

EMPRESAS

Stellantis estudia alternativas para evitar el cierre de su planta de Madrid

DEJARÁ DE FABRICAR EL C4 EN 2029/ El grupo baraja convertir la fábrica en un centro de reacondicionamiento de vehículos o en un 'hub' de recambios, pero no se plantea adjudicar la producción de un nuevo coche.

Carlos Drake. Madrid

El grupo automovilístico Stellantis, nacido de la fusión de gigantes del sector como PSA (Peugeot, Opel o Citroën) y Fiat Chrysler (Fiat, Jeep, Lancia o Chrysler), ha confiado siempre en España como bastión industrial, pese a tener raíces francesas e italianas.

La compañía que dirige el italiano Antonio Filosa desde mediados del año pasado cuenta en España con tres fábricas, situadas en Madrid, Vigo y Figueruelas (Zaragoza) y en su hoja de ruta continuará siendo un pilar de su fabricación en Europa, puesto que es el mercado en donde produce más vehículos, por delante de Francia o Italia.

Stellantis ha reafirmado su apuesta por España con el reciente anuncio de un megaplan industrial, con una inversión de más de 5.000 millones de euros para sus fábricas de Figueruelas y Vigo, por lo que el centro de Madrid queda, por el momento, fuera de los planes de futuro del grupo.

Esto ha hecho saltar las alarmas y desde el grupo y, sobre todo desde la filial española, se han puesto a pensar posibles alternativas que garanticen el futuro a largo plazo de este centro, en el que se fabrica en la actualidad un único modelo: el Citroën C4 y su variante eléctrica ë-C4. Sin embargo, el plan de producción de este modelo solo está confirmado hasta 2029, por lo que no hay visibilidad de lo que sucederá después.

En una visita a Madrid en enero del año pasado, el entonces director de operaciones de Stellantis en Europa, Jean-Philippe Imparato, confirmó que la factoría madrileña tenía futuro, aunque no dio más detalles, y aseguró que los planes para Villaverde se confirmarían a lo largo de 2025. "Todas las opciones están sobre la mesa", avisó Imparato.

Por su parte, el entonces CEO de Stellantis, Carlos Tavares, alabó el trabajo realizado por la planta de Madrid

El centro de Madrid ha quedado fuera del megaplan industrial de Stellantis para España



La planta de Stellantis en Villaverde (Madrid) se abrió en 1952 y ha fabricado modelos icónicos como el Simca 1000 o el Talbot Horizon.



Stellantis fabrica en Madrid el modelo C4 de Citroën.

para reducir costes y casi igualarse a las otras fábricas del grupo en España. "Madrid es un muy buen ejemplo de una fábrica que durante los últimos diez años ha hecho una gran transformación para mejorar costes, calidad y rendimiento", indicó el directivo.

Opciones sobre la mesa

Sin embargo, la baja producción de la planta junto con que solo fabrica un modelo

con fecha límite en 2029 y la convulsa situación del sector del automóvil a nivel global han llevado a la compañía a plantearse varias posibilidades, aunque en ningún caso, según explican a EXPANSIÓN fuentes conocedoras, está sobre la mesa adjudicar la producción de un nuevo modelo que sustituya al actual Citroën C4.

Una de las opciones con más peso es prolongar la vida

Una fábrica con 75 años de historia

C.D. Madrid

La planta de Villaverde fue fundada en 1952 por el histórico Eduardo Barreiros, una de las figuras de referencia de la industria automovilística española. El centro pasó en 1978 a manos francesas, como parte del conglomerado PSA Peugeot Citroën, que posteriormente se convirtió en Grupo PSA.

Esta factoría tiene un tamaño reducido, con una producción de unos

100.000 vehículos al año y es la más pequeña de las tres de Stellantis en España, por lo que siempre su futuro ha estado en el aire.

De las líneas de montaje de este centro, a lo largo de su historia, han salido modelos emblemáticos como el Simca 1000, los Talbot Horizon o Solara, los Peugeot 305, 309, 207 o 207 SW o CC y también los Citroën C3, C3 Pluriel, el C4 Cactus o los actuales C4 y el eléctrico ë-C4.

del C4, a lo que puede contribuir la decisión de Bruselas de flexibilizar los objetivos de emisiones para 2035.

No obstante, Stellantis también analiza otras opciones alternativas para Villaverde, como puede ser su transformación hacia un centro de reacondicionado de vehículos, como una apuesta por la economía circular -Renault tiene dos centros Refactory en España-. Esta idea daría conti-

nuidad a la actividad en la planta, aunque requeriría menos mano de obra y menos inversiones desde la empresa.

También se plantea hacer de la instalación de Villaverde un hub de recambios para el grupo en Europa, así como ensamblar módulos CKD de vehículos prefabricados en otros países. En esta opción, cobra importancia el acuerdo de Stellantis con la china Leapmotor, aunque se podría

PRODUCCIÓN

La producción de vehículos en España alcanzó los **2,3 millones de unidades** en 2025, un 5% menos, por el cambio al coche eléctrico.

Stellantis confirmó hace un año el futuro de la planta, aunque todas las opciones están sobre la mesa

abrir a otras marcas chinas.

El último recurso, según las fuentes consultadas, sería derivar producción excedente de otras fábricas del consorcio, principalmente de Vigo o Zaragoza, en caso de que saturen su capacidad industrial.

El secretario general de la sección sindical de UGT en Stellantis Madrid, Juan Manuel Rey, explica que desde la compañía no se han pronunciado sobre los planes para la planta, pese a que se confirmó que tenía garantizado su futuro. Además, resalta que desde este mes opera con un único turno de trabajo, con 1.400 personas, frente a 2.200 a finales de 2025.

El centro de Madrid, situado en el barrio de Villaverde, ha estado tradicionalmente en la cuerda floja, puesto que tiene una capacidad productiva relativamente pequeña (de unas 100.000 unidades), en comparación los otros centros españoles del grupo, y porque está situado en Madrid, lejos de los puertos y en una comunidad autónoma en la que no recibe el mismo apoyo público que en otras.

Desde 2020, tras una inversión de 144 millones, es la casa del Citroën C4 y de su versión eléctrica, aunque, según adelantó *La Tribuna de Automoción*, la siguiente generación del modelo se producirá en Kenitra (Marruecos).

La factoría madrileña se encuentra en estos momentos en un limbo, ya que no tiene garantizado su futuro con un proyecto concreto. Se prevé tener más visibilidad cuando se anuncie el plan industrial para el grupo, en el primer semestre de este año.

De momento, el centro ha quedado fuera del plan de Stellantis en España, que contempla construir, con CATL, una gigafactoría de baterías en Zaragoza, y fabricar una nueva familia de eléctricos pequeños en Zaragoza y Vigo.