



UGT INFORMA

8 de junio de 2020

José Luis García Nieves

VALENCIA

ANÁLISIS



■ «El cierre de Nissan supone un toque de atención para las administraciones y la sociedad sobre la importancia del sector y la situación que está atravesando». Las palabras del director general de la patronal de fabricantes de coches en España (Anfac), José López-Tafall, dejan en evidencia que la salida de la firma japonesa de Barcelona, con 3.000 empleos destruidos, dista mucho de ser un caso aislado.

La decisión de la marca, integrada en una megaaalianza con Renault y Mitsubishi, podría ser la primera de una caída mayor. Es un pulmón de la economía española: 10% del PIB, más del 9% del empleo y 14.000 millones de saldo positivo en la balanza comercial. Lo que también demuestra este episodio en plena pandemia es que a los fabricantes no les tiembla el pulso a la hora de tomar decisiones graves.

Lo saben también en Almusasfes. Hace unos años, Ford no dudó en clausurar la factoría de Genk (Bélgica), y en los últimos meses se ha vivido el cierre de una planta de caja de cambios en Francia, otra de motores en Reino Unido y el desmantelamiento de parte de la actividad en Alemania.

En efecto, Nissan es «un toque de atención», coincide Xavier Ferré, responsable del sector de automoción y transporte de la firma internacional EY. La planta viene de una situación complicada desde hace tiempo, con bajos niveles de producción, algo que «el posible impacto de la Covid acrecenta». La actual bajada de producción en todo el sector provoca sobrecapacidad y una decisión empresarial de este tipo puede entenderse, concede. La pandemia «lo ha agravado más. La bajada de ventas es muy grande y las previsiones a futuro no son muy buenas», señala en conversación con Levante-EMV. La agencia Moody's prevé este 2020 una caída de las ventas del 30% en Europa.

Con todo, «queremos pensar que va a ser solo eso. Somos un

gran productor y por tanto tenemos las mismas capacidades para seguir siéndolo. Nuestra industria está muy preparada, y eso no ha cambiado. Seguimos teniendo las mismas ventajas: somos competitivos, buena logística, una gran posición geográfica, gente preparada, un sector de componentes muy fuerte y con costes muy buenos en comparativa con eficiencia y calidad para mantener esas producciones aquí», defiende el consultor.

En Valencia, al menos a corto plazo, la hipótesis de un cierre sobrenormal casa mal con los últimos movimientos de la multinacional. En sus planes para Europa Almusasfes parece contar, y mucho. Se ha asignado la fabricación de varias versiones híbridas; es la fábrica del óvalo azul más 'electrificada' de la división europea con siete modelos híbridos o híbridos enchufables, y se prevé para septiembre el inicio de operaciones de una planta de montaje (que no fabricación) de baterías para coches eléctricos.

El cierre de Nissan, en todo caso, ahonda en la inquietud con la que se mira desde aquí el tablero de la industria automovilística europea.

La pandemia ha hundido drásticamente la producción, e impone fundadas dudas sobre el comportamiento del mercado a medio plazo. Es cierto que algunas encuestas, como la elaborada por la consultora EY, apuntan a un incremento del uso del vehículo privado frente a alternativas colectivas, precisamente por el miedo a los contagios. Esto rompe con una tendencia marcada por el menor apego de los jóvenes al coche propio; por el pago por uso a través de formatos de coche compartido, o por las nuevas formas de movilidad sostenible. Habrá que ver cuánto duran estas preferencias del nuevo consumidor post Covid, y, sobre todo, si se traducen en compras masivas de vehículos.

Caídas de producción

La caída de producción es anterior a la crisis surgida en Wuhan. Es un dato objetivo. Al margen de la parálisis total de ventas en abril y mayo, en 2019, la industria española, 17 plantas claramente orientadas a la exportación, salvó los muebles tras dos años de retroceso: 2,8 millones de unidades ensambladas, mientras en Alemania la bajada fue del 9%; en Reino Unido del 14% y en Italia del 19,6%.

En Almusasfes, pese a mantenerse en cifras notables y con modelos con cada vez con mayor carga tecnológica (frente a la sencillez de los Fiesta de otros tiempos), ya van tres años de descenso de producción. En los últimos años se ha ido ajustando la producción y se han perdido 200 unidades diarias, de ahí el excedente de plantilla que se ha podido ir sorteando con varios ERTE y con los trabajos de lanzamiento del nuevo Kuga, aunque finalmente se ha tenido que recurrir a un ERE de 350 empleos.

Sin poder de decisión

En ese contexto, el anunciado final de Nissan en Barcelona no parece

El cierre anunciado por Nissan en su planta de Barcelona evidencia la debilidad de un sector en reestructuración global, con los centros de decisión lejanos y ahora acechado por el hundimiento de la demanda tras el 'shock' mundial de la pandemia

AUTOMÓVIL

La gripe del motor

► El cierre de Nissan en Barcelona pone en alerta a una industria potente pero con una capacidad de producción superior a la demanda actual



Trabajos en la factoría de Ford Almusasfes, en el actual estado de alarma.

LEVANTE-EMV

Para 2020 se prevé una caída de las ventas del 30 %, que se suma a varios años de retroceso en la producción

«No estamos protegidos. Lo que es barato de mantener es barato de cerrar», alerta UGT en Almusasfes

dejar en buena posición a las fábricas españolas, una industria que obedece invariablemente a decisiones que se toman fuera. No hay fabricantes de coches españoles. La poderosa industria nacional es un agregado de filiales cuyos centros de decisión residen en Alemania, Francia, EE UU y Asia. Y eso, ahora mismo, inquieta. Los planes de incentivos públicos puestos en marcha por los Gobiernos más potentes de Europa, como Francia o Alemania, van a compensar la falta de liquidez de sus fabricantes, agobiados por los elevados costes fijos y la caída de las ventas.

Pero tienen letra pequeña y ésta no está escrita en castellano. Macron acaba de comprometer un crédito 5.000 millones para Renault, y en las últimas semanas de su gabinete han salido mensajes proteccionistas: «La industria automovilística francesa se ha deslocalizado demasiado», dijo su ministro de Economía hace unas semanas. PSA (Peugeot, Citroën,

Opel) y Renault generan miles de empleos en España. En paralelo, Renault ha presentado un plan que contempla 14.600 despidos en todo el mundo.

¿Habrá más 'casos Nissan' si la producción sigue la baja y las marcas tienen que decidir dónde cortar? «Los centros de decisión de muchas compañías están fuera. Eso añade un componente más de riesgo. Hasta ahora estas marcas han apostado firmemente por España. Queremos pensar que con ciertos planes o estando muy en contacto con estas marcas no tiene por qué cambiar», apunta Xavier Ferré. «La UE puede estar atenta a estos movimientos para no desbaratar industrias dentro de la propia comunidad europea», sugiere Xavier Ferré, de EY.

¿Preocupa esa falta de poder de decisión a la industria? «No me preocupa, pero me ocupa», sostiene Anfac. «España tiene en la industria de la automoción una joya que debe ser protegida y cuidada.

El Palau: preocupación y confianza en Ford

► La mala noticia de Barcelona no solo ha puesto en alerta a la industria. La Generalitat, como todos los gobiernos que tienen fábrica de automoción, mira con preocupación el panorama. Ximo Puig fue, de hecho, el primero que, el 3 de mayo, reclamó a Pedro Sánchez en la conferencia de presidentes autonómicos un plan específico para el sector. En el Palau confían en el compromiso de Ford, reflejado en las últimas asignaciones de versiones híbridas y en la planta de montaje de baterías.

En los años más duros de la anterior crisis, nuestras factorías mostraron su fortaleza y su resiliencia, adaptándose a las necesidades del mercado. Logramos posicionarnos como el segundo mayor productor de Europa, aún a pesar de no contar con ninguna casa matriz en nuestro territorio», señala López-Tafall.

El proteccionismo americano

Ford España tampoco escapa a esta amenaza del proteccionismo. En realidad, Almussafes lleva tiempo lidiando con el fantasma de la localización de la carga de trabajo agitado por Trump desde su victoria en 2016. No resulta descabellado leer dentro de esa filofosofía los movimientos que más daño han hecho a la factoría. Como la pérdida de parte de producción de la furgoneta comercial Transit Connect, que se trasladó a una planta mexicana a partir de 2021; o el vaciamiento de la planta de motores, cuyos dos modelos podrán rumbo a EE UU en 2024. El comité de empresa insiste en la reivindicación de motores híbridos y de nuevos modelos para asegurar el futuro.

Temor a la alianza con Volkswagen

En este sentido, en Almussafes se mira con recelo la cada vez más sólida alianza de Ford con Volkswagen. La asociación de intereses con el grupo alemán para el desarrollo conjunto de proyectos ligados a la nueva movilidad en Europa y EE UU (coche eléctrico y coche autónomo) se alinea con la gran concentración de los últimos años. Se teme, por ejemplo, que la nueva versión de la Transit entre en el acuerdo con Volkswagen.

«Lo venimos comentando hace tiempo. El automóvil se está reestructurando, no queda una marca única, no sobreviviría. Esto va mucho más allá. Las fusiones van en doble sentido: por las inversiones que se requieren en el camino hacia la movilidad eléctrica, te ahorras en plataformas, desarrollos... Por otro lado, ¿qué iban a traer las fusiones y la creación de estas 'megacorporaciones'? Reducciones de plantillas. Si fusionas o absorbes tienes que abaratar costes. Esto estaba cantado. Es un gasto enorme, para eso se han fusionado. Lo que indican los estudios y la realidad de

Francia, sede de Renault o PSA, ha agitado el fantasma de la relocalización a cambio de grandes ayudas

las grandes ciudades es que vas a una menor producción. Al final, la ecuación es clara. Sobran jugados o sobran campos de juego; plantas, en definitiva», reflexiona Carlos Faubel, presidente del comité de Empresa de Ford España.

El dirigente de UGT señala a otro elemento inquietante, referido a la competitividad del sector en España: «Esto [el cierre de Nissan Barcelona] echa por tierra el mito de que una planta es más barata y está protegida. Es un análisis simple. Lo barato de mantener es barato de cerrar. Mill millones para una corporación es barato, pero eso se han fusionado».

La rezagada carrera a lo eléctrico

De momento, el sector sigue a la espera del detalle del 'rescate' del Gobierno, que ya ha prometido un plan ambicioso. «En España necesitamos una estrategia-país a medio plazo para impulsar nuestra industria a través de un plan de ayudas y de inversión para alcanzar la reindustrialización necesaria que la nueva movilidad va a requerir. No podemos descogarnos de esta carrera, si queremos mantener a España como uno de los principales productores a escala mundial», apunta López-Tafall (Anfac).

La patronal cifra en 54.000 millones el montante global para la transformación de la industria para la nueva movilidad. «Se necesitará una parte de apoyo público para impulsar la demanda de vehículos eléctricos, para el desarrollo de las infraestructuras o para incrementar la I+D en las fábricas pero el esfuerzo será compartido», reclama.

El sector necesita una reactivación rápida para salvar el empleo ahora (de ahí los planes de incentivo a la compra que se reclaman), pero el futuro de la industria pasan por la reorientación a la nueva movilidad, insisten desde Almussafes. Y existe urgencia por empezar a tomar las riendas de ese futuro que pasan por nuevas formas de movilidad, un reto que interpela al Estado y a un sector con los cuarteles generales en otros países. «Cuando ves venir las cosas no te puedes quedar en las palabras, como con lo eléctrico. ¿Nos preparamos o dejamos que las marcas decidan? Alemania lo vino a venir y está levantando siete plantas de fabricación de baterías para coches eléctricos. En Francia, también... No sé si llegaremos a tiempo. Igual se ha perdido una oportunidad», concluye Carlos Faubel. La carrera está lanzada.



El sector auxiliar pide no demonizar el diésel

► El sector auxiliar también mira con inquietud el panorama. Han llegado los primeros anuncios de ERE de extinción, y se pide a la Generalitat ayuda para sortear la crisis. La transición hacia lo eléctrico ocupa, pero se pide que los incentivos a los consumidores para reanimar el mercado no «demonicen ningún tipo de vehículo».

Son los coches diésel y gasolina los que hoy mantienen los empleos y las fábricas.

#EsteVirusLoParamosUnidos

#UGTTuSindicatoUtil



660787332



www.ugtford.es



dudas@ugtford.es



961791544