que este ahora es mucho más exigente, tanto en sus pruebas como en las puntuaciones. / F. C.

Polémica por las emisiones de los diésel

Los fabricantes presionan a la UE para que acelere el nuevo protocolo de medición que se aplicará en 2017

FÉLIX CEREZO MADRID

Nuevo pulso entre la UE y los fabricantes de automóviles, esta vez por los futuros estándares para medir los consumos y emisiones de los coches nuevos.

El objetivo es que estas normativas empiecen a aplicarse en el otoño de 2017, pero los pasos que ha dado Bruselas en ese sentido han despertado grandes temores entre los constructores. Sobre todo, por

que la primera propuesta aprobada por la Comisión Europea «es parcial e incompleta», hasta el punto de que no establece ni los límites a cumplir de emisiones contaminantes. «Nos están pidiendo que diseñemos hoy en base a unos requerimientos que no se conocerán hasta dentro de un tiempo», señala la patronal de los fabricantes europeos Acea. En este sentido, cabe recordar que, por ejemplo, la adap-

tación de los motores diésel para que cumplan con la actual Euro 6 implica un sobrecoste cercano a los 500 euros por coche.

Aunque lo que más preocupa en la industria es que esos nuevos test de medición se llevarán a cabo en situaciones de tráfico real, y no en un laboratorio cerrado como hasta ahora. Este cambio afectaría especialmente a los vehículos con motor diésel, en el punto de mira de

muchas administraciones por el NOx y las partículas que desprenden de la combustión del gasóleo.

A la vista del poco tiempo para su aplicación, Acea ha exigido a Bruselas que elabore un protocolo sobre la medición de las RED (por emisiones reales de conducción) mucho más detallado y que esté listo en junio o julio. También que permita aplicarlo en dos fases, por la envergadura.

Los fabricantes sí admiten que es imprescindible reformular las pruebas para homologar los consumos y emisiones de automóviles nuevos. Básicamente, porque han sido las mismas durante décadas, no tenían conexión con el uso real del coche y eso ha permitido emplear tretas -como prescindir de ciertos equipos- para cumplir con las cada vez más exigentes normativas Euro.

De hecho, un estudio de 2013 del Consejo Internacional sobre Transporte Limpio (ICCT) y la ONG ecologista Transport & Environment (T&E) concluía que la diferencia entre el dato oficial y el real oscilaba entre el 15% y el 30%.