

6 febrero 2018

José Luis García Nieves
VALENCIA



■ 2017 dejó más de 2,8 millones de coches fabricados en España, en niveles similares a los del año anterior; las ventas nacionales vuelven a su velocidad de crucero, en torno a 1,2 millones de vehículos matriculados, de nuevo en niveles precrisis; los principales mercados de la exportación española, con la excepción de Reino Unido (-10,4%), han disparado las compras de vehículos, con Alemania (+2,7%), Italia (+7,9%) y Francia (+4,7%) como grandes clientes...

Esta imagen de industria boyante escondida, sin embargo, una corriente de inestabilidad, con convulsiones repentinas en forma de amenaza de retirada de inversiones, fabricantes imponiendo recortes laborales y el fantasma permanente de la deslocalización sobrevolando cada factoría cuando se acerca la negociación del convenio colectivo.

¿En qué encrucijada se encuentra el sector? Emilio Orta, presidente del clúster de la automoción (AVIA) con medio siglo de experiencia en el sector, lo ve claro. «Es una cuestión de competitividad. Estamos en un momento en que el automóvil tiene que hacer más con menos. Si quieres mantener las plantas en países caros como Alemania, Francia e Italia, o en los que van siéndolo como España, o eres competitivo o el fabricante se va». Es decir: ajuste de los costes de producción para mantener las inversiones.

España, por el momento, se ha librado de unos cierres que solo en el último lustro se han llevado por delante factorías en Bélgica (Ford), Alemania (Opel) o Francia (PSA Peugeot Citroën). «La fabricación de vehículos en España está ante un periodo de notables retos: digitalización, electrificación de los vehículos, vehículos autónomos, movilidad baja en carbono...», señalan desde la patronal de fabricantes Anfac. Las marcas apuntan a las debilidades: «El año 2017 ha terminado en España con una producción levemente inferior (-1,5%) a la obtenida en 2016. Se ha visto influida, desde luego, por la bajada de matriculaciones del mercado británico

Más ventas, peores convenios: el motor aprieta las tuercas

Ford, Opel, Nissan... La industria protagoniza en los últimos días un proceso de ajustes a cambio de inversiones, con la amenaza latente de fuga de fabricantes. La competitividad es el nuevo mantra.

(el tercero en importancia para la exportación españolas). Las incertidumbres del 'brexit' y la devaluación de la libra esterlina también han tenido relevancia en esta bajada. Asimismo, cuentan en el cómputo global del descenso de producción las paradas en

la que han tenido que hacerse en algunas fábricas españolas para adaptarlas a la llegada de los nuevos modelos que han comenzado a fabricarse en 2017».

La cadena, en cualquier caso, se está apretando por el eslabón de los trabajadores. «Todos queremos el bueno, bonito y barato, sea una camiseta o un coche. Y eso a lo que obligamos a las empresas al final lo paga el trabajador», resume Joaquín Ferreira, responsable de Motor de CC OO a nivel estatal. Las turbulencias comenzaron con el arranque de 2017, cuando Nissan anunció el fin de la fabricación de un modelo en la planta de Ávila. La factoría seguirá abierta, pero a cambio de rebajar las condiciones laborales: 480 empleos para los que se han calcado las condiciones, más humildes, de Renault.

También Nissan ha empezado el año en Barcelona con el anuncio de la retirada del Pulsar, un modelo en el que había invertido

PSA amagó con retirar el nuevo Corsa de Figueruelas, lo que hubiera impactado en el puerto de Valencia desde donde exporta hacia Turquía

130 millones y por el que los sindicatos había aceptado rebajar sus condiciones. La crisis de Opel Figueruelas, con la amenaza de deslocalización del nuevo Corsa, ha terminado de activar alarmas.

► **Los convenios salen adelante: la pelea de los sindicatos.** «Son simplemente hechos excepcionales. Si miramos al pasado inmediato, todos los convenios salen adelante», defiende el representante de Comisiones Obreras. El sindicalista enumera los acuerdos que invitan a frenar el pesimismo. El fabricante de camiones Iveco ha cerrado un convenio con una subida del 3,5% en tres años, y espera una nueva cabina. En Volkswagen aprobaron el pasado año un plan industrial y por primera vez van a disponer de dos modelos en la planta de Pamplona.

Renault también ha sellado un convenio para cinco años que garantiza recambios para los modelos actuales, con una subida de una parte del salario y otra variable. Seat, que aprobó el convenio al mismo tiempo que Renault, ha firmado una subida del IPC más el 0,25%. Y Mercedes también aprobó recientemente un acuerdo para cuatro años con el 1,8% de subida anual pero sin cláusula de revisión en caso de que el IPC la supere.

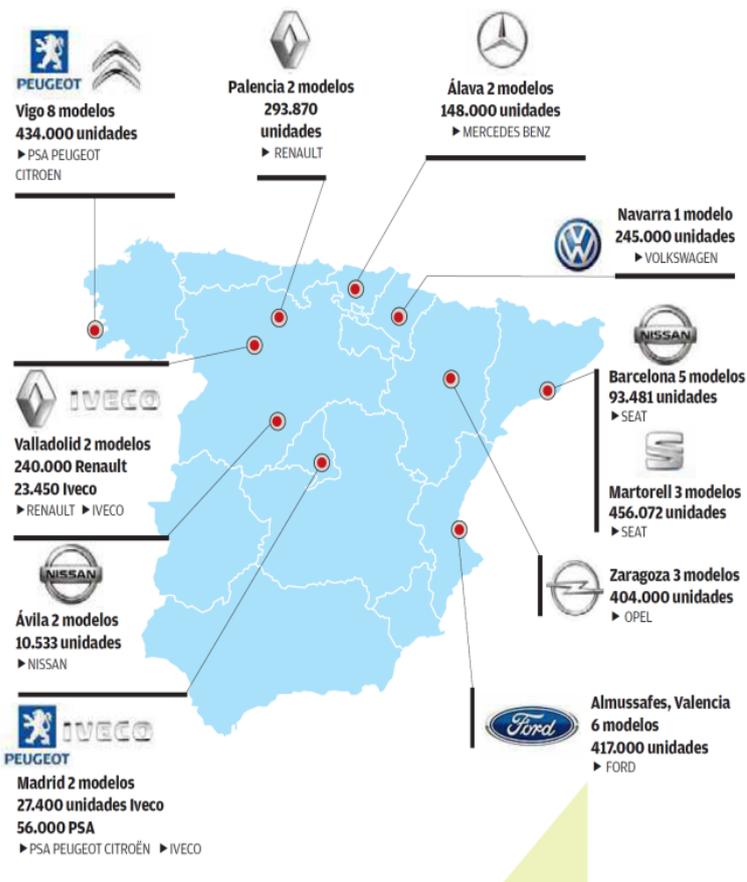
► **Concentraciones en el sector: PSA rebaja las condiciones de Opel.** «PSA firmó hace unos años el único convenio que es regresivo», apuntan desde CC OO. El fabricante de Peugeot y Citroën, con varias plantas en España, venía de números rojos y «atacó la masa salarial». En 2017 se produjeron dos hechos relevantes en PSA: el regreso a beneficios y la compra a General Motors de Opel, con la planta en pérdidas y unos procesos productivos más caros. PSA estaba dispuesta a bajar el coste de producción de cada vehículo y ha exhibido una posición de fuerza poniendo sobre la mesa de negociación de Figueruelas (Zaragoza) el traslado de nuevo Corsa. Esta factoría es estratégica para los tráficados del puerto de Valencia al canalizar las exportaciones hacia Turquía, uno de los grandes clientes de vehículos españoles. De hecho, el puerto tiene penden-



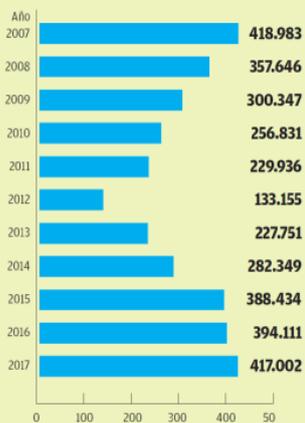
Empleados de Ford, en la factoría de Almussafes.
GERMÁN CABALLERO

Producción en 2017 en las factorías españolas

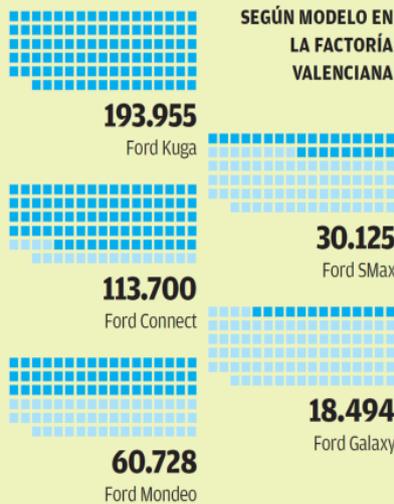
MARCAS, NÚMERO DE MODELOS Y UNIDADES PRODUCIDAS A 31 DE DICIEMBRE



EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE FORD EN LA FACTORÍA DE ALMUSSAFES



PRODUCCIÓN SEGÚN MODELO EN LA FACTORÍA VALENCIANA



Fuente: CC OO y UGT

INFOGRAFÍA ▶ LEVANTE-EMV

te una inversión de 50 millones para modernizar el obsoleto trazado ferroviario entre Zaragoza y Sagunt.

Los trabajadores, con la espada sobre la cabeza, aceptaron a regañadientes un acuerdo que supone pérdida de poder adquisitivo. Es lo mismo que ha ocurrido en Ford, donde la empresa mejoró notablemente una oferta que en principio quería ligar la subida salarial al absentismo, así como congelar plusos. El acuerdo de competitividad, probablemente el mejor del sector, ha salido adelante con un ajustado 51% de los votos, pese a garantizar un incremento salarial del 4,5% en tres años. Con la empresa exhibiendo días antes de la votación unos beneficios de 234 millones de dólares en Europa, y con la inversión del nuevo Kuga garantizada, el 41% de Almussafes ha entendido que el gigante americano puede ser más generoso.

Los fabricantes, aparentemente dubitativos ante los cambios que se avecinan, piden sacrificios. Y las factorías se remueven. Las marcas llaman a la calma: «No es un nuevo ciclo. La industria del automóvil es altamente competitiva, con 230 fábricas en la UE y que compiten por atraer inversiones y fabricar nuevos modelos. En el caso español debemos mantener la competitividad, flexibilidad y calidad de producto que nos ha llevado a ser el segundo fabricante europeo de vehículos (primero en el caso específico de los comerciales) y el octavo a nivel mundial».

Pero la parte social recela. Con nuevos convenios a la vista, los nubarrones siguen en el horizonte: «Van a pasar cosas. Creo que todavía hay muchas marcas y alguna tendrá que caer por el camino», concluyen desde CC OO.

Carlos Faubel

SECRETARIO GENERAL DE UGT-FORD

«Este acuerdo tiene que ser el impulso para diez años de carga de trabajo»

El secretario general de UGT en Ford, que ha sacado adelante con apenas el apoyo del 51% el plan de competitividad pactado con la dirección, entiende el voto de rechazo, pero asegura: «El tiempo lo situará como un buen acuerdo»

JOSÉ LUIS GARCÍA VALÉNCIA

¿Cómo valora el resultado del referéndum, que ha aprobado el acuerdo de competitividad con un ajustado 51%?

En la fábrica siempre que hay un principio de acuerdo lo sometemos a la valoración conjunta de los trabajadores. Los márgenes oscilan según las situaciones. Lo importante es que se ha aprobado y el tiempo lo situará como un buen acuerdo. A veces en la inmediatez no se valoran tanto las cosas, pero la industria va a sufrir cambios importantes y esto nos va a permitir mantener el poder adquisitivo y la estabilidad en el empleo en la fábrica siendo claros candidatos a esa revolución en la que Almussafes no va ser una excepción.

Por dónde va ese futuro?

Hablamos de coches y motores híbridos, eléctricos, nuevos modelos que sustituirán a los actuales. Hay unas incógnitas que se van a despejar en los próximos años. El resultado de la votación de este acuerdo no es algo excepcional. Ha ocurrido en el pasado, y el tiempo ha demostrado que fueron buenos acuerdos. Hemos pasado situaciones complicadas desde la crisis, acuerdos donde se entregaron cosas a cambio. Este acuerdo sale limpio.

¿Entiende el voto de rechazo teniendo en cuenta el récord de producción, los beneficios, la buena marcha de los mercados?

Lo entiendo. No diré que lo esperaba. Esperábamos un porcentaje más amplio. Lo entendemos como un muy buen acuerdo. Siempre influyen situaciones internas: de inestabilidad sobre el empleo temporal, movimientos de trabajadores de unas zonas a otras... Y luego siempre hay un sentimiento natural, un pensamiento de que se pueden mejorar las condiciones.

¿Para qué va a servir este nuevo marco laboral?

Es de los mejores que se pueden firmar en la industria en general. Ha servido para cumplir el compromiso con Ford Europa tras la consecución del nuevo Kuga. Es muy importante para el futuro de la fábrica y dijimos que estaríamos dispuestos a renovar con un año de ante-

lación el convenio colectivo y tener un clima estable. Ha sido una negociación que no se ha vivido en un clima de conflicto interno. Hemos asegurado el vehículo antes. Es una negociación equilibrada porque no lleva contrapartidas. Y tiene que servir para situarnos en estos dos años en que se tienen que adoptar decisiones trascendentales para el futuro de Ford Europa. El Kuga es muy importante porque nos garantiza el 50% de la carga de trabajo. La pregunta es: ¿Qué va a pasar con el otro 50%? La industria del automóvil es complicada. No es algo donde puedes mantener estabilidad año tras año. Estamos en muy buena situación, y

esto tiene que ser el impulso para una década más de carga de trabajo en Ford y espero que se vaya cristalizando así.

¿Teme que le pase factura a UGT en las elecciones del año que viene este «sindicalismo responsable»?

Tradicionalmente, poco tiene que ver la votación del referéndum con unas elecciones sindicales. La historia de Ford está llena de muestras. Hemos perdido un referéndum y luego se ha vuelto a ganar y hemos sido la misma UGT. Es la plantilla la que tiene que elegir

qué sindicalismo quiere: si mantener una línea de más estabilidad o de confrontación. Llevamos así cerca de veinte años y es lo que han ido avalando los trabajadores.

¿A qué achaca este ciclo de convenios colectivos a la baja en la industria del automóvil en España?

No podemos perder de vista que ha habido una crisis económica con un impacto brutal sobre la clase trabajadora. Son quienes tienen que comprar los coches que fabricamos. La gente pide coches buenos y baratos. Hemos de ser conscientes de que en la industria del automóvil no tenemos marcas propias, son multinacionales que se instalaron aquí porque los salarios eran baratos y la gente, pese a lo que digan, trabaja bien. Pero la competencia en el automóvil es brutal y vemos cosas insólitas. Ford cerró una fábrica en el corazón de Europa; General Motors ha vendido su negocio a PSA. Están pasando cosas. En esa encrucijada nos colocan a los sindicatos.



Carlos Faubel, de UGT-Ford.

VICENT M. PASTOR