

El megaproyecto español de coches eléctricos y baterías de Stellantis y CATL superará los 4.000 millones

5:49 Estimated 1220 Words ES Language

El anuncio oficial para la construcción de la planta de baterías de Zaragoza está al caer. Según confirman fuentes conocedoras de la operación a este periódico, el proyecto conllevará una inversión conjunta de Stellantis y la china CATL superior a los 3.000 millones para la construcción de una gigafactoría, que se asemejará en tamaño a la que el grupo Volkswagen está construyendo en Sagunto (Valencia), la cual tiene una capacidad estimada inicial de unos 40 GWh. Esos más de 3.000 mi...

**Lee este artículo con una suscripción Premium
;Y consigue acceso total a The New York Times!**

liones, sumados a los aproximadamente 900 millones que supondrá la instalación de la plataforma de producción de coches eléctricos compactos STLA Small del grupo Stellantis en las factorías de Zaragoza y Vigo, sitúan la inversión conjunta de ambas iniciativas por encima de los 4.000 millones de euros.

De parte de Stellantis, la compañía está satisfecha con las ayudas públicas del Gobierno español, tal y como dejó claro el hasta este domingo consejero delegado de la compañía, Carlos Tavares, tras su visita a España el pasado lunes, en la que aprovechó para reunirse con el presidente del Ejecutivo, Pedro Sánchez. “El trabajo conjunto desarrollado en los últimos meses por los equipos de Stellantis y el Gobierno de España, ha permitido obtener un nivel de apoyo satisfactorio, lo que contribuye a las futuras decisiones. El grupo comunicará los avances en estos proyectos a su debido tiempo”, indicó la compañía en un comunicado enviado tras la reunión. “A su debido tiempo” será a la brevedad, en las próximas semanas, según fuentes conocedoras, y sucederá en cuanto China otorgue el visto bueno a la operación. El “sí” del gigante asiático se está retrasando por el conflicto arancelario con la Unión Europea, tras la aprobación de tasas extra a los vehículos eléctricos fabricados en el gigante asiático (medida que afecta, a su vez, a las propias marcas europeas que ensamblan allí, como Cupra, BMW o Dacia). Stellantis España, por su parte, ha declinado hacer comentarios al respecto de esta información ante las preguntas de este periódico.

En la noche de este domingo, sin embargo, el grupo informó de la dimisión de Tavares al frente del segundo mayor fabricante de vehículos europeo. En el comunicado, si bien no se dan los detalles concretos de la dimisión, que tiene efecto inmediato, se habla de diferencias entre el hasta ahora CEO y el resto de la dirección. “El éxito de Stellantis desde su creación se ha basado en una perfecta alineación entre los accionistas de referencia, el consejo de administración y el CEO. Sin embargo, en las últimas semanas han surgido diferentes puntos de vista que han dado lugar a la decisión del consejo de administración y el CEO de hoy”, señaló Henri de Castries, director independiente sénior de Stellantis. La empresa, que no hace referencia alguna a cambios en la estrategia, informó que el proceso para elegir a su sustituto finalizará en

el primer semestre del año que viene y que hasta entonces se formará comité ejecutivo interino presidido por John Elkann, presidente de la automovilística. En octubre, Stellantis informó que había comenzado el proceso para sustituir a Tavares, algo que se suponía que tenía que suceder a principios de 2026.

La buena sintonía entre Stellantis y el Ejecutivo español contrasta con el malestar de la automovilística de hace tan solo un año cuando la compañía quedó insatisfecha con las ayudas recibidas en la línea de baterías de la segunda convocatoria del Perte del Vehículo Eléctrico y Conectado (Perte VEC II), del que recibió 55,86 millones para levantar la gigafactoría zaragozana, que se presentó bajo el nombre de proyecto Antares. Esa cifra era una cuarta parte de a lo que aspiraba Stellantis solo para la planta de baterías. Finalmente, el Perte VEC III sí que ha resultado satisfactorio para Stellantis. Así, entre las tres convocatorias del Perte VEC y los 13,88 millones que recibió del Perte de Descarbonización, Stellantis ha sumado más de 357,8 millones en ayudas para sus tres plantas españolas (Vigo, Zaragoza y Madrid, aunque esta última no contará con la STLA Small) y la futura fábrica de baterías.

La gigafactoría zaragozana será la primera planta de baterías que Stellantis levante de la mano de un socio chino, con quien el grupo con sede en Ámsterdam formará una *joint venture*. El anuncio contrasta con el parón de las obras de las gigafactorías de Térmoli (Italia) y Kaiserslautern (Alemania), que la automovilística estaba levantando a través de ACC, cuyo accionariado comparte con Mercedes-Benz. La factoría aragonesa es un proyecto claramente diferenciado, ya que aquí el socio clave será el mayor productor de baterías del mundo, CATL. Aún a falta de saber la capacidad de producción de la fábrica y los tiempos de construcción y puesta en marcha, Aragón contará con la gigafactoría que llevaba tanto tiempo buscando tras quedarse sin la planta de baterías de Volkswagen, que finalmente se llevó Valencia. El presidente de la autonomía, Jorge Azcón, indicó en octubre que para el conjunto del año la región espera anunciar inversiones por valor de 35.000 millones de euros, entre los que destaca el histórico desembolso de Amazon Web Services para su megarréd de centros de datos, que ascenderá a 15.700 millones.

Este proyecto combinado de gigafactoría y plataforma de producción es una muestra clara de la apuesta de Stellantis por España, donde la empresa es el mayor fabricante automovilístico, con más de un millón de coches ensamblados el año pasado entre Vigo, Zaragoza y Madrid. Esta última, la más pequeña, no está incluida en el proyecto de la STLA Small y continuará centrada en la producción del C4 y el C4 X, los cuales han tenido recientemente un nuevo rediseño. De cara a más adelante está por ver su viabilidad teniendo en cuenta que, al menos de momento, no contará con la plataforma de producción STLA Small de la que saldrán todos los futuros modelos compactos de Stellantis, es decir, los vehículos que más volumen proporcionarán al grupo.

El anuncio oficial de la STLA Small tardará en llegar debido a las tensiones entre Italia (la familia Agnelli es el principal accionista del grupo) y la automovilística, que está reduciendo sensiblemente su producción en el país transalpino. Cualquier anuncio positivo de Stellantis para España u otro país europeo es recibido por Italia como una afrenta, ya que la actividad de las fábricas italianas de la compañía cayó un 41% entre enero y septiembre, según cálculos de los sindicatos. Esto es especialmente doloroso para un país que es la

cuna de marcas como Alfa Romeo o Fiat (ambas de Stellantis), que tiene en el grupo Stellantis a su principal fabricante de coches.

El conflicto entre ambas partes lleva varios capítulos, entre los que se encuentra la retirada de la bandera italiana del Fiat 600. Esto fue a petición del Gobierno de Giorgia Meloni para evitar que el consumidor pensara que el coche es de fabricación nacional. Un suceso muy similar fue el del Alfa Romeo Milano que tuvo que cambiar su nombre a 'Junior' por el mismo motivo. Además, Polonia se ha quedado con la producción del Leapmotor T03, el modelo más barato con el que esta marca china acaba de aterrizar en Europa. Stellantis compró el 20% de dicha firma el pasado año por 1.500 millones, después de haber criticado (y seguir criticando hoy día) duramente la llegada de marcas chinas al Viejo Continente.