

ECONOMÍA Y TRABAJO

Ford elige la planta de Almussafes para producir sus nuevos coches eléctricos

La multinacional garantiza la continuidad de la factoría más allá de 2026

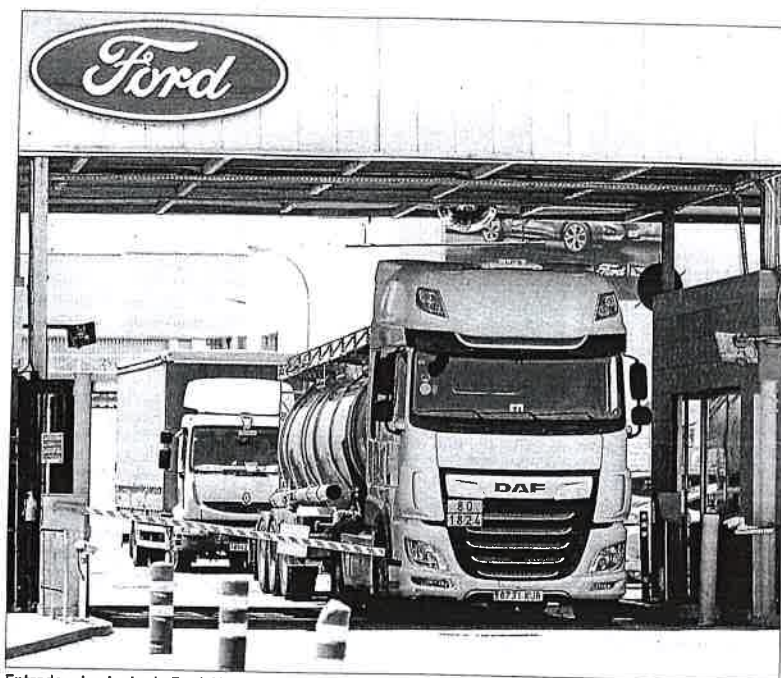
CRISTINA VÁZQUEZ, Valencia
Ford ha elegido la factoría española de Almussafes (Valencia) para fabricar los dos vehículos eléctricos que la multinacional estadounidense tenía pendiente de asignar a sus plantas europeas, según anunció ayer la compañía. La planta valenciana, de 6.000 empleados, producirá a partir de 2025 nuevos modelos eléctricos —por los que también pugnaba la fábrica alemana de Saarlouis— con lo que se garantiza su continuidad.

La decisión se ha dado a conocer después de un proceso de negociación interna iniciado en 2021, en el que las plantas española y alemana presentaron sus propuestas e intentaron convencer a la multinacional de que eran la mejor opción para producir nuevos modelos eléctricos en Europa. Jim Farley, presidente y director ejecutivo de Ford, confirmó su compromiso con "la construcción de un negocio vibrante y sostenible en Europa, y eso requiere enfoque y tomar decisiones difíciles", reconoció.

El director de Fabricación de la planta valenciana, Dionisio Campos, calificó la decisión de "hito fundamental" tanto para la planta como para la transformación del negocio de Ford Europa. Su presidente, Stuart Rowley, reiteró, como avanzó en mayo, que los "próximos pasos" serán "reestructurar" las fábricas de Almussafes y Saarlouis pues el proceso para la producción de vehículos eléctricos requiere "menos empleados" que la fabricación de un modelo al uso.

Colaboración sindical

La planta española inició su carrera por la electrificación en octubre de 2021 y tres meses después el sindicato UGT, mayoritario en la planta española, alcanzó un acuerdo con la dirección europea de la multinacional, que incluía contención salarial para los próximos cuatro años, trabajar 18 sábados e incluso recuperar el turno de noche para garantizar el suministro de pedidos si se alzaba como ganadora. De hecho, Campos ha agradecido el trabajo del sindicato: "Me gustaría agradecer a todos los involucrados por su apoyo y profesionalidad, en especial a todos los empleados que, liderados por UGT, han entendido lo crítico del momento". Para la organización, la elección de la planta valenciana es "carga de trabajo y empleo para más de una década". Sin embargo, el sindicato no ha querido olvidarse de que dentro de un año Ford fabricará únicamente el modelo Kuga, momento en el que se tendrá que iniciar la transformación hacia la electrificación y la redimensión de la fábrica. Y está la situación de las instalaciones en Alemania. "No podemos olvidar que deja la otra factoría europea en una situación más que delicada".



