

Stellantis Vigo cierra un acuerdo que garantiza su futuro a partir del 2026

Financiará una inversión de 600 millones con apoyo de fondos regionales

M. SÍO DOPESO
VIGO / LA VOZ

Después de meses de tensión, de tira y afloja con el Gobierno para entrar en el reparto de los fondos europeos del PERTE del vehículo eléctrico y conectado (casi 3.000 millones a repartir), la automoción gallega, con Stellantis Vigo al frente, empieza a respirar con cierto alivio.

No, el gigante del motor que lidera el portugués Carlos Tavares no ha logrado sus aspiraciones dentro del PERTE. El mayor constructor de coches de España se ha quedado fuera por incumplir las bases de la convocatoria en lo que respecta a plazos de ejecución de las ayudas.

Su plan de inversión de 600 millones en la planta de Vigo, necesaria para la producción de la nueva generación de vehículos eléctricos a partir del 2026 ha llegado a estar en el aire, y a poner en peligro su continuidad, porque sin la nueva plataforma de vehículos electrificados la factoría dejaría de ser competitiva y, por lo tanto, útil para el grupo francoitaloamericano.

La reunión de la vicepresidenta Nadia Calviño con el presidente Rueda a mediados de junio sirvió para constatar que el Gobierno no estaba por la labor de facilitar otra vía de entrada a los fondos de recuperación al motor gallego. Pero mientras Calviño cerraba la puerta del PERTE, la comisión de trabajo constituida en el Ministerio de Industria para negociar una fórmula alternativa que evite perder los 600 millones de inversión de Stellantis y afianzar el futuro de la automoción gallega parece haber dado con una solución. Fuentes del sector hablan ya de un acuerdo facilitado por la Xunta, porque sí, Stellantis Vigo tendrá ayudas pa-



Vehículo número 15 millones fabricado en Stellantis Vigo el pasado 26 de junio.

ra financiar la plataforma de producción de la nueva generación de coches eléctricos, pero serán fondos de desarrollo regional Feoer 2021-2027, que gestionará la Administración gallega.

¿Por qué se ha quedado esta infraestructura vital fuera del PERTE? Los requisitos del plan estratégico del vehículo eléctrico y conectado diseñado por el Gobierno exigen que las ayudas otorgadas a los fabricantes estén ejecutadas a 31 de diciembre del 2025, y a Stellantis Vigo no le daría tiempo, porque su plan industrial sitúa la mayor inversión necesaria, de un total de 1.200 millones, justo al año siguiente, en el 2026.

Paga Galicia

El acuerdo se da ya por cerrado, aunque desde la Xunta insisten en conocer la suma que tendrá que aportar Galicia, una cantidad que no ha trascendido. No

es la primera vez que Stellantis Vigo, antes PSA, saca adelante un plan de inversiones con el apoyo de los fondos regionales. La última vez fue el programa de lanzamiento de las furgonetas eléctricas Berlingo y Partner Galicia, que la Xunta apoyó con 5 millones de euros.

Falta de conexión

Aunque lo verdaderamente importante es que el grupo de Carlos Tavares ya tiene encauzado el apoyo económico que precisa para seguir adjudicando nuevos modelos a la planta gallega, desde el sector preocupa la «falta de conexión» entre el Gobierno de España y la multinacional de Volkswagen y Seat porque han entrado en el PERTE por la puerta grande, pero también hay que decir que el primer proyecto que presentó Stellantis, el famoso Autoáncora, no estaba bien definido. Luego se hicieron bien las cosas, pero todo hay que decirlo», aclaran estas fuentes.

tamos hablando de un gigante con fábricas en 30 países. Ya no es la PSA de antes. Vigo, que el 26 de junio llegó a la producción del vehículo número 15 millones, ya no solo compete con las fábricas francesas o con Chequia por la adjudicación nuevos modelos. Tras la compra de Opel y Fiat, la competencia es mayor, y si el grupo apuesta por invertir aquí, lo mínimo que hay que hacer es no poner pegos, porque si no se irán a donde se lo pongan fácil», sostienen estas fuentes, que, al mismo tiempo, se muestran críticas con la multinacional de Carlos Tavares. «Críticamos a Volkswagen y Seat porque han entrado en el PERTE por la puerta grande, pero también hay que decir que el primer proyecto que presentó Stellantis, el famoso Autoáncora, no estaba bien definido. Luego se hicieron bien las cosas, pero todo hay que decirlo», aclaran estas fuentes.

Más de 70.000 coches perdidos en el primer semestre

Dentro de unos días, el próximo 22 de julio, Stellantis Vigo y toda su red de proveedores de componentes se irán de vacaciones durante tres semanas (hasta el 17 de agosto).

La factoría viguesa cierra así una primera mitad de año difícil, afectada por la falta de suministros, fundamentalmente de componentes electrónicos que no han llegado a la fábrica, por culpa del desabastecimiento mundial de microchips, que todavía ha afectado de forma muy notable a la industria del automóvil durante los seis primeros meses

del año. En este tiempo, la planta de Stellantis Vigo se ha visto obligada a parar las líneas de montaje más de 40 días, en diferentes turnos. Este bloqueo de la actividad se traduce en la pérdida de producción de más de 70.000 vehículos, según las estimaciones de los representantes del comité de empresa consultados, ya que no existe una cifra oficial.

Han sido paradas en las que la factoría ha tenido que echar mano del ERTE (el segundo consecutivo aprobado a causa de la crisis de los microchips) para evitar un mayor impacto social sobre

la plantilla fija, que se aproxima a los 7.000 trabajadores. Sin embargo ha tenido que prescindir de más de 600 eventuales, debido a la supresión del turno de fin de semana, que, previsiblemente, se volverá a activar a finales de este año o principios del 2023.

Porque las previsiones de actividad para la vuelta de vacaciones son buenas. De hecho, la planta gallega se encuentra a pleno rendimiento desde el pasado mes de junio, en el que logró recuperar el flujo normal de componentes. De este modo, el ritmo de actividad se ha vuelto a situar

en las 2.300 unidades fabricadas en los tres turnos de trabajo (mañana, tarde y noche).

La dirección de la factoría viguesa confía en recuperar la actividad perdida en el primer semestre a la vuelta de vacaciones, y poder acabar el año con un volumen de producción cercano al del 2021, en el que Stellantis Vigo fabricó 489.000 coches, pese a que la crisis de los microchips provocó una pérdida de 110.000 unidades. Contribuye a ello el reciente lanzamiento de la furgoneta Doblé, el primer Fiat fabricado en Galicia.

Altia se hace con el 100 % de Wairbut por 5,4 millones de euros

REDACCIÓN / LA VOZ

Altia anunció ayer la adquisición del 100 % de Wairbut, una firma con experiencia relevante en el sector público, concretamente en áreas como defensa, interior o sanidad. «Wairbut trae consigo interesantes sinergias para el impulso de la digitalización de nuestros clientes y suma su visión en áreas como la seguridad o el internet de las cosas, con el objetivo de incrementar y complementar el portafolio de servicios y soluciones del grupo», explican desde Altia.

La operación está valorada en 5,4 millones de euros, un precio sujeto a un posible ajuste en función de los resultados que la compañía obtenga en el 2022. Con un volumen de negocio recurrente y en expansión, Wairbut cerró el 2021 con unos ingresos de 7,4 millones de euros y un ebitda de 0,8 millones de euros: «Lo que demuestra la estabilidad, solvencia y proyección del proyecto». Altia, por su parte, cerró el 2021 con una cifra de negocio que alcanzó los 125,9 millones.

El grupo educativo gallego Northius explora la entrada de nuevos socios

REDACCIÓN / LA VOZ

Northius continúa con su proceso de expansión. El grupo gallego, especializado en el sector de la formación, estudia la entrada de nuevos socios en la compañía con el objetivo de acelerar su proceso de expansión internacional. La firma está actualmente valorada en más de 600 millones de euros y, tal y como explican desde la empresa, en solo 18 meses han conseguido cumplir con su plan de crecimiento a cinco años y están ya presentes en más de 20 países. En A Coruña, donde se encuentra su sede, da trabajo a más de 300 personas (cerca del 50 % de la totalidad de su plantilla). «Somos una compañía fundada en Galicia y enteramente gallega. Para nosotros hay algo innegociable: la gobernanza del grupo se seguirá llevando desde A Coruña», explica Carlos Díaz, su consejero delegado. La empresa explora varios escenarios, que van desde la entrada de nuevos socios hasta una eventual integración con algunos de sus homólogos en Francia, Inglaterra o España.