

La juguetera aragonesa Imaginarium anuncia su cierre

REDACCIÓN / LA VOZ

Imaginarium anunció ayer, a través de un comunicado en su perfil en Facebook, que la empresa cierra y cesa su operativa en España. «Queridas familias, mamás, papás, abuelas... Os habréis percatado que desde hace unos días nuestra web ya no funciona. Hemos aguantado hasta el último momento, hasta nuestro último aliento, para pulsar el botón y decir adiós. Con el corazón lleno de emociones encontradas y después de muchos años, nos entristece informaros que Imaginarium llega a su fin», señala la compañía.

La juguetera nació en Zaragoza en octubre de 1992 como una compañía especializada en la venta de juguetes y productos para la infancia con un diseño cuidado y valor añadido, y que tenía como símbolo su doble puerta: una para los adultos y otra más pequeña para los niños.

Imaginarium, que cotizó en el Mercado Alternativo Bursátil hasta que fue excluida el 2 de febrero de 2022, llegó a contar a lo largo de su historia con cerca de 800 trabajadores y más de 420 tiendas repartidas en unos 20 países. En Galicia, los últimos tres establecimientos comerciales que operó (dos en A Coruña y uno en Santiago), bajaron la persiana en febrero del 2021, en el marco de un ERE en el que la empresa prescindió de 119 de los 144 trabajadores que tenía entonces. Desde ese momento, la firma solo conservó dos puntos de venta: en Málaga y en Zaragoza.

El frenazo del coche eléctrico recorta la producción de las fábricas españolas

Ensamblan menos vehículos de combustión para cumplir la normativa europea

M. SÍO DOPESO
REDACCIÓN / LA VOZ

Fabricar vehículos que no sean de combustión (gasol o gasolina) es la única manera que tienen los gigantes del automóvil de cumplir los límites de emisiones que les exige la normativa comunitaria —el total de coches fabricados por una marca en un año no debe superar, de media, el umbral de 95 gramos de CO₂ por kilómetro—, ya que de lo contrario se arriesgan a recibir multas millonarias.

Para alcanzar el objetivo, desde el 2020 —fecha de entrada en vigor de la norma CAFE (emisiones corporativas medias de combustible, por sus siglas en inglés)— los grupos del motor se han volcado en el lanzamiento de modelos cero emisiones, con una progresión lenta pero sostenida en el mercado.

Producir dos coches eléctricos por cada cuatro de combustión es la proporción que garantiza el cumplimiento normativo a los fabricantes en Europa. Pero el estancamiento de la demanda de modelos electrificados con el que ha arrancado el 2024, con marzo ya apuntando un preocupante retroceso de las ventas de enchufables del 9,5 %, está comenzando a poner en apuros a los fabricantes para cumplir con la legislación sobre emisiones.

«Las consecuencias de este frenazo del vehículo eléctrico ya se están notando en los centros de producción en España, porque si hacen menos eléctricos les sale más rentable parar o reducir la cadencia que fabricar más coches de combustión, para no elevar sus emisiones y evitar sanciones», explican fuentes de la red de proveedores de componentes de Stellantis Vigo. La planta gallega se ha visto obligada a parar durante varios días antes de Semana Santa,



Línea de montaje de vehículos comerciales ligeros de la planta de Stellantis en Vigo. S. U.

por el fallo de un proveedor, según fuentes oficiales del grupo. Sin embargo, tanto en el sector como desde el propio comité de empresa sospechan que, tras estos paros que han provocado la pérdida de producción de 15.000 vehículos, podría estar también la normativa CAFE, ya que hay que tener en cuenta que Stellantis Vigo es la planta española que fabrica más modelos eléctricos.

Stellantis, en mayor riesgo

De los 531.732 coches producidos en la factoría gallega en el 2023, el 13 % de ellos fueron eléctricos. De esta planta salen, en exclusiva, los siguientes enchufables: Peugeot e-2008 (el SUV más vendido), toda la gama de furgonetas ligeras del grupo Stellantis y Toyota, como el Citroën Berlingo o el Toyota Proace City, el e-Berlingo y e-Belino Van, el Fiat e-Doblò van eléctrico, el Opel Combo e-Life, Combo e-Cargo; y Peugeot e-Partner y e-Rifter.

En menor medida y por moti-

vos oficiales diversos, las plantas de Seat (Martorell), Ford (Valencia), Stellantis (Zaragoza) o Mercedes (Vitoria) han sufrido paradas de producción en los dos últimos meses.

El coche eléctrico echa el freno en el mercado justo cuando España comenzaba a ser una potencia en Europa en su fabricación, si bien con un ritmo de crecimiento todavía lento. Las plantas instaladas en España (todas de matriz extranjera) fabricaron un total de 157.751 vehículos 100 % eléctricos (BEV) en el 2023, lo que supone un crecimiento del 24,2 % respecto al mismo período del año anterior, aunque todavía el porcentaje sobre el total de producción es del 6,5 %.

Además, dentro de estas cifras, destaca el grupo Stellantis, que fabrica el 88 % de esas unidades en sus plantas de Vigo (en mayor proporción), Madrid y Zaragoza. Tanto es así que este grupo fabricó un total de 139.000 vehículos eléctricos en España.

Pero el 2024 va a un ritmo más preocupante. A falta de los datos de marzo, la producción de vehículos de cero y bajas emisiones (eléctricos, híbridos enchufables, híbridos convencionales y de gas GNC o GLP) en enero y febrero fue de 86.615 unidades, un 8,7 % por encima del mismo período del 2023. Pero el comportamiento a nivel industrial de cada tipo de propulsión en estos dos meses ha sido muy desigual: mientras que la fabricación de vehículos con mecánica híbrida HEV (36.798 unidades) creció un 75,2 % y la de vehículos de GLP (5.433) ascendió un 52,4 %, los vehículos enchufables (43.551) cayeron un 25,6 % en los dos primeros meses.

En concreto, los eléctricos puros, o BEV (22.037 unidades), disminuyeron un 29,3 % frente al período enero-febrero del ejercicio anterior, mientras que los híbridos enchufables, o PHEV (21.514), bajaron un 21,4 % en los dos meses de arranque del 2024.

Tesla saca provecho millonario a las ventas de emisiones

Las normativas determinan que hay un límite de emisiones medias de CO₂ para los fabricantes de coches; si lo superan, son penalizados y deben pagar. Si su media de emisiones está por debajo del objetivo exigido, las marcas pueden vender créditos de emisiones a otras compañías para que estas últimas lleguen al objetivo a golpe de talonario.

Nicho de otra forma: los fabricantes de coches que más contaminan pueden comprar créditos de emisiones a los que producen

vehículos más respetuosos con el medio ambiente. O, lo que es lo mismo, compran el derecho a contaminar.

Por ejemplo, en el 2019, la extinta Fiat Chrysler Automóviles (FCA), hoy integrada en Stellantis, llegó a un acuerdo con Tesla para que los coches de la marca de Elon Musk vendidos en Europa se contabilizasen como ventas de FCA y, de esta manera, esta marca logró reducir su media de emisiones de CO₂.

Fuentes del sector gallego re-

cuerdan que cuando Tesla no era el gran fabricante en el que se ha convertido, una buena parte de sus ingresos provenían de la venta de esos créditos de emisiones. Ahora Tesla gana mucho dinero —cerca de 10.000 millones de euros en el 2023— con la venta de sus coches; de hecho, el Tesla Model Y ha sido el coche más vendido en el mundo el año pasado. Pero la firma estadounidense no se ha olvidado de su otro negocio y sigue ganando una millonada con la venta de derechos de

emisiones. Solo el año pasado ingresó 1.790 millones de dólares comercializando sus derechos de contaminación.

Castigo en Wall Street

Pero no todo son buenas noticias para el fabricante estadounidense. Las acciones de Tesla se hundían ayer un 6 % en Wall Street, tras anunciar una caída de ventas del 8,5 % interanual en los primeros tres meses del 2024, en los que entregó 386.810 vehículos, 60.000 menos de los previstos.

CONCELLO DAS PONTES DE GARCÍA RODRÍGUEZ (A CORUÑA)

ANUNCIO

O Concello das Pontes de García Rodríguez convoca un proceso selectivo para a contratación laboral temporal de catro (4) auxiliares de Policía Local, a xornada completa, por un período de catro (4) meses.

As bases da convocatoria aparecen publicadas no Boletín Oficial da Provincia da Coruña (BOP), de data de hoxe, no taboleiro electrónico municipal (<https://sede.aspontes.org/sxsc/gu/informacion/>) e na páxina web do Concello.

O prazo de presentación de solicitudes comeza o día 04/04/2024 e conclúe o 17/04/2024

As Pontes de García Rodríguez
3 de abril de 2024

O concelleiro-delegado da Área de Xestión Económica, Planificación Urbana, Servizos á Veciñanza e Recursos Humanos: Antonio Alonso Román