Entrada a la planta de Ford Almussafes, ayer. / MANUEL BRUQUE (EFE)

La asignación no asegura los 6.000 empleos existentes

La compañía no ha concretado la inversión prevista en Almussafes pero sí se ha referido a la situación en la que se queda su planta en Saarlouis (Alemania) para la que se buscarán "nuevas oportunidades". La presión se ha trasladado a esta factoría, dado que en 2025 perderá la producción del modelo superventas Focus y no existe un plan industrial para las instalaciones más allá de esa fecha. "Ford está invirtiendo en las operaciones de fabricación de vehículos eléctricos en Alema-

nia y estamos comprometidos con el país como nuestra sede central en Europa", subrayó ayer el presidente de Ford Europa, Stuart Rowley.

En mayo, el propio Rowley explicó que la elección de una fábrica para esta producción no es "una decisión de cierre" de la otra, ya que la multinacional está "buscando activamente futuras oportunidades para la planta que no sea seleccionada", algo que requerirá "un esfuerzo que incluya múltiples partes, incluidos gobiernos

locales y nacionales". La adjudicación de los nuevos modelos a la factoría española, en todo caso, no garantiza los 6.000 empleos en Almussafes, dado que la fabricación del coche eléctrico necesita menos empleados.

De ahí que Stuart Rowley advirtiera hace unos meses que la selección no evitará un redimensionamiento de la factoría valenciana. "La transición hacia el coche eléctrico no será fácil", reconoció el presidente valenciano, Ximo Puig.

En mayo pasado, el presidente de Ford Europa esbozó en un comunicado que la multinacional vive "la mayor transformación que ha visto la industria en más de 100 años".

El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, valoró la noticia en un tuit: "España avanza hacia el liderazgo en vehículo eléctrico y conectado. Ford elige su planta en Valencia para producir vehículos eléctricos de nueva generación". Y el presidente valenciano, Ximo Puig, añadió que la decisión, unida a la instalación en Sagunto de la factoría de baterías de Volkswagen, convierte a la comunidad en "una referencia de la nueva industria de automoción".

El Gobierno español y la Generalitat Valenciana han trabajado durante meses con discreción para que la propuesta presentada por la factoría de Almussafes fuera la más competitiva y se impusiera a la oferta que pudiera ofrecer la planta de Saarlouis.

El cierre de plantas y los miles de despidos de Ford en Europa,

en reestructuración desde 2018,

tenía en vilo a Almussafes, de la que dependen miles de empleos directos y otros 25.000 de la industria auxiliar, desde que la multinacional se trazó como objetivo lograr cero emisiones para todas las ventas en Europa para 2035. La factoría de Almussafes necesitaba de esos futuros modelos electrificados para seguir en pie otros 10 o 15 años. La planta ha dejado de fabricar el modelo Mondeo y a finales de año perderá también la furgoneta Transit, destinada al mercado norteamericano. Posteriormente, dejará de fabricarla también para el mercado europeo. Y los modelos Galaxy y S-Max se perderán en 2024, salvo cambios de última hora. La factoría iba a quedarse exclusivamente con el Kuga si no llegaban nuevas inversiones.

Aval judicial a los afectados por el cartel de fabricantes de camiones

JOSÉ LUIS ARANDA, Madrid
Los compradores afectados por el cartel de fabricantes de camiones tienen derecho a reclamar los perjuicios que les ocasionó dicha práctica comercial ilícita conforme a la directiva europea, pese a que España la traspuso fuera de plazo. Así lo señala una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), que respondió el martes a varias cuestiones prejudiciales planteadas por la Audiencia Provincial de León. Se trata del primer pronunciamiento del tribunal sobre el caso, que motivó en julio de 2016 la mayor multa impuesta hasta la época por Bruselas a un cartel comercial. Entre 1997 y 2011, Daimler, DAF, Volvo-Renault, Iveco, Scania y MAN, que quedó excluida de las sanciones por ser la denunciante, coordinaron los precios de venta de sus camiones en Europa. En esos años en España se compraron más de 300.000 vehículos de esas marcas, lo que según las estimaciones iniciales suma reclamaciones por unos 1.000 millones de euros. El demandante, al que se identifica con las siglas RM, compró tres camiones entre 2006 y 2007. En 2018, puso una demanda que fue estimada parcialmente y obligó a Volvo y DAF, los demandados, a pagar una indemnización correspