



El camino de Ford

BARRA LIBRE

Carlos Faubel

Presidente del Comité de empresa de Ford España
Secretario General UGT Ford



La llegada de las tan ansiadas vacunas que permitan acabar con la pandemia de la covid-19 abre un horizonte esperanzador para que el próximo año sea el del inicio de una recuperación de la actividad económica y del empleo. Una esperanza compartida por miles de trabajadores que han perdido sus puestos de trabajo o viven bajo la incertidumbre de los ERTE.

Como país, tenemos por delante el reto de no perder una vez más el tren de la historia. Muchas cosas van a cambiar. Las nuevas formas de teletrabajo han llegado para quedarse. La apuesta por la inversión en educación, sanidad, dependencia, ciencia e investigación debería ser compartida por todos. El desarrollo de las nuevas tecnologías y formas de movilidad, la lucha contra el cambio climático, la protección medioambiental y un decidido impulso hacia las energías limpias y alternativas deberían ser el eje sobre el que pivote un serio proyecto de reindustrialización acompañado de la creación de empleo de calidad.

El sector del automóvil no va a quedar al margen de todos esos cambios. Se avecinan tiempos muy intensos y extraordinariamente complejos. La profunda transformación que va a experimentar esta industria -para la que los grandes fabricantes ya se están preparando en forma de grandes alianzas, fusiones, absorciones y acuerdos de colaboración- va a generar una gran presión sobre el empleo. Las inversiones que se están llevando a cabo se cuantifican en miles de millones de euros. Valga un dato: sólo en I+D se cifra en 57.400 millones, el 28 % del total que invierte la Unión Europea en este capítulo.

Además, en ese camino ya iniciado hacia la electrificación del sector, las nuevas normati-

vas en materia medioambiental de la UE y del Reino Unido prohibirán matricular vehículos con motor de combustión que no sean enchufables a lo largo de esta década. A estas situaciones hay que sumar que las nuevas formas de movilidad tendrán un importante impacto reduciendo considerablemente los volúmenes de fabricación -en 2019 se fabricaron 16,5 millones de vehículos en Europa.

El cóctel está servido: grandes fusiones corporativas que buscarán el retorno de las inversiones en forma de beneficios, nuevas legislaciones que aumentan los gastos y condicionan las ventas, un cambio de hábitos en la sociedad y una tecnología que requiere menos mano de obra. Va a ser una quimera poder mantener el volumen actual de la industria automovilística europea, cifrada en alrededor de 180 fábricas de vehículos y furgonetas y en 13,8 millones de empleos, de ellos, 1,8 millones en España, donde se fabricaron 2,8 millones de vehículos en 2019.

Y por si esta situación no fuera ya complicada, la pandemia que padecemos -con un terrible impacto en lo social- ha venido a añadir aún más incertidumbre, reduciendo la fabricación y las ventas en un 37 %, y provocando la negociación de un sinfín de ERTE en el sector, aunque cabe esperar que su impacto en lo económico sea coyuntural.

Nos encontramos ante una nueva revolución industrial en ciernes. Adaptarnos a ella sin traumas va a suponer un enorme desafío para los sindicatos y el conjunto de los trabajadores. Motivo más que suficiente para que en España -el segundo mayor fabricante de vehículos en Europa a pesar de no tener marcas nacionales- resulte imprescindible un plan para afrontar esta transición. El anuncia-

do por el Ministerio de Industria puede resultar positivo, aunque se echa en falta un capítulo sobre el empleo, algo fundamental.

Es obvio que esta nueva realidad va a suponer importantes cambios estructurales en el conjunto de la industria del automóvil -no hay que olvidar a los fabricantes de componentes- y en pocos años todo se va a redimensionar. Pronto veremos funcionar fábricas de baterías en toda Europa. Los fabricantes querrán tenerlas cerca al ser un componente esencial en la fabricación de los coches y cuyos costes de fabricación y transporte serán determinantes. Lamentablemente, por estas latitudes continuamos sin noticia alguna al respecto.

En ese rediseño de negocio para afrontar la nueva movilidad electrificada europea, Ford ya ha reducido más de 10.000 empleos, ha cerrado cinco fábricas y vendido otra. Todo indica que, a partir de 2024, cuando toda esta transformación sea una realidad, los futuros volúmenes de vehículos y motores a fabricar no serán suficientes para mantener todas las fábricas existentes en la actualidad, 4 de motores, 4 de vehículos y 2 de transmisiones. Una complicada ecuación en la que todos los sindicatos que conformamos el pleno del Comité Europeo de Ford estamos implicados con el objetivo de evitar situaciones traumáticas.

Con todos estos condicionantes, desde el punto de vista de la **UGT** sólo hay un camino para asegurarnos el futuro de Ford Almussafes: conseguir la fabricación de motores y vehículos híbridos. No va a ser un camino fácil de transitar, pero es el único que nos permitirá hacerlo durante los próximos quince años mientras llega la plena electrificación o cualquier otro método de propulsión que pudiera resultar definitivo.

Con este convencimiento, hace un año -tras el anuncio de Ford Motor Company desde Detroit de que Almussafes no fabricará la próxima generación de motores para Norteamérica a partir de 2023- iniciamos ese camino haciéndole saber a la dirección de la compañía que podemos y queremos ser el enclave híbrido de Ford en Europa. Los dos próximos años serán claves para despejar estas incógnitas y convencer de ello a la dirección mundial europea de Ford. Veremos.



660787332



www.ugtford.es



dudas@ugtford.es



961791544