

# Little levanta en Mos una planta piloto de más de 3 millones para reciclar baterías

La firma viguesa, que fabrica coches eléctricos, crea la 'spin-out' Little Electric Energy para este proyecto de I+D que se implantará en A Veigadaña ▶ Creará 35 empleos nuevos

ADRIÁN AMOEDO ■ Vigo

La Comisión Europea apuesta fuerte por la movilidad verde. Tras impulsar en 2018 la Alianza Europea de Baterías para apoyar al sector de la automoción a través de toda la cadena de valor, desde Bruselas han dado esta semana un nuevo impulso. La CE aprobó un paquete de 2.900 millones de euros para el proyecto *Innovación Europea en Baterías*, que abarcará desde la extracción de la materia prima, el diseño y la fabricación de las celdas de baterías, hasta el reciclado y la eliminación. Entre las 42 empresas que participarán figuran Ferroglobe, con planta en Galicia, y la viguesa Little Electric Cars. La firma especializada en la fabricación de pequeños vehículos eléctricos apuesta por indagar en el reciclaje de las baterías. Para este cometido decidió crear la *spin-out* Little Electric Energy, con la que está levantando una planta de más de 3 millones de euros en el polígono de A Veigadaña, en Mos, donde creará 35 nuevos empleos. "Y esto será un primer impulso; en el futuro se multiplicará en mucho más", explica su fundador y CEO, Rubén Blanco.

Las obras comenzaron hace unos días y su nave, de algo más de 3.000 metros cuadrados, se enmarca dentro de la inversión conjunta de once empresas de Mos y Vigo para construir sus plantas en el Parque Empresarial de Mos (Pemos) a través de la inversión de 10 millones de euros.

Little, marca por la que se conoce a la empresa de vehículos, arrancó

## Maroto: "La cadena de valor de las baterías jugará un papel estratégico"

Packs y se orienta a darle una segunda vida a las baterías enfocada a sistemas de almacenamiento de energía en viviendas y pymes. Para ello se

dedicará al análisis celda a celda de las baterías, enviando las inservibles a plantas de reciclaje y dándole una nueva vida a las que están en buen estado, convirtiéndolas en *battery packs* a gusto del cliente final, con 4, 8, 12 o 16 KWh. El equipo liderado por Blanco calcula que cuando una batería se desecha entre el 60% y el 90% de la capacidad de almacenaje todavía resulta recuperable.

A la espera de saber qué cuantía recibirán de Bruselas, la *spin-out* se encuentra "en pleno proceso de ampliación de capital", según señala Blanco, para lo que están "dando la oportunidad a diferentes inversores a participar del éxito de este nuevo mundo". La idea es que la planta pi-

Foto de las obras de la factoría de Little. En el recuadro, recreación del conjunto de naves que se levanta en Mos y entre las que está la planta piloto de la firma viguesa. // FdV



loto esté operativa ya este mismo año y que alcance una producción en masa a partir de 2024.

## Industria

La integración de Ferroglobe y Little Electric Energy dentro del proyecto *Innovación Europea en Baterías* fue celebrado por parte del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. "Es muy importante que España, a través de estas dos empresas, esté en la primera línea de este proyecto que apues-

## Stellantis impulsa una filial para la movilidad eléctrica junto a Engie

El grupo Stellantis, a través de su filial FCA Italia, y Engie EPS se unen para crear una *joint venture* que ofrecerá servicios y soluciones en el campo de la movilidad eléctrica. Las dos compañías se comprometen a realizar inversiones y a participar en una nueva empresa conjunta en el sector en línea con el principio de acuerdo anunciado en noviembre del año pasado.

De esta forma, la entidad creada por FCA Italia y Engie EPS ofrecerá a sus clientes diferentes soluciones y servicios como infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos residenciales, públicas o privadas, así como suscripciones de recarga energética o tecnologías *Vehicle-to-Grid*.

El objetivo de esta colaboración, según señalaron las dos compañías, es facilitar el acceso a los diferentes usuarios a la movilidad eléctrica y aumentar la accesibilidad para todos los conductores. La puesta en marcha de esta nueva *joint venture* está previsto que se culmine en los "próximos meses".

ta por una soberanía industrial en el ámbito de las baterías para la automoción y el almacenamiento ante la pujanza de los países asiáticos", reivindicó ayer la ministra del área, Reyes Maroto.

