



Levante

EL MERCANTIL VALENCIANO

La pandemia causa un hundimiento del 41 % en la producción de Ford hasta junio

El cierre de la planta durante el estado de Alarma se suma a las bajadas de fabricación por los cambios en el mercado

José Luis García | 07.07.2020 | 20:40

La pandemia, que obligó a mantener cerrado a cal y canto el centro de producción de **Ford Almussafes** durante varias semanas entre marzo y mayo, ha sido un mazazo tremendo para las cifras de producción de la factoría valenciana. Según el balance de unidades facturadas al cierre del primer semestre, la caída alcanza el 41%, al pasar de los 192.700 vehículos entre enero y junio de 2019 a 113.500 del mismo periodo que acaba de concluir.

Como era de esperar, el modelo Kuga, el SUV que se fabrica en exclusiva en València y cuya nueva generación ha sido lanzada durante el primer trimestre del año, es el que menos ha bajado su producción, un 34%. Y como es norma desde hace años, es también el modelo del que más unidades se fabrican, el 50,9%. Existe dependencia, por el desempeño en el mercado del resto de modelos pero también por la incertidumbre sobre el futuro de la furgoneta comercial. Por fortuna, el lanzamiento del nuevo Kuga ha sido todo un éxito.

Cabe destacar que, pese a seguir en cifras muy elevadas, esta planta básicamente exportadora se ha ido resintiendo en los últimos años, desde los 417.000 de 2017, a los 345.700 vendidos el pasado año. La reducción paulatina de la producción diaria ha obligado a ir encadenando expedientes de regulación temporal de **empleo** (ERTE) hasta el inevitable expediente de despidos, anunciado antes de la pandemia. Se pierden 350 puestos.



La pandemia causa un hundimiento del 41 % en la producción de Ford hasta junio **levante-emv**

Fotos de la noticia

CONTINÚA

La producción de la factoría de Almussafes por modelos en el primer semestre



«La caída se ha debido a varios factores que han coincidido», apunta Carlos Faubel, presidente del comité de empresa, más allá de la pandemia. «La nueva legislación europea de emisiones ha hecho que el mercado se retraiga por la incertidumbre entre los clientes; los cambios de las multinacionales en motorizaciones que han supuesto alguna parada en la producción o la tendencia del mercado hacia lo híbrido y eléctrico, que va a mayor ritmo de lo que las fábricas se transforman, así como un cambio de tendencia hacia coches más pequeños», detalla el dirigente de UGT.

Todos estos cambios que sacuden la industria, que están detrás de algunos cierres de plantas en Europa, de las reestructuraciones y movimientos de alianzas entre las marcas, ha hecho que Almussafes sufra en los últimos tiempos varias reducciones de producción. La última, antes de la pandemia, en cien unidades al día.

Con este impacto contundente en la factoría hasta junio, la pregunta ahora es cómo se prevé el resto de este 2020 que pasará a la historia, con un hecho inédito que puede ser el inicio de una grave crisis económica, y que también se solapa con el decisivo momento de encrucijada que vive el sector.

«La incidencia de la pandemia no se verá hasta después de vacaciones. Mucho me temo que tardará en recuperarse el nivel de ventas previo», lamenta Faubel. Las caídas de las ventas en España y otros mercados no son nada esperanzadoras, aunque los planes de incentivo a la compra animarán al cliente.

La lectura positiva es que el nuevo Kuga «es ya un punto de inflexión muy positivo para Ford». Y además mete a Almussafes en la nueva dinámica electrificada del mercado. Más de la mitad de las exportaciones son de versiones híbridas. «Esto supera todas las previsiones. Tenemos que seguir trabajando para aumentar esas producciones. Esto nos hace ver que tenemos que ser más incisivos con nuestra demanda de que la planta de motores de Almussafes reciba el encargo de motores híbridos para que Ford pueda tener más rentabilidad, podamos tener más empleo y se puedan hacer los coches de la manera más eficiente», apunta Faubel.

Motores híbridos

UGT, precisamente, insistía esta semana en su demanda a la dirección europea del óvalo azul para que Almussafes reciba el encargo de motores híbridos. Esta división, que tiene fecha límite para los propulsores que fabrica (la producción saltará a Norteamérica entre 2022 y 2024), es la mayor preocupación hoy por hoy para la plantilla.

En septiembre entrará en funcionamiento una planta de montaje de baterías para vehículos electrificados, pero su impacto en términos de empleo es menor. A lo que se aspira es a la fabricación de estos propulsores en el futuro. Ahora mismo se fabrican 1.600 unidades al día de motores de combustión para EE UU, en línea con el año pasado (unas 340.000 unidades), aunque esta planta ha estado tres meses parada.



660787332



www.ugtford.es



dudas@ugtford.es



961791544