

ARAGÓN

«Si no piensas en tu porvenir, no lo tendrás». John Kenneth Galbraith (1908-2006) Economista estadounidense.

Los proveedores de Stellantis esperan que la plataforma STLA Small atraiga más modelos

● La industria auxiliar aplaude su adjudicación ya que supondrá más carga de trabajo en Figueruelas a partir del segundo semestre de 2027, pero advierte de que quedan dos años de caída de producción

ZARAGOZA. Tres modelos no bastan para aprovechar al máximo la capacidad de la fábrica zaragozana de Stellantis. Los números lo evidencian. Figueruelas prevé producir este año 289.000 coches, un 22,3% menos que en 2024 y un volumen muy alejado de los 487.000 vehículos que llegó a hacer en 2007. «Stellantis ha confirmado, con la adjudicación de la plataforma STLA 'Small' (del coche pequeño), su intención de fabricar otros modelos en la planta de Zaragoza y por supuesto la industria de componentes, sea cual sea la marca del modelo que venga, va a poner todo de su parte para que se incremente el volumen de producción», señaló ayer Benito Tesier, presidente del Clúster de la Automoción y la Movilidad en Aragón (CAAR).

Convencido de que tras la gigafactoría, la segunda noticia más importante para el sector en Aragón ha sido la confirmación por parte del director de Operaciones de Stellantis en Europa, Jean Philippe Imparato, de la asignación a la planta zaragozana de esta plataforma, Tesier incidió en que la llegada de nuevos modelos garantiza la producción de coches por lo menos hasta 2035.

Eso sí, más allá de la renovación, a partir del segundo semestre de 2027, de dos de los modelos que fabrica Figueruelas (Corsa, Peugeot 208), además de previsiblemente el DS3 en cuyos estudios previos trabajan ya algunos proveedores en la Comunidad) falta por conocer la fecha de los nuevos lanzamientos –que se han ido retrasando para ver si mejora el mercado de los eléctricos– y qué modelos asignará Stellantis a la planta zaragozana. El último en llegar a la planta ha sido el Lancia Ypsilon.

Soluciones a corte plazo

Mientras tanto, para sortear esta caída de producción prevista en 2025 y 2026, las soluciones a corto plazo que desplegó Tesier son «la adjudicación de un nuevo modelo o el incremento de volúmenes de los existentes». Pero en caso de no producirse, advirtió, la industria auxiliar «tendrá que llevar a cabo ajustes internos en sus plantas adaptando su capacidad productiva a ese menor volumen de Stellantis o, por contra,



Trabajadores en el taller de baterías de la factoría zaragozana de Stellantis. FRANCISCO JIMÉNEZ

«La llegada de nuevos modelos garantiza la producción de coches por lo menos hasta 2035», apunta Benito Tesier, presidente del CAAR

«La carga de trabajo en automoción será este año menor de la habitual, afortunadamente estamos diversificados y el impacto no será tan directo», dice Jorge García, de Converzar

«La asignación de la plataforma es una grandísima noticia para todo el sector», señala Tomas Ramos, de ArcelorMittal

buscar proyectos alternativos de compensación» para al menos alcanzar ese volumen de coches de 2024, 372.481, fabricados en la planta zaragozana. La fábrica de Stellantis Vigo cerró el pasado año con 516.050 coches fabricados y la de Villaverde (Madrid) con 92.589. Y para las tres factorías con las que cuenta la compañía, Imparato se ha comprometido a derivarles carga de trabajo con la plataforma STLA a partir del segundo semestre de 2027. También dejó abierta la posibilidad de poder producir en España un par de modelos de Leapmotor Internacional (participada al 51% por Stellantis).

Por otra parte, Tesier confía en futuras decisiones que pueda tomar Europa sobre las emisiones y en que los mercados reaccionen. «No hay que olvidar la excesiva antigüedad del parque europeo y que antes o después tiene que renovarse y eso implicará

un incremento de ventas». «Todo lo que sea asignación de una nueva plataforma, sumado a la implantación de la gigafactoría es asegurar la continuidad del negocio para varios años», coincidió Jorge García, director general de Converzar. Otra cosa es, avanzó, los dos años de transición que quedan por delante con menor producción. «Hay que pasarlos lo mejor posible, pero si Stellantis mantiene sus planes de electrificar al 100% todo lo que fabrica, la adjudicación de la nueva plataforma STLA más la fábrica de baterías, es la mejor manera de llegar con ventaja sobre otras ubicaciones», dijo.

Un par de años de transición

Y respecto a cómo se pasará 2025, indicó que será un año de transición: «La carga de trabajo en automoción será menor de la habitual», pero «afortunadamente estamos diversificados y el impac-

to no será tan directo», señaló, seguro de que «Aragón no está en mal lugar para competir en el reparto de futuros modelos».

Asimismo, Tomas Ramos, director general de ArcelorMittal Thailored Blanks, considera la asignación de la plataforma «una grandísima noticia para todo el sector, que unida a la fábrica de baterías, puede suponer fijar muchos puestos de trabajo para la próxima década». Y de cómo afrontan este año, el directivo indicó que «ajustando las capacidades a la demanda como no puede ser de otra manera, y trabajando para estar preparados para los siguientes proyectos».

Tesier recordó que la inversión conjunta del fabricante y la industria auxiliar para el lanzamiento de un nuevo modelo suma aproximadamente unos 700 millones de euros, 350 aportados por cada una de las partes.

M. LLORENTE