

LA

UNIDAD

DE LOS
TRABAJADORES
DE FORD
ESPAÑA

- Vol. IV - Num 51, DICIEMBRE 2022

EN TIEMPOS DE TRANSICIÓN

UNIDOS

GANAMOS

ERTES

ERE

IPC

PDC

ACUERDO POR LA ELECTRIFICACIÓN

VISITA DE PEPE ÁLVAREZ

CALENDARIO 2023

1% GENERALI

RETRIBUCIÓN FLEXIBLE

UGT
Ford 1978



ERTES

Nunca antes en la historia de la fábrica, ni tampoco en la del sector del automóvil, se había producido un período de tiempo tan largo concatenando un ERTE tras otro. Y es que desde que se iniciara el primero de ellos, el segundo trimestre del año 2019 en la planta de motores debido a la bajada de producción, mientras esperábamos los nuevos proyectos no ha habido prácticamente un trimestre que no nos hallamos visto obligados a negociar o prorrogar algún ERTE.



Inicialmente, fueron caídas en la demanda y posteriormente fue una prolongada pandemia a la que ha sucedido la actual crisis de microchips, agravada por la guerra, y que continúa alargándose en el tiempo. Las soluciones en el conjunto del sector negociadas por los sindicatos han sido acordar diferentes ERTE con complementos salariales y protegiendo los derechos laborales. En otras fábricas, también se han acordado medidas de flexibilidad (bolsa de horas). Aquí, en Ford, los ERTE han sido acordados únicamente por UGT, algo que, aunque

habitual no deja de ser llamativo, máxime cuando han sido soluciones demandadas por los sindicatos a nivel nacional durante la pandemia, como medida de protección para las personas trabajadoras, y que incluso en muchos sectores la única contraprestación para el trabajador ha sido el mantenimiento del puesto de trabajo.

No obstante, y aunque se haya transformado casi en rutina, no debemos contemplar los ERTE como algo normal, -ya que la prestación por desempleo es un derecho

“Nunca antes en la historia de la fábrica, ni tampoco en la del sector del automóvil, se había producido un período de tiempo tan largo concatenando un ERTE tras otro”

que generamos, pero cuyos recursos son limitados-, sino más bien como algo excepcional, que ha demostrado su utilidad en momentos de crisis como los que llevamos viviendo estos últimos años, a pesar de que muy probablemente se alarguen en el tiempo.

En el caso de que esto suceda, debido a esa profunda transformación habrá que recurrir a todos los elementos de protección posibles, tanto a nivel estatal como en lo concerniente aquí en la fábrica.

UGT
Ford 1978





Durante las dos últimas décadas, en todas las negociaciones que hemos liderado desde UGT ha sido nuestro “santo y seña” pactar el IPC con cláusula de revisión salarial retroactiva. También en el Acuerdo por la Electrificación, ya que se recupera en su último año de vigencia. Algo que hace ya bastantes años perdió protagonismo en la negociación colectiva con carácter general.

En la última situación que hemos atravesado ha primado la visión a largo plazo asegurando las inversiones que permitan garantizar la transformación de la fábrica con el objetivo de seguir siendo protagonistas en la nueva era de Ford en Europa.

De todos es sabido las consecuencias del último proceso negociador que se ha producido en el seno europeo de Ford, y de lo

vital que era alcanzar un acuerdo que garantizara el futuro de la Plantilla, a la vez que generara las condiciones necesarias para atraer esa más que cuantiosa y determinante inversión a Valencia.

Conviene no olvidar que en ese contexto hemos tenido este mismo año una revisión salarial con carácter retroactivo del 7%, -fruto de los acuerdos de UGT con la empresa-, algo que en muy pocos centros de trabajo se ha producido. Ahora bien, los niveles actuales del IPC se encuentran en índices inesperadamente elevados, y desde



UGT estaremos muy pendientes de lo que suceda de aquí en adelante, con el objetivo de reequilibrar la balanza llegado el momento.

“desde UGT estaremos muy pendientes de lo que suceda de aquí en adelante, con el objetivo de reequilibrar la balanza llegado el momento”



Iniciamos estos últimos cuatro años con el compromiso en nuestra asamblea de afiliad@s de impulsar e implementar los Planes de Desarrollo de Carrera en todas las plantas de la fábrica, ya que nos permite una adecuación de los distintos niveles profesionales y nos permite incrementar los salarios.

A pesar de los problemas comentados con anterioridad, como las bajadas de ventas, ERTES y ERES, crisis por pandemia, semiconductores, incluso una guerra, -un contexto inimaginable cuando nos comprometíamos con el objetivo de los PDC-, vamos a quedar muy cerca del objetivo. Desde el inicio del proceso hasta el día de hoy se han producido 3.910 promociones, y vamos a continuar profundizando en los distintos niveles de promoción en los próximos meses.

ERES

En estos dos últimos años (2020-2021), como consecuencia de la pérdida del Mondeo y la

bajada de ventas de los modelos que fabricamos en la actualidad, -excepto el Kuga-, nos hemos visto obligados a negociar dos ERE extintivos que han evitado despidos traumáticos, posibilitando cerca de 1.000 salidas voluntarias. En esta ocasión, y a diferencia de lo que pasara en el año 2010, sí hemos contado con el apoyo de CCOO.

El cambio de ciclo que se está produciendo en la industria del automóvil es una evidencia, pero además los nuevos coches que se fabriquen en el

futuro habrá que electrificarlos. Esta nueva situación, va a comportar una reducción de los puestos de trabajo en el conjunto de la industria automotriz durante los próximos años, por lo que habrá que buscar diferentes alternativas con el fin de proteger tanto las condiciones del empleo, como a las personas trabajadoras.

En nuestro caso, es más que probable que nos veamos obligados a negociar un nuevo ERE el año que viene, puesto que la transformación de Ford va a ser radical generando un excedente de personal en el conjunto de las fábricas europeas, y Almussafes no será una excepción, tal y como anunció en un comunicado público el Presidente de Ford Europa, Stuart Rowley. Ahora bien, a la hora de afrontar esa negociación será fundamental contar con un Acuerdo de futuro, como es nuestro caso.



ACUERDO POR LA ELECTRIFICACIÓN



El día 27 de enero de este año cerrábamos un Acuerdo para garantizar el futuro de la fábrica y la posibilidad de que un número muy importante de compañeras y compañeros puedan consolidar su proyecto de vida laboral en Ford. Algo nada baladí en los tiempos que corren. La situación no ha sido sencilla, porque además de lo mucho que había en juego, estaban las voces de siempre con la receta de siempre, aquello de “no hay que hacer nada porque todo nos lo darán hecho”.

El proceso al que nos enfrentábamos era determinante y no admitía error. Las consecuencias están siendo incuestionables. Por un lado, teníamos la anunciada transformación del sector del automóvil, por otro la propia disyuntiva de Ford de realizar una nueva apuesta por su negocio en Europa. Esta nueva apuesta conllevará un cambio radical en la dimensión de la empresa.

Habrà una nueva inversión, fiscalizada

desde Detroit, con lo que eso significa, menos modelos y un segmento diferente en el que competir, que implica garantizar el retorno en beneficios antes de liberar los millones de dólares destinados a dicha inversión. Esa ha sido la disyuntiva a la que nos hemos enfrentado desde UGT en la negociación. Por eso, se trataba de alcanzar un Acuerdo que necesitábamos tanto la Plantilla como la propia Compañía.

Tal es el nivel de detalle en el análisis de la inversión que ha impuesto “Ford Motor Company” que ha supuesto el retraso de los futuros lanzamientos un año más. Pero lo más importante es que la inversión por la plataforma eléctrica sobre la que se montarán los dos nuevos modelos no está en duda, porque Ford tiene un Acuerdo que cumplir y en esa nueva apuesta por Europa, Almussafes tal y como nos comprometimos en la Asamblea de afiliad@s seguirá siendo una pieza clave.

El contexto socioeconómico actual y las consecuencias que tenga en el futuro a corto plazo hará que el recientemente alcanzado Acuerdo por la Electrificación cobre mayor valor y protagonismo cada día.

VISITA DE PEPE ÁLVAREZ



El día 21 de octubre visitaron la fábrica los responsables de UGT a nivel autonómico y estatal encabezados por el Secretario General, Pepe Álvarez. En su visita pudimos compartir el análisis de la situación general del automóvil, y de los retos a los que nos vamos a enfrentar como sindicato en un futuro cercano en el conjunto del sector.

época de cambio comprometiendo a todos los actores involucrados, sindicato, gobiernos y multinacionales.

En nuestro caso, y una vez alcanzado un Acuerdo por la Electrificación de la planta que garantiza el futuro de la fábrica todavía queda alguna incógnita por despejar como que dimensión tendrá esta, y que carga de trabajo habrá en la Planta de motores.



Pepe Álvarez, Secretario General de UGT-Mariano Hoya, Secretario General UGT-FICA Ismael Sáez, Secretario General UGT-PV Daniel Argente, Secretario General UGT-FICA-PV

Uno de los retos sin duda será asegurar carga de trabajo a futuro para las plantas de motores que hay en España. A la vez que habrá que negociar planes de reconversión y transformación en las diferentes marcas. Es decir, hay que afrontar sin complejos una

Para UGT, tanto las baterías futuras como los posibles motores deberían ser una misma cosa.

Por lo tanto, es el momento de reivindicar proyectos y carga de trabajo para el futuro de nuestra planta de motores.



UGT
Ford 1978