## Participa en el proyecto "Innovación Europea en Baterías" junto a Ferroglobe

Con el movimiento de Little se refuerza el posicionamiento de Vigo y su área como epicentro para el futuro del vehículo eléctrico. Con Stellantis fabricando en Balaídos las furgonetas eléctricas, la guinda sería la fábrica de baterías que buscan atraer tanto Zona Franca con el Concello.

# La fusión de PSA con Fiat Chrysler ya está aquí

Jesús F. Lampón\*



la red de producción que previamente tenía PSA en Europa, ya que FCA aporta siete plantas en Italia, una en Polonia y una en Turquía. Esto implica una mayor competencia en el reparo de producción y asignación de recursos. Por otra parte, en este nuevo contexto de fusión, la planta de Vigo va a optar a fabricar un mayor número de modelos, los de las marcas de FCA (Lancia, Fiat, Jeep, Chrysler, Alfa Romeo o Dodge, entre otras). En esta situación de mayor competencia intracorporativa y también de optar a fabricar un mayor número de modelos, ¿qué implicaciones tiene para la planta viguesa y

qué es importante analizar? En primer lugar, es necesario evaluar la posición competitiva de la planta viguesa frente a las demás plantas de la red. Es necesario investigar y hacer un *benchmarking* para conocer esta posición. A priori, los antecedentes indican que tiene una buena posición, ya que su productividad es de las mejores del grupo, su tamaño (en términos de capacidad productiva) es óptimo para obtener economías de escala y sus procesos, instalaciones y medios de producción han demostrado recientemente una buena flexibilidad para incorporar nuevos modelos a la planta.

La segunda cuestión a investigar es la de identificar si existen modelos o versiones de algún modelo que puede ser candidato a fabricarse en la planta viguesa. Respecto a este análisis es conveniente decir que la planta tiene experiencia reciente en producir una amplia gama de modelos, que van desde berlinas *low cost*, pasando por un monovolumen y un SUV, hasta una furgoneta. En el caso de la furgoneta, Vigo se ha convertido en la planta en exclusiva de fabricación de este tipo de vehículo para el grupo PSA, e incluso produce la furgoneta para otras marcas. Una estrategia de producción en exclusividad que han utilizado otros fabricantes como Renault o VW y que ahora puede ser adoptada por el nuevo grupo Stellantis.

Además, sería conveniente estudiar si existe capacidad para incorporar nueva producción, y en caso de no tener capacidad, qué soluciones se podrían proponer. La planta está en cifras de su mayor producción de los últimos

años. Y si bien ésta depende de la demanda del mercado, la matriz en Francia parece haber decidido maximizar la ocupación de las líneas de producción viguesa. Paralelamente, es necesario analizar a los proveedores situados en Galicia, ya que implicaría una mayor demanda de componentes derivada de los nuevos modelos. Muchos de estos componentes se deben fabricar aquí por motivos logísticos.

Por último, me gustaría dejar una reflexión: ¿Podría esta fusión traer una nueva planta (satélite) de Stellantis a Vigo? Hoy sabemos que es un anhelo más que una hipótesis de investigación. Pero también sabemos que no sería el primer grupo automovilístico que tuviese una segunda planta en la misma ciudad, véase el caso de Nissan en Aguas Calientes (México).

\*Profesor del Departamento de Organización de Empresas y Marketing de la Universidad de Vigo

Fiat Chrysler (FCA) y PSA ya compartían la producción de determinados vehículos; con la fusión y creación del nuevo grupo Stellantis han decidido ir más allá de esa colaboración. Si bien desde nuestro grupo de investigación de la Universidad de Vigo no hemos analizado los motivos que han llevado a esta fusión, las ventajas señaladas en la literatura científica nos pueden dar la clave. Entre estas ventajas destacan el aprovechamiento de las economías de escala (mayor poder de negociación en la compra de componentes), compartir inversiones en nuevas tecnologías clave (desarrollo y fabricación de baterías eléctricas) o asignar más eficientemente las capacidades de producción entre las plantas de la nueva red resultante. Sea cual sea ese motivo, lo que desde la Universidad de Vigo nos interesa es analizar las implicaciones que esta fusión puede tener para el sector en Galicia.

Un primer análisis destaca que esta fusión incrementa en nueve plantas