

Gobierno en 1997 y al que en el año pasado se han acogido más de 250.000 clientes, se ha mostrado como una medida buena, aunque insuficiente, al haber sido la única tomada por la Administración para modernizar un parque automovilístico en el que más del 33 por 100 de los vehículos tienen una antigüedad superior a los 10 años y más de un 25 por 100 de coches siguen utilizando gasolina con plomo.

Nuestro deseo es que se llegue a la armonización fiscal europea lo antes posible; y, además, que se apliquen otras medidas tendentes a reducir los impuestos que gravan al automóvil. Nosotros seguiremos trabajando en estos temas buscando fórmulas para proponer al Gobierno que nos permitan mantener un mercado interior fuerte y renovado, para beneficio de nuestra industria y de los usuarios de automóviles, que utilizarán vehículos más modernos, más seguros y más favorables al medioambiente.

4. Este tema afecta a un porcentaje muy grande de vehículos en España, ya que son unos 3,5 millones de coches, el 25 por 100 de nuestro parque automovilístico, los que todavía necesitan este tipo de combustible. Creo que tendrá que ser estudiado conjuntamente por los fabricantes y el Gobierno para encontrar soluciones. A través de ANFAC, los fabricantes hemos propuesto que se duplique, hasta alcanzar las 160.000 pesetas, el Plan "Prever" y que también se subvencione la adquisición de automóviles usados que equipen catalizador, siempre que se lleve a desguace otro que deba utilizar gasolina con plomo.

CHRISTIAN DELOUS

Director General de Peugeot España

1. El pasado año 1999 resultó ser un año récord para la industria del automóvil en España. El mercado alcanzó una cifra de ventas, en vehículos de turismo, superior a las 1.400.000 unidades, y la mayoría de las marcas alcanzaron asimismo récords en este sentido. Peugeot España vendió en 1999 más de 143.000 unidades de turismos y más de 22.5000 vehículos comerciales. Los 165.000 vehículos en total batieron todos los récords de ventas de la historia de la marca en España, conformando un crecimiento de Peugeot de un 25 por 100 en rela-

ción con el año anterior y una cuota de mercado superior al 10 por 100 del mismo.

2. Las previsiones de crecimiento, si no se producen alteraciones en las cifras fundamentales de la economía nacional deben establecerse en un incremento de ventas de alrededor de un 6 por 100 con relación a 1999. Nuestro modelo estrella seguirá siendo en el año 2000 el Peugeot 206, del que esperamos vender unas 70.000 unidades. Lanzaremos al mercado el 607, como representante de nuestra marca en la más alta gama y esperamos seguir creciendo en el capítulo de los vehículos comerciales, a la cabeza de los cuales sigue figurando la furgoneta Partner.

3. Por supuesto, cabe hablar de efecto favorable al pensar en el Plan "Prever", pero un efecto favorable muy limitado del que apenas se pasa del 10 por 100 de la cifra total de ventas de vehículos de turismo. Seguirá teniendo un efecto favorable pero convendría establecer un plan mucho más activo de achatarramiento para suprimir vehículos excesivamente veteranos que resultan peligrosamente antiguos y contaminantes. Seguimos teniendo uno de los parques más antiguos de la Unión Europea y esto se traduce en unas cotas superiores a la media en cuanto a colaboración en el efecto invernalero y aumento sustancial de las cifras de víctimas por accidentes de tráfico.

4. Los efectos tendrían que ser evidentemente positivos porque los coches que utilizan actualmente la gasolina super son coches con más de 10 años de antigüedad, rozando peligrosamente una media de edad superior, que son, precisamente, los que se encuentran en peores condiciones de mantenimiento y resultan, además, ruidosos, contaminantes y potencialmente más inseguros que los coches más recientes que ya están dotados de medios de seguridad pasiva y activa mucho más eficaces. Económicamente significará un impacto para muchos "bolsillos" y, esperémoslo así, un incremento en las cifras de ventas de coches nuevos y de coches usados con pocos años. Para ayudar a esos "bolsillos", que acusarán el impacto de la supresión de la super, es para los que la industria y el mercado automovilístico español demanda de las autoridades un incremento del Plan "Prever" o un plan paralelo específico para conseguir optimizar la eficaz economía en la sociedad española. De lo que no

cabe duda es de que la gasolina con plomo es mucho más contaminante que la que no lo contiene y de que es necesario renovar a fondo el parque automovilístico nacional.

JUAN ANTONIO MORAL

Presidente Director General del Grupo Fasa Renault

1. El año 1999 ha sido para el sector del automóvil un año de expansión y buenos resultados. En el ámbito comercial, el mercado de turismos ha crecido un 18,1 por 100, alcanzando un volumen total de 1.408.521 unidades matriculadas, lo que supone un nuevo registro histórico en la historia del mercado español del automóvil. Nuestra marca ha conseguido, un año más ser líder del mercado en España y situar a Mégane a la cabeza del *ranking* por modelos, con el añadido de que este modelo ha sido, en 1999, el vehículo del que más unidades se han vendido en un año, en la historia del mercado español del automóvil.

La industria del automóvil ha respondido a este crecimiento con importantes realizaciones en lo que a producción de vehículos y órganos mecánicos se refiere. Nuestra empresa, por ejemplo, ha obtenido en el pasado año un nuevo récord de producción y ha cerrado el año con 527.203 turismos fabricados, 707.500 cajas de velocidades y 752.026 motores, un 9,9 por 100, 5,6 por 100 y un 11,6 por 100 más, respectivamente, que en 1998. La actividad de nuestra empresa ha ido acompañada de importantes inversiones que superan los 30.000 millones de pesetas.

2. Nuestras previsiones de mercado para el año 2000 hablan de un incremento de cerca de un 5 por 100, con un volumen total cercano a 1.500.000 turismos. El cumplimiento de estas previsiones supondría que las matriculaciones en España superarán, de nuevo, el récord establecido en el año 1999.

En este contexto, el objetivo de nuestra marca es continuar a la cabeza del mercado español del automóvil con una penetración en turismos del orden de un 14 por 100. Para ello contaremos con importantes novedades tanto de producto como de servicios al cliente, porque no sólo queremos ser líderes en ventas, sino

también en servicios a nuestros clientes. Con estos resultados, esperamos reforzar, un año más, nuestra posición de marca líder del mercado español.

En el aspecto industrial, la producción de nuestras factorías españolas durante el presente ejercicio se mantendrá en términos similares a los de 1999. Esto es debido a que los mercados europeos, principal destino de nuestras exportaciones, las previsiones son de un ligero crecimiento en torno a un 1 por 100 ó 2 por 100.

3. Sin duda alguna, toda aquella acción de ayuda a los automovilistas para cambiar su vehículo viejo por uno nuevo, es beneficiosa para el mercado y el sector. Supone un incentivo para la adquisición de un vehículo nuevo y, lo que también es importante, retira de la circulación vehículos muy viejos que están penalizando la media de edad del parque automovilístico español y que resultan más contaminantes que los nuevos.

En Renault somos partidarios de que la Administración continúe apoyando al automovilista en este sentido, más aún ahora que muchos se verán obligados a cambiar sus vehículos en un periodo más o menos corto de tiempo dada la próxima desaparición de la gasolina super. Para la retirada de estos vehículos proponemos también la extensión del Plan "Prever" a la adquisición de vehículos de segunda mano con una antigüedad reducida y que cuenten con catalizador.

4. La supresión de la gasolina super, prevista para enero del año 2002, va a plantear un verdadero problema en nuestro país, dado que el parque automovilístico español es uno de los más antiguos de Europa y en él nos encontramos con 3.700.000 vehículos que utilizan este tipo de carburante.

Renault, junto con el resto del sector, ha venido avisando desde hace tiempo de la necesidad de acelerar la renovación del parque español de vehículos para paliar el problema que se avecina y ante el cual hay que buscar soluciones.

Si bien es probable que en un futuro próximo se comercialicen aditivos que, incorporados a la gasolina sin plomo, permitan la utiliza-