



Sede de Varta en Ellwangen, el 24 de julio. MARIUS BULLING (GETTY)

El fabricante alemán de baterías se declara en quiebra ante la imposibilidad de competir con los productos chinos

Las pilas de Varta se agotan tras 139 años de historia

CRISTIAN SEGURA
Ellwangen

“En este pueblo siempre se dijo que para tener un trabajo de por vida, un buen sueldo y buenas condiciones, tenías que entrar en Varta, pero ya lo ve, todo cambia”, dice Judit Ebert. La ciudad alemana de Ellwangen celebra este año el festival de las flores del *land* de Baden-Württemberg y Ebert, recién jubilada de 66 años, ejerce de voluntaria en la organización. Pero el municipio no está para celebraciones. Su principal motor económico, la mítica marca de baterías y pilas Varta, quebró este verano tras 139 años de historia.

“No cuente cosas negativas, hay que ser positivos. ¿Sabe usted que desde mayo han visitado la exposición de flores 600.000 personas?”, dice una amiga que colabora en el festival. Ebert lleva un rato enumerando problemas. El que más le afecta logísticamente es que desde hace meses hay interrupciones en el servicio de tren a Ellwangen por unas obras en las vías. Deutsche Bahn, la empresa estatal de ferrocarriles, y Varta

son para ella el paradigma de lo que falla en Alemania.

“Todos esperamos que se encuentre una solución, en el pasado ya hubo problemas; de lo contrario, sería un golpe enorme”, añade Ebert al mismo tiempo que menciona a sus vecinos que trabajan en Varta. En Ellwangen viven 24.500 personas y un millar están empleadas en la compañía. A esto hay que añadir los empleos indirectos de las empresas en el municipio que suministran componentes a Varta. IG Metall, el mayor sindicato alemán, cuantifica en “miles de puestos de trabajo directos e indirectos” los que están en juego en la región. El grupo tiene 2.300 empleados en Alemania, y 3.000 en todo el mundo.

La empresa se declaró insolvente en julio. Un portavoz de IG Metall avisa de que Ellwangen es una de las localizaciones menos afectadas porque la división principal establecida en el municipio, la de pilas de gran consumo, es la única que ha quedado separada del proceso de insolvencia.

Un administrador nombrado por el juez gestiona hoy la em-

presa y su posible futuro. Tobias Wall, el administrador, declaró en agosto al diario *Süddeutsche Zeitung* que “hay un gran número de ofertas” para comprar Varta. La empresa no ha respondido a las peticiones de información de EL PAÍS. El mayor accionista ha sido desde 2007 el inversor austriaco Michael Tojner, seguido por el fabricante de automóviles Porsche. Los principales acreedores son Deutsche Bank y la financiera británica Blantyre. Estos decidirán qué sucederá. Cualquier opción para que continúe con vida es bienvenida por los vecinos entrevistados por este diario, excepto si el nuevo propietario es un accionista chino.

China es para ellos el origen de sus males. Varta tiene en Nördlingen, municipio bávaro a 30 kilómetros de Ellwangen, una fábrica dedicada exclusivamente a producir baterías de litio para auriculares de Apple. La multinacional estadounidense anunció este año que dejaba de comprar a Varta para contratar a productores chinos. La fábrica de Nördlingen cerrará en octubre, dejará a 350 personas en la calle y un agujero en las cuentas que ha dejado a la empresa sin una entidad financiera que quiera darles crédito.

Varta recibió 300 millones de euros públicos en 2020 para poder competir por la producción para Apple. Pero el gigante tecnológico fue progresivamente contratando a más proveedores asiáticos, por los mejores precios, y el fabricante alemán ya estuvo al borde del cierre en 2024. Las últimas cuentas públicas del grupo, de aquel año, mostraban unos ingresos de 790 millones de euros (un 4,7% menos que en 2023) y unas pérdidas de 64,5 millones.

Un plan de reestructuración

El colapso de la firma amenaza con hundir la región en la que se asienta su sede

Los vecinos se oponen a que inversores del país asiático compren la factoría

apoyado por los gobiernos federal y regionales salvó entonces la jugada. Vecina a la fábrica de Varta en Nördlingen hay una enorme planta fabricante de baterías para automóviles, V4Smart, una filial que el grupo tuvo que vender en 2025 a Porsche para sobrevivir.

Pocas marcas simbolizan mejor el auge y la caída de la industria alemana. Varta fue creada en 1904 como filial de otra marca mítica, Afa. Esta, por su parte, fue fundada en 1887 por el empresario Adolf Müller. Los hitos en su historia no tienen rival: la famosa expedición al Polo Norte del noruego Fridtjof Nansen estuvo equipada con acumuladores y linternas de Afa, que funcionaban a -50°C. La efeméride más destacada por la empresa es que los primeros astronautas en pisar la Luna, en 1969, utilizaron pilas de Varta. No tan destacado por el grupo, los submarinos alemanes en la Primera y en la Segunda Guerra Mundial también navegaban con sus baterías.

“El problema de base es que un puesto de trabajo en Alemania es demasiado caro para la glo-

balización”. Son palabras de Otto Schiller, vecino de Ellwangen y empleado en un fabricante local de componentes. Teme que él pueda ser el próximo en ir al paro, por la crisis en el grupo Volkswagen (importante creador de empleo en la región), pero no quiere ni oír hablar de que un inversor asiático salve a Varta: “Tenemos que mantener la calidad alemana y los valores europeos, la globalización ha ido demasiado lejos”.

Paisaje idílico

Ellwangen se ubica en un paisaje idílico, rodeada de colinas, bosques y campos de maíz. Excursionistas de toda Alemania se hospedan y comen en el hostel más conocido del municipio, el Roter Ochsen. En él almorzaba el 22 de agosto el matrimonio Durz, propietario de una empresa de pintura. “Se pierden tantos empleos cada día en Alemania que ya ni nos escandalizamos”, afirma el marido, Uppert: “Es una lástima en el caso de Varta porque recibieron cientos de millones públicos, ¿y para qué?”.

“La gente habla de ello, sí, pero la gente se ha acostumbrado a estas noticias”, confirma Bettina Walter, funcionaria del Ayuntamiento de Nördlingen. La prioridad del consistorio, afirma Walter, es buscar una nueva vida a la fábrica. Las opciones de que sea un accionista extranjero son elevadas. La crisis industrial alemana supone que las inversiones internacionales en el país se hayan disparado, en parte por la compra de empresas, según un informe del Instituto de la Economía Alemana de Colonia (IW) publicado el pasado 31 de agosto. Aunque la principal razón es la retirada del capital estadounidense por la guerra comercial abierta por la Casa Blanca de Donald Trump. Las inversiones desde el exterior crecieron en 2025 un 50%, hasta los 86.000 millones de euros.

Las operaciones por parte de inversores chinos han crecido por encima de la media, un 51%, pero son todavía “marginales” en Alemania, según IW. En el mundo de Varta muchos temen que ellos sean una de las excepciones. “Todo menos los chinos, harán como en KUKA”, dice Durz, en referencia a esta empresa productora de robots industriales que fue adquirida en 2016 por la china Midea. “Un buen amigo trabaja allí y lo que sucedió es que se llevaron toda la tecnología a China y allí hacen las grandes inversiones.”

IG Metall recalca que de empresas como Varta no solo dependen municipios como Ellwangen o Nördlingen, también el futuro de la economía alemana: “La disolución de la empresa no solo pondría en peligro muchos empleos, también podría suponer la pérdida de valiosos conocimientos tecnológicos. La tecnología de baterías y pilas es particularmente importante para el futuro de Alemania como centro industrial. Mantener la capacidad de innovación y desarrollo debe ser una prioridad absoluta”.