

Apuesta multitecnológica

La fábrica que fue cuna del diésel español se «enchufa» al eléctrico

► La planta de PSA en Villaverde empieza a ensamblar en exclusiva mundial el C4 en versiones eléctrica, diésel y gasolina

NOELIA SOAGE
MADRID

Desde que abrió sus puertas en 1952, como fábrica de motores diésel Barchinos, el Centro de Madrid del grupo PSA ha sido un gran impulsor de la innovación industrial y tecnológica en España. La planta se ha actualizado para que la marca Citroën vuelva al mercado de las berlinas con el nuevo C4 y e-C4, la versión totalmente eléctrica, que se fabricará en Villaverde en exclusiva mundial, en una sola planta compacta y moderna de 80.000

metros cuadrados. Unas instalaciones a las cuales ha tenido acceso ABC para descubrir como se crea un modelo que se comercializará con motores diésel, gasolina o eléctrico.

Las tres versiones usan la misma plataforma y siguen la misma línea de montaje. Para su adaptación se han invertido 144 millones durante los 3 últimos años, con el reto de tener un mix de 10% eléctrico, 70% gasolina y 20% diésel. Esto supone una capacidad productiva de 30 vehículos por hora y una carga de trabajo asegurada hasta 2025 en una factoría en la que se exporta un 87,6% de la producción. Pero lo más significativo es que la berlina de la marca

de los chevrones utiliza la plataforma modular multienergía CMP -la misma que el Opel Corsa, que se fabrica en Zaragoza, y el Peugeot 2008, hecho en Vigo-, que integra chasis, motor, batería, transmisión y suspensión. Esta plataforma permite fabricar en una misma línea modelos con tecnologías muy diversas, agilizando la producción y optimizando costes.

En la línea de montaje unas bandas magnéticas transportan la carrocería para ir acoplando todos los detalles exteriores e interiores, permitiendo realizar cambios en la línea en tan solo unas horas, variando simplemente el recorrido de dichas bandas. Posteriormente, la plataforma que alberga todo el piso del coche y motor, sobre la que se van instalando los diferentes componentes tanto si se trata de un motor térmico o eléctrico, se acopla por debajo a la carrocería.

El único turno de trabajo de la factoría -956 personas-, que podría aumentar hasta tres si la demanda lo solicita, consigue que, desde que la carrocería se ensambla hasta que sale de la zona de acabado, se cree un coche cada dos minutos. Pero además del personal que a mano instala componentes, en esta fábrica hay 339 robots que se encargan de montar el nuevo C4, de modo que se ha logrado una automatización del cien por cien en el área de chapa, donde se aplican 3.798 puntos de soldadura de la carrocería.

Por último, cada uno de estos vehículos se somete a controles específicos de aspecto, estanqueidad, calidad y funcionalidad o pruebas en la pista de la planta de Villa verde, para asegurar su perfecto estado. En total, se controlan más de 1.200 características.



EN CIFRAS

20 HORAS

Es el tiempo total de fabricación de un nuevo modelo, que pasa cerca de cinco horas en soldadura, cinco en pintura y ocho en montaje

235 COCHES

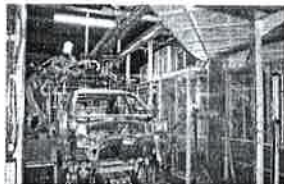
Es la capacidad de fabricación diaria en la fábrica de Villaverde por un turno, en el que trabajan 965 personas

2 MINUTOS

Es el tiempo que tarda en salir de la línea de producción un nuevo modelo C4 o e-C4

Todos los nuevos modelos que salen de la planta de Villaverde ya tienen dueño

PROCESO DE PRODUCCIÓN



PLATAFORMA

Se reciben 440.000 piezas al día que, guiadas, llegan al lugar de ensamblado de las diferentes partes de la carrocería, el «esqueleto» del coche



MOTOR

En una misma plataforma se coloca motor, transmisión, batería... piezas que dependen de si es térmico o eléctrico, que luego se encaja en la carrocería



INTERIOR

Desde el salpicadero a los asientos, airbags y cinturones de seguridad, parabrisas y cableado, lo que era una carcasa vacía va tomando forma



SALIDA | ACABADO

Finalmente es sometido a rigurosas pruebas de control de calidad: de aspecto, de dinamismo, revisión de la electrónica y se rueda en una pista de pruebas

Elegancia y carácter «made in Spain»

El nuevo C4 y e-C4 –cien por cien eléctrico–, son las berlinas compactas de nueva generación de Citroën. Totalmente eléctrica –130 CV y autonomía de 350 kilómetros–, gasolina, de 100, 130 o 155 CV, o diésel, de 110 y 130 (solo para mercados internacionales), responde a las expectativas del segmento, propone un concepto moderno y con carácter y dispone de todas las cualidades para revolucionar los cánones establecidos en su segmento.



Para la adaptación de las instalaciones para su producción se han invertido 144 millones de euros en los últimos tres años.

FICHA TÉCNICA

Motores: gasolina o eléctrico de 100 a 155 CV Largo / ancho / alto (m): 4,36 / 1,80 / 1,52 Maletero: 380 l Consumo: desde 4,5 l/100 km Autonomía: hasta 350 km Acel.: de 0 a 100 km/h en 9,5 seg. Vel. máx.: 206 km/h (150 en el eC4) Precio: desde 20.800 euros (32.400 el eC4)

Industria simplificará la solicitud de la ayuda del Renove

► La reserva de crédito no despega por los complejos requisitos y apenas supera el 8%

UNAI MEZCUA MADRID

El Ministerio de Industria busca vías para «flexibilizar» y «facilitar» que el número de operaciones de reserva de crédito del Programa Renove 2020 se incremente. Hasta ayer, tan solo se habían solicitado poco más del 8% de los fondos para turismos, vehículos comerciales y motocicletas, de un programa que se anunció en junio y cuya solicitud se abrió a mediados de octubre. A diferencia de lo sucedido con anteriores programas de renovación del parque, en Renove 2020 es el usuario el que debe efectuar la solicitud por vía electrónica. En otras ocasiones el trámite lo efectuaba el concesionario.

En una entrevista con ABC Empresa que se publicará íntegra este domingo, el secretario general de Industria y de la Pyme, Raúl Blanco, asegura que «se está analizando cómo flexibilizar para poder facilitar que el número de operaciones crezca». Y reconoce que «en cuanto a la tramitación, nos encontramos con que la rigurosidad del uso de fondos públicos quizás esté ralentizando su aplicación», en cuanto a que se requiere de un certificado electrónico para tramitar la solicitud de las ayudas. El principal obstáculo es la necesidad de contar con este documento, cuya obtención puede llegar a requerir varias semanas. En caso de que no lo disponga, el propio ministerio recomienda al interesado «que nombre un representante legal que le facilite la tramitación». Se prevé que los pagos se prolonguen hasta junio de 2021.

Para ayudar al comprador a pedir la cuantía correspondiente –desde 300 a 4.500 euros para los particulares–, el Ministerio de Industria ha publicado una guía de 24 páginas, que le muestra el camino a través de un intrincado procedimiento en el que, entre otros trámites, debe subir la documentación relativa al vehículo de nueva adquisición y al que haya entregado para achatar a cambio de la ayuda. Pero además, algunos campos no permiten corregir un error, por lo que se puede perder la reserva.

Blanco apunta a que, en cualquier caso, «no todo depende de la tramitación, sino que el entorno de demanda, por causa de la situación sanitaria, es complicado». En octubre, las ventas de coches retrocedieron un 21%, y acumu-

El sector se resigna al alza de la matriculación en enero y avisa del golpe al empleo

A. F. VERGARA

El empleo en las fábricas de automoción españolas corre peligro si el Gobierno no actúa ante el fin de la prórroga fiscal por las nuevas pruebas de emisiones WLTP. El director general de Seat, Mikel Palomera, recordó en la presentación del León PHEV que a partir de enero el 50% de los automóviles a la venta pasarán a pagar el impuesto de matriculación, lo que les encarecerá (un 4,75%), al arrojar unos valores más altos de CO₂, y reducirá su demanda. Según Palomera, el Gobierno no contempla por el momento modificar los tramos, al contrario que otros países de la UE. El lunes, la ministra Maroto habló de «compensar» el alza, pero sin comprometerse con la solución de elevar un 20% los umbrales que proponía el sector. Ayer, Skoda cifró la caída en ventas en 100.000 coches en 2021.

lan un descenso superior al 35% en 2020. En este escenario, el secretario destaca que el Renove «ha permitido sostener al mercado, porque sin él las caídas hubieran sido mayores», al generar 150.000 operaciones.

El Programa Renove se dotó con 250 millones del paquete de 3.750 que el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, adjudicó al Plan de Impulso a la cadena de valor de la Industria de la Automoción, para reactivar el sector tras el primer confinamiento. De ellos, 200 se adjudicaron a incentivar la adquisición de turismos (quedan 183 millones), 25 a furgonetas ligeras (restan 24 millones) y cinco a motocicletas (y aún hay más de tres millones y medio sin solicitar). Otros 20 se destinaron a la adquisición de autobuses y autocares, y de esta partida ya se ha adjudicado el 34%.

Tramitación
La solicitud la debe realizar el comprador y necesita disponer de certificado electrónico

DEDUCCIÓN A INNOVACIÓN

Bruselas tumba una medida clave del plan para el automóvil

UNAI MEZCUA MADRID

Del dicho al hecho, en el caso de la deducción por innovación en producción, al final va a ir un gran trecho. En junio, el Ejecutivo de Pedro Sánchez anunció, en el marco del Plan de impulso a la automoción, un incremento del 12 al 25% en la deducción del Impuesto de Sociedades por este concepto. Sin embargo, la semana pasada el Boletín Oficial del Estado (BOE), publicó que finalmente este incremento, recogido en el RDL 34/2020, solo será de tres puntos para las grandes empresas y estará, en cualquier caso, muy condicionado. El alza será temporal, para los ejercicios fiscales de 2020 y 2021.

El cambio en la deducción se debe, según explican desde el Ministerio de Industria, al marco establecido por la Comisión Europea para las ayudas de Estado, «que nos permite ser más generosos con el ámbito de las Pymes», que suponen «la mayoría de la industria auxiliar de automoción». E insisten en que también para las grandes empresas «se abre un marco mejor al que teníamos». Pero el cambio no ha sentado nada bien entre las grandes compañías, que no lo esperaban.

La equiparación de la deducción fiscal para la innovación en procesos a la de I+D+i, era una reclamación consolidada del automóvil. La patronal de componentes Sernauto la lleva solicitando desde 2014. El lunes, en el gélido comunicado con el que las patronales del sector valoraron la promesa de la ministra Reyes Maroto de recibir el 14% de los fondos europeos (10.000 millones), una de sus peticiones era precisamente incrementar dicha deducción «también para las empresas grandes, verdaderas tractoras de la innovación y creadoras de inversión y empleo, y al objeto de evitar que la innovación se haga por parte de países competidores y no en territorio español».

Bajo la nueva redacción, las pequeñas y medianas empresas sí se beneficiarán de un incremento sustancial de la bonificación, de 38 puntos, hasta el 50%. Pero no así los grandes fabricantes automovilísticos ni las empresas de gran volumen de producción de componentes, que disfrutarán de un incremento mucho más liviano, del 12 al 15%. Y ese alza aparece con nuevas condiciones respecto a lo que se prometió, puesto que se condiciona a que haya una colaboración efectiva con Pymes (que deben asumir el 30% de los gastos). Además, el incentivo solo se puede aplicar «a gastos efectuados en proyectos iniciados después del 25 de junio de 2020», y el importe máximo de la deducción es de 7,5 millones.