



Coches de Chery, a la espera de ser embarcados, en el puerto de Wuhu en agosto de 2023. WANG YUSHI (GETTY)

Chery será la primera automovilística china en fabricar coches en España

La empresa llega a un acuerdo con EV Motors y ensamblará vehículos al completo, entre ellos su Omoda 5 eléctrico, en las antiguas instalaciones de Nissan en Barcelona

MANU GRANDA
Madrid

Chery se convertirá en la primera automovilística china en fabricar coches en España. La compañía EV Motors, que busca reindustrializar la antigua Nissan Barcelona, y la empresa asiática acaban de cerrar un acuerdo para que Chery haga vehículos al completo en la Zona Franca de la Ciudad Condal y ocupe así el sitio dejado por la nipona en 2021, según adelantaron fuentes conocedoras de la operación a *Cinco Días*. Se cerrarán así unas negociaciones que se han alargado durante meses. Se espera que la firma del acuerdo se celebre el 19 de abril en la Zona Franca, en una ceremonia a la que acudirán autoridades tanto del Govern como del Gobierno central.

Los planes de Chery son fabricar vehículos al completo, entre ellos su Omoda 5 eléctrico. Esto es importante, ya que durante gran parte de las negociaciones lo que se habló fue que la automovilística solo haría coches que ya viniesen semiamontados desde China. Ahora la compañía ha acordado hacer vehículos al completo, lo que conllevará un volumen mayor de contrataciones. Por su

parte, EV Motors asegura que "las conversaciones para alcanzar un acuerdo continúan" y muestra "un prudente optimismo sobre su desenlace".

Cinco Días informó en febrero de que Chery, a través de EV Motors (dueña de BTech, compañía que ahora lidera en solitario el D-Hub tras el paso atrás de su antiguo socio QEV), había encargado la creación de una línea de producción pequeña para el montaje de unidades semiamontadas DKD al grupo Loafa, compañía que también tiene como clientes a Volkswagen y Seat. El contrato era de 1,5 millones de euros por una línea que podía montar hasta ocho vehículos a la vez del Omoda 5 eléctrico, aunque también estaba preparada para hacer los Tiggo 8 y Tiggo 9.

Dicha línea ya está terminada, pero ahora el acuerdo con Chery es hacer vehículos al completo y para ello necesitará rehabilitar una de las líneas de montaje de la antigua Nissan, la más moderna de las tres con las que cuenta la fábrica, algo de lo que también se encargará Loafa. El acuerdo alcanzado entre EV Motors y la empresa china es por "la implantación total de Chery en la antigua Nissan". En una reunión con

un reducido grupo de periodistas celebrada en febrero en Madrid, Chery había señalado que emplearía a más de 1.000 personas en Barcelona, pero cuando el plan pasaba por producir unidades semiamontadas.

Las instalaciones de la antigua fábrica de Nissan en Barcelona han superado dos auditorías encargadas por Chery, que en la última visita de sus técnicos obligó a poner en marcha todas las

instalaciones en vacío para asegurar que están al día, informa **Dani Cordero**. En esa prueba se incluyó el taller de pintura, que Nissan se comprometió a renovar con una inversión de 70 millones para adecuarla a la nueva normativa ambiental, y cuya renovación sigue pendiente. La voluntad de fabricar vehículos enteros obliga a Chery a un esfuerzo más. Buscar proveedores locales de piezas, porque de otra forma

Ford negocia dos meses más de ERTE en Almussafes

Ford les ha pedido tiempo a los representantes de los trabajadores de la planta de Almussafes (Valencia) para determinar cómo será el futuro vehículo multienergía que la compañía asignó la semana pasada a la factoría. Según explicó ayer UGT tras una reunión celebrada con la dirección europea de la empresa estadounidense en Colonia (Alemania), esta le ha informado de que necesitará un par de meses más (según cálculos del propio sindicato) "para poder concretar los

volúmenes de fabricación, la fecha de lanzamiento, así como la plantilla que requerirá" el nuevo vehículo llamado a salvar el empleo en la planta. Por ello, UGT ve necesario negociar un nuevo ERTE (Expediente de Regulación Temporal de Empleo) de dos meses "que proteja a la plantilla". Actualmente, la fábrica tiene activo un ERTE hasta el próximo 19 de abril que afecta a un máximo de 700 personas de una plantilla de 4.700 trabajadores.

el coste de los vehículos fabricados en España sería excesivo. Algunas fuentes explican que más de la mitad de las piezas tendrían que ser españolas.

Buena noticia

Este acuerdo supone una gran noticia para los 1.400 trabajadores de la antigua Nissan que estaban a la espera de una solución, más de dos años después de que la nipona bajase la persiana. La primera candidata fue otra automovilística china, Great Wall Motors (GWM), para tener allí su primer centro productivo en Europa. Sin embargo, esa opción, que hubiese supuesto una solución casi inmediata, ya que las conversaciones con el fabricante tuvieron lugar incluso antes de que Nissan cesara su producción, se frustró porque las instalaciones no podían albergar una producción de 300.000 unidades anuales, según GWM.

El no de ese fabricante chino obligó a iniciar un proceso de reindustrialización que se cerró en febrero de 2023, con el D-Hub, en ese entonces liderado por QEV, que junto al socio logístico Goodman se alzaron como ganadores del proceso de licitación llevado a cabo por el Consorcio de Zona Franca de Barcelona. Desde entonces, el D-Hub no consiguió generar suficiente carga de trabajo para llenar la planta y tiene a unas 730 personas en plantilla, 606 de ellas con contratos de formación. QEV, que presentó su marca de furgonetas eléctricas Zeroid en marzo de 2022, apenas ha conseguido pedidos de su vehículo comercial, siendo el contrato con Bimbo (unas 1.500 unidades) el más importante hasta ahora.

QEV comenzó a ensamblar una parte de esas furgonetas de Bimbo en China, pero ya ha enviado un lote de 44 unidades DKD a Barcelona, las cuales ya se encuentran en la planta. Según fuentes sindicales, actualmente se está estudiando cómo será el proceso de fabricación, algo habitual en el comienzo de toda actividad productiva, y se espera la llegada de un segundo lote de 200 unidades para llegar a 1.000 a fin de año. QEV ha pasado a ser un cliente del D-Hub, cuya actividad depende totalmente de EV Motors.

La salida de QEV del D-Hub ha sido uno de los elementos que permitió desencallar las negociaciones con Chery, que solo quería negociar con EV Motors. Ambas partes parecían tener cerradas las negociaciones el jueves de la semana pasada, pero estas volvieron a quedar en el aire a falta de "cerrar unos flecos", según señalan fuentes conocedoras, los cuales terminaron cerrándose en el viaje que esta semana hicieron directivos de EV Motors a China. Como refuerzo, el consejero de Empresa y Trabajo de la Generalitat, Roger Torrent, se desplazó ayer hasta Wuhu para cerrar las conversaciones, si bien no coincidirá con los directivos de Btech que han visitado estos días Chery para perfilar los últimos flecos.