

Renault despedirá a 14.600 personas, pero salva a España de los recortes de producción

29 mayo, 2020



El grupo busca una reducción de 2.000 millones para afrontar “la mayor crisis” de la automoción y la urgencia de la transición energética.

Renault también utilizará la receta de los despidos para asumir la actual situación económica, “la mayor crisis que afronta la industria de la automoción y la urgencia de la transición ecológica”. Recortará 4.600 empleos en Francia y otros 10.000 en el resto del mundo en un plan que persigue una agresiva reducción de su capacidad de producción en todo el mundo, según ha informado en un comunicado. El grupo, que ha pedido un crédito de 5.000 millones al Gobierno francés para resolver sus problemas de liquidez después de que en 2019 entrará en números rojos por primera vez en una década, ha asegurado que sus planes no afectarán a España. “No

reduciremos capacidad de producción en España”, ha dicho la consejera delegada de Renault, Clotilde Delbos en una rueda de prensa este viernes.

La decisión llega un día después de que el socio de Renault en la alianza, Nissan, anunciara el cierre de la planta de Barcelona, que Renault ha asegurado que no le afecta, pese que en esas instalaciones se fabrica una pick up para Renault.

El objetivo principal de Renault se basa en recortar sus costes anuales en 2.000 millones de euros, para lo que invertirá en torno a 1.200 millones de euros. El grupo prevé reducir su capacidad de producción de los cuatro millones de vehículos posibles actuales a 3,3 millones en 2024. “Si no lo hacemos nos vamos a encontrar problemas rápidamente”, ha defendido el presidente del grupo, Jean-Dominique Senard. En un comunicado lanzado esta mañana no había menciones a las cuatro plantas españolas, pero sí una que trata de la “racionalización de la producción mundial de cajas de cambios”, que hace en parte desde la factoría de Sevilla, además de la afectación que el país pueda sufrir por los recortes laborales generalizados.

Se suspenden los proyectos de ampliación de Marruecos y Rumania y se analizará cómo reducir exposición en Rusia. Los futuros proyectos de coches eléctricos se quedarán en Francia, en sendos centros de excelencia ubicados en Douai y Mauberge. Se reconvertirá la planta de Dieppe, mientras que en el centro de Flins, al oeste de París, se plantea un centro de economía circular y se hará una revisión estratégica de las instalaciones de Fonderie de Bretagne.

Renault prevé abandonar su participación en la china Dongfeng y el cese de la fabricación de motores en combustión en China, un paso claramente alineado con el plan conjunto cerrado con Nissan y Mitsubishi. El mercado chino corresponde a Nissan.

“En un contexto de incertidumbre y complejidad, este proyecto

es vital para garantizar un desarrollo sólido y sostenible”, ha afirmado en el comunicado la consejera delegada del grupo, Clotilde Delbos, quien ha afirmado la necesidad de “generar economías de escala para restaurar nuestra rentabilidad y asegurar nuestro desarrollo en Francia e internacionalmente.

Tanto Senard como Delbos han asegurado que el plan no responde a un ajuste necesario forzado por la virulencia con la que la pandemia del coronavirus ha golpeado la industria de la automoción. “Lo anunciamos en febrero”, ha defendido Delbos en una rueda de prensa en el que un nombre ha sonado constantemente: Luca de Meo. El expresidente de Seat dirigirá la compañía francesa a partir del 1 de julio y Delbos ha asegurado que será él el que tendrá que marcar la estrategia de la compañía, alineada con el plan de recorte de producción anunciado hoy.

Recortes en Francia a pesar de las ayudas públicas

A los directivos y representantes sindicales de Renault en Francia les queda este fin de semana para ultimar su estrategia. Porque a partir de la semana que viene, comenzará la ronda de negociaciones bajo supervisión del Estado, que al fin y al cabo es un actor importante –tiene el 15% de las acciones de la compañía– para definir los detalles de la parte gala de la reestructuración anunciada por Renault, que es la que se lleva uno de los golpes más fuertes con la desaparición de casi un tercio de los empleos eliminados por la compañía en todo el mundo. Según advirtió el presidente francés, Emmanuel Macron, esta misma semana, no es un encuentro cosmético. El Gobierno no ha firmado aún el acuerdo por 5.000 millones de euros en préstamos garantizados por el Estado que ha solicitado Renault –como otras grandes compañías galas, entre ellas Air France, que ya ha recibido el visto bueno para un préstamo por 7.000 millones– y no lo hará hasta que se desarrolle este “diálogo social” en el que también quiere implicar a representantes de las subcontratas y hasta a responsables políticos locales de las regiones donde están

ubicadas las plantas de Renault que se juegan ahora su futuro.

El objetivo de esta “mesa redonda” es, “a través del diálogo, encontrar las soluciones que permitan estar a la altura de la ambición industrial que nos damos colectivamente”, dijo Macron al presentar el martes un ambicioso plan para salvar la industria del automóvil francesa, de la que Renault es una pieza fundamental. Concretamente, el mandatario reclamó “garantías” para los empleados de las plantas de Maubeuge y Douai, que según ha anunciado Renault este viernes se dedicarán en el futuro a desarrollar los proyectos de los coches eléctricos en los que el Gobierno apuesta para levantar toda la industria automotora gala, a la que quiere convertir en “la primera nación en producción de vehículos limpios en Europa” en un plazo máximo de cinco años.

Renault asegura que ha hecho de la salvaguarda de empleos en Francia y el resto del mundo una de sus prioridades en este plan de reestructuración. “Esta racionalización se va a hacer, en el mundo entero, con lo que es mi marca de la casa y que se complementa bien con la de Renault, es decir, sin sufrimiento social y sin despidos secos. Nadie será abandonado al borde de la carretera. Estoy aquí para garantizarlo”, aseguró el patrón de Renault, Jean-Dominique Senard, en entrevista que publica este viernes Le Monde. Pero al mismo tiempo, subrayó que las medidas de ahorro son necesarias para la “supervivencia” de la compañía.

“¿Habría que esperar haciendo el avestruz a que nuestras plantas cierren porque han perdido para siempre toda capacidad de fabricar coches competitivos? Creo que no tenemos otra opción, pero el mañana será mejor”, confió Senard,

que rechazó que la amenaza del préstamo estatal haya influido en sus planes. “En realidad, no tiene nada que ver. El préstamo no es un préstamo del Estado, son préstamos bancarios garantizados por el Estado. Si un día los utilizamos, serán reembolsados. En cuanto a la reorganización de nuestras

plantas, se trata de la supervivencia de Renault", declaró.

Fuente: EL PAIS