

## CARLOS FAUBEL

Presidente del Comité de Empresa de Ford Almussafes



### *“Todas las plantas del automóvil estamos luchando por la supervivencia”*

**El líder de UGT-Ford y presidente del comité de empresa de la factoría valenciana desglosa para ‘elEconomista’ el difícil escenario que atraviesan plantas como la de Almussafes, que pese a sus grandes fortalezas se ha visto golpeada por los drásticos cambios que azotan al automóvil y por la dureza de la pandemia**

Dani Valero. Fotos: Guillermo Lucas

Hace años que la preocupación impregna el discurso de Carlos Faubel. Fue de los primeros en alertar de la severidad con la que Ford se disponía a recortar en Europa, harta de cosechar pérdidas. Y en ello se encontraba la multinacional cuando estalló la pandemia. El problema es triple en Almussafes. Pese a tratarse de una de las plantas de referencia de la firma, fabricante de cinco vehículos, se encuentra en una división -la europea- cues-

tionada por la mala marcha de su mercado. Y además padece los problemas propios de este sector en cambio -a caballo entre la combustión y los vehículos electrificados-, así como los derivados de la Covid-19. Ante tal escenario, el presidente del comité asevera que todas las plantas del automóvil están “luchando por sobrevivir”, y subraya que el futuro de Almussafes pasa por, en primer lugar, garantizar su planta de motores.

**Acaba de comenzar el enésimo ERTE en la factoría de Ford Almussafes en el presente 2020... ¿Cuán preocupados debemos estar por el futuro de la planta?**

Tenemos que estar preocupados, pero también ocupados, que es en lo que estamos. La verdad es que la situación generada por la pandemia es muy compleja para miles de trabajadores, y nosotros no somos una excepción en Ford Almussafes. Además de lo que estamos viviendo derivado de la Covid-19, nosotros traíamos las complicaciones propias de la industria del automóvil. Estamos negociando permanentemente con las direcciones europea y norteamericana y esperando la toma de decisiones para conocer el devenir de la planta.

**¿Qué problemas tenía Ford Almussafes y cuáles suma con la pandemia?**

Ford se encuentra en un cambio del modelo de negocio, en el análisis de cómo afronta el cambio en el mercado hacia los vehículos eléc-

tar, pero sabíamos que íbamos a un ERE en este 2020, que finalizará a finales de octubre con la salida de 350 trabajadores. Y es muy doloroso que, a pesar de ello, estemos ahora inmersos en tantos ERTE. Es evidente que la complicación está servida. Yo no recuerdo un ERTE de tanto impacto desde la crisis de 2009 -parando dos turnos de la fábrica como los estamos parando-. Claro que tenemos una gran preocupación. Es mucha la incertidumbre. Algo que creíamos tener resuelto con este ERE resulta que puede volver a ser un problema a corto plazo. La situación es muy preocupante.

**Hablaba de que serán otros los modelos que fabrique Ford en Europa en el futuro. ¿Cuáles serán y cómo está posicionada Almussafes para ser quien produzca este tipo de vehículos?**

Yo creo que Ford se va a decantar por fabricar SUV, todoterrenos y vehículos industriales, que es en lo que tiene preponderancia y

*“La pandemia ha provocado que a Ford le cueste aún más decidir cuál es su apuesta de futuro en Europa”*



*“La situación es muy preocupante. No recuerdo un ERTE con un impacto tan grande desde la crisis de 2009”*



tricos e híbridos. Llevamos ya dos años inmersos en la redefinición del negocio de Ford en Europa, en la elección de qué tipo de vehículos fabricará la marca en el continente para alcanzar la rentabilidad -modelos que serán distintos a los actuales, no cabe duda-. Y la pandemia ha agravado la situación por la caída de la actividad, que se está traduciendo en muchos ERTE en el sector. El mercado se ha retraído, y además ha provocado que a Ford le cueste aún más decidir qué apuesta hace en Europa, porque el futuro es todavía más incierto.

**Los ERTE reflejan exceso de mano de obra, y cuando se encadenan estos ajustes temporales suele llegar después un ERE. ¿Temen más despidos e 2021?**

No lo sé. No seré yo quien se aventure a decir eso. Pero la reflexión es pertinente. El lanzamiento del nuevo *Kuga* nos permitió aguan-

donde puede hallar la rentabilidad. Esta es la decisión de EEUU que se va a adoptar de la mano de la dirección europea. Nuestra posición, como siempre, es inmejorable en cuanto a credibilidad, calidad, flexibilidad, paz laboral o enclave geográfico. Hay otros aspectos que juegan en contra, como son el poder económico y del mercado o la situación política... Ahora bien: tenemos grandes cualidades para que Ford invierta aquí. Ahora hace un año que exigimos respuestas a la dirección por escrito en una carta. Consideramos, por ejemplo, que somos el enclave idóneo para fabricar los motores de los vehículos híbridos, que pueden garantizar carga de trabajo para nuestra planta de motores.

**¿Cómo ven posicionada a la planta ante esta adjudicación? ¿Esperan noticias en breve?**

Esperamos tener noticias pronto, de aquí a final de año. Si nos fuéramos más allá del

primer trimestre de 2021 supondría que, prácticamente, no tendríamos alternativa para la carga de trabajo de los motores *EcoBoost* que vamos a perder, y tendríamos un problema de empleo inmanejable. Además, si las noticias fueran malas, también queremos oírlas cuanto antes para tener el mayor margen de reacción posible. Pero creemos que somos la planta que reúne las mejores condiciones. Somos de las pocas de Europa que fabrica motores de gasolina, y los motores híbridos son motores de gasolina conectados a una batería. Sabemos que se están haciendo los estudios para acometer esa adjudicación. La dirección nos dijo este verano que se estaban analizando las distintas plantas europeas de Ford y que tendríamos una respuesta en breve.

**Ford va a asignar previamente un motor para el mercado norteamericano: la fabricación del 2.0 GTI de gasolina. ¿Lograrlo sería la antesala de los motores híbridos?**

**La patronal del automóvil vaticinó recientemente una lucha entre las plantas de cada grupo por obtener las inversiones ¿Se verá Almussafes en guerra con sus plantas hermanas europeas? ¿Puede cerrar alguna?**

Ojalá que no, ojalá que Ford no cierre ninguna planta, aunque ya ha cerrado algunas, ya hemos visto cómo ha cerrado una planta de cajas de cambio en Francia y se desvincula de otra, o cómo está cerrando una de motores en Reino Unido... Ford se está centrando en determinados productos y está concentrando su volumen de negocio en determinados lugares. Qué ocurrirá es una gran incógnita. Estamos luchando todas las plantas por la supervivencia. Ojalá haya espacio para todos. Pero, de lo que no cabe duda, es de que la industria va a destruir miles de empleos en Europa, y que España no va a ser una excepción. Estamos inmersos en una revolución industrial que afectará muchísimo al trabajo, porque se van a fabricar menos coches y van a ser distintos.

*“La industria va a destruir miles de empleos en Europa, y España no va a ser una excepción”*

*“Tener una planta de motores fuerte es fundamental, mantener o no la actividad dirá mucho sobre nuestro futuro”*



Significaría la llegada de carga de trabajo relevante, al menos para un total de dos años en la planta de Almussafes. Y sí: podría ser la llave que abra la puerta a la llegada de los motores híbridos, porque es de características muy similares. Sería una muy buena noticia previa lograr el 2.0 GTI de gasolina.

**Y lograr el híbrido, ¿qué representaría?**

Aunque, lamentablemente, no estaríamos hablando del mismo volumen de trabajo que actualmente tenemos en la planta, porque en adelante se van a diversificar más los motores (con las distintas combustiones y el híbrido) sería igualmente muy positivo. Al menos nada comparable al drama de llegar a 2023 sin ninguna alternativa para la planta de motores. Tener una planta de motores es fundamental, dirá mucho sobre nuestro futuro. Y es por ello que estamos insistiendo tanto en que nos lo adjudiquen.

**¿Nos acercamos a un momento clave como cuando se produjeron los grandes acuerdos de UGT con la dirección en 2007, cuando el futuro de la planta estuvo en peligro?**

Es difícil vaticinar en base a hipótesis. Pero sí creo que nos acercamos a un escenario muy complejo que, si no será el más difícil que hayamos vivido, puede ser comparable a lo que estás comentando, a los grandes pactos que alcanzamos en 2007 o los que vinieron después en 2011, cuando vino el *Kuga*. Pero ésta es la particularidad de esta industria, luchar cada día por ser competitivo, ser capaz de negociar, de ofrecer flexibilidad. Este es un mundo muy competitivo y que ha cambiado mucho. Cuando yo entré en esta fábrica éramos 11.700 trabajadores haciendo solo dos coches, uno en cada turno, que se hacían además a tres turnos cada uno en otras dos fábricas. Entonces con dos modelos se llenaban tres fábricas. Y mira en

la actualidad la cantidad de marcas y modelos que hay. El mercado es ahora muy distinto, la competencia es mucho mayor, la complejidad también, y todo ello presiona sobre el empleo.

**¿Qué creen que les van a pedir en esta ocasión y qué están dispuestos a ofrecer si la empresa reclama mayor productividad, como en aquellas ocasiones?**

Siempre hemos dicho que no nos gusta que nos impongan las cosas, pero que no tenemos ningún problema en sentarnos a hablar y negociar cualquier necesidad que tenga la empresa, sin tapujos. Creo que tenemos unas muy buenas condiciones en la fábrica para reaccionar rápidamente ante las demandas del mercado. No creo que haya problemas para llegar a acuerdos siempre y cuando haya carga de trabajo para la plantilla. La clave es que traigan motores y vehículos, que planteen un plan de futuro claro para la planta y que lo pongan sobre la mesa. Si no habrá

nen como seis o siete proyectos de fábricas de baterías. No me consta a mí que haya nada claro en la Comunidad Valenciana ni en el conjunto de España, aunque creo que sí se debería haber hecho algo, porque tenemos el litio de Extremadura, que es un gran atractivo de nuestro país. No me consta que haya nada realmente, pero ojalá, sería un gran espaldarazo para el automóvil, y ni hablar de lo que supondría para Almussafes si llegara a la Comunitat Valenciana. Nos daría muchísimos puntos adicionales ante todas las cuestiones que venimos comentando.

**Lanzaba antes una pulla al clima político ¿Nos estamos moviendo tarde? ¿Está España perdiendo la carrera del coche eléctrico frente a Alemania o Francia?**

Sin ninguna duda. Salvo que hubiera un cambio radical con el hallazgo de un nuevo combustible seguro, eficiente, ecológico, económico, etc., es evidente que Alemania se ha situado a la cabeza en el desarrollo del coche

*“Dudo que haya problemas para llegar a acuerdos con la empresa siempre y cuando haya carga de trabajo para la plantilla”*



*“¿Una gran fábrica de baterías en la Comunitat Valenciana? No me consta a mí que haya nada claro”*



muy poco que negociar y tendremos que abrir el territorio del conflicto.

**¿Cuánto está sufriendo la industria auxiliar del sector del automóvil valenciano más allá de Ford Almussafes?**

Muchísimo. Cualquier cosa que ocurre en Ford tiene una gran repercusión en el empleo de un gran ecosistema empresarial, en numerosas familias. Esto es una razón añadida para velar por nuestra estabilidad y continuidad, porque de Ford dependen muchas empresas más que están padeciendo muchísimo esta crisis.

**¿Es una posibilidad real que se construya en la Comunitat Valenciana una gran factoría de baterías? ¿Qué supondría lograrla?**

A mí no me gusta jugar con la ilusión. Ojalá. Lo venimos demandando desde hace más de dos años. Me consta que en Alemania tie-

eléctrico con esas seis o siete plantas de baterías que está impulsando. Tesla, que va a ser un gigante del coche eléctrico, también se ha situado en Berlín... Nuestras bazas son la calidad y la flexibilidad a un precio competitivo, pero contamos con el problema de que no tenemos marcas propias españolas.

**¿Qué le piden a los políticos? ¿Ven suficiente el plan de ayudas del Gobierno?**

En España a veces se echa a faltar contar con una estrategia como país, por encima del color político que se encuentre en el poder. No deberíamos tener tantos problemas para acordar un gran plan industrial que sirva como referencia de estabilidad a largo plazo. Sería además muy útil para tener un sector industrial muy fuerte, que redujera nuestra dependencia del sector servicios y nos permitiera una mayor fortaleza en momentos de crisis como el que estamos viviendo.