

ECONOMÍA Y TRABAJO

Las plantas de coches blindan con los fondos europeos su reconversión

Las gigafactorías y la electrificación de las fábricas copan los fondos Next Generation

DANI CORDERO, **Barcelona**
La reconversión de la industria española del motor para producir vehículos a pilas parece no tener ya marcha atrás. Todas las marcas con presencia industrial en España han aprovechado las ayudas europeas para asegurarse líneas de producción de un componente que representa una tercera parte del coste de un coche eléctrico: la batería. Stellantis, Seat, Ford y Renault han tirado del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica del vehículo eléctrico (Perte-VEC) para asegurarse en conjunto casi 100 millones de euros de subsidios a fondo perdido para poner en marcha líneas de ensamble de baterías eléctricas, a los que se suman tres gigafactorías que les suministrarán las pilas que se conectan en esas baterías. La convocatoria cerrada la semana pasada por el Ministerio de Industria ha logrado el fin que perseguía: crear ese primer cordón de protección de las fábricas españolas ante la disrupción del sector, que necesitaban instalaciones cercanas para ahorrar en un componente crítico como las baterías, pero también pesado y costoso de transportar. En esta línea de ayudas se han repartido 550 millones de euros, que se añaden a los 877 millones repartidos en 2022 en la primera convocatoria de este Perte, menos de un 30% de lo que se pretendía, lo que ha obligado a habilitar nuevas ventanas.

Como contrapartida a esas inversiones, han sido más discretos los proyectos que no están tan cerca de las cadenas de ensamble de vehículos. Actividades como la extracción y el tratamiento de minerales o el reciclaje de baterías ya usadas, que en el futuro pueden ser un importante campo de negocio ante la falta y el encarecimiento de materias primas, apenas han captado una cuarta parte de los fondos Next Generation repartidos en esta convocatoria, que cuenta con dos patas: una centrada en la cadena de valor de la batería eléctrica (550 millones en total además de los créditos) y otra más centrada en la producción de vehículos y de componentes (344 millones en subsidios y 215 millones en créditos blandos).

“Estamos muy orgullosos del desempeño de esta convocatoria. Es un éxito rotundo y responde a una realidad industrial. Hemos aprobado 26 proyectos de 21 empresas distintas y todos ellos son claves para la nueva revolución industrial”, señaló Héctor Gómez, el ministro de Industria en funciones a EL PAÍS.

El mapa de las ayudas del Perte-VEC en su versión de baterías eléctricas muestra un reparto estratégico sobre el territorio de las nuevas fábricas de celdas de baterías. A la gigafactoría del Grupo Volkswagen en Sagunto (Valencia), decidida en la primera convocatoria del Perte, se suman ahora



Terreno en el que se construirá la gigafactoría de Volkswagen en Sagunto, en marzo. / KAI FOSTERLING (EFE)

Proyectos perceptores de ayudas

PERTE-VEC de la línea de baterías para coches eléctricos.



Fuente: Ministerio de Industria.

EL PAÍS

la de Envision en Naval Moral de la Mata (Cáceres) y previsiblemente la que Stellantis construirá en Figueruelas (Zaragoza), esta última pendiente aún de la obtención de mayores recursos públicos tras recibir 56 millones, una cantidad muy alejada de los 200 millones a los que aspiraba el grupo francoamericano. Pese a ello, esas dos instalaciones han absorbido casi la mitad de las ayudas a fondo perdido repartidas en

esta convocatoria (528 millones, sin tener en cuenta créditos blandos asignados), a las que se suman otras de menor tamaño. Un proyecto destacable por su espíritu innovador es el de Basquevolt, que aspira a producir en Vitoria baterías más avanzadas, de estado sólido. Recibirá 14,6 millones para fabricar pilas que aporten mayor autonomía a los vehículos. Los recursos asignados (apenas se han quedado 21,2 millones

sin asignación, además de 187 millones en créditos con tipos de interés ventajosos) acompañarán unas inversiones de miles de millones. De los 26 aprobados, nueve corresponden a inversiones que se centran en extracción y tratamiento de materias primas y al reciclaje de baterías para poder conseguir nuevos recursos. Esa parte de la cadena de valor, que un informe del Tribunal de Cuentas Europeo llamaba a pro-

mover para ganar competitividad ante China y Estados Unidos en el campo del coche eléctrico, se ha quedado con una cuarta parte de las ayudas totales de esta ventana del Perte, 123 millones de euros.

Ese tipo de inversiones, más alejadas del aprovisionamiento directo de las fábricas de coches, dio un paso de gigante en las últimas asignaciones de fondos que efectuaron los técnicos del Ministerio. El proyecto de Basf para construir una nueva planta de refinado de metales en Tarragona fue aprobado a finales de octubre con una aportación en ayudas de 15,8 millones. Lotte, con una inversión de 400 millones de euros para producir elecfoil, un elemento básico para las celdas de baterías, se aseguró 49,26 millones el miércoles. Antes, ambos informes habían sido desestimados y fueron rescatados tras el periodo de alegaciones. A esas inversiones se suma en última instancia también el plan para producir hidróxido de litio en Cáceres, por parte de Tecnología Extremeña del Litio, con una asignación de 18,8 millones y otros proyectos.

Cortoplacismo

“No hemos sido capaces de crear un sector industrial potente y nuestra mirada de la economía es siempre tan cortoplacista que cuesta más sacar este tipo de proyectos: alrededor de la tecnología del coche eléctrico, España tiene poco que decir”, se lamenta Luis Romeral, director del grupo de investigación sobre Control de Movimiento y Aplicaciones Industriales de la Universitat Politècnica de Catalunya. El ministerio ha acabado desestimando otras propuestas de Basf, cinco de Ficosa e incluso una inversión para levantar un centro de reciclaje de baterías en Seat.

“Si, hay iniciativas, pero es verdad que desde el punto de vista de la inversión no son de tanta envergadura, pero sí hay proyectos de componentes, de gestión de la batería o de algún compuesto... Pero es cierto que a nivel de inversión no son tan atractivos”, afirma Míriam Pérez, directora de PWC Consulting. Jordi Esteve, socio de la consultora, afirma y señala que quizás no ha llegado todavía el momento de que España cuente con todos los factores de producción de una batería.

Gómez, que ha superado el temor de repetir el fiasco que supuso la primera convocatoria del Perte-VEC, en el que apenas se gastaron el 29% de los recursos disponibles, llama a “no disociar la línea A [centrada en baterías] de la B, específicamente orientada a la cadena de valor y donde hemos recibido 75 planes de inversión”, y que prevé tener adjudicada en el primer trimestre del próximo año. En aquel mismo periodo, está previsto crear una nueva línea que previsiblemente será el último manguerazo de ayudas para la automoción, 1.200 millones de euros cuyo reparto no tiene todavía unos criterios claros.

“Será una línea que dé continuidad a los Perte existentes y resuelva las carencias de estos”, explica el ministro de Industria, optimista en todo caso con el reparto de unos recursos que, en conjunto, prevé que movilicen 8.600 millones de euros en inversiones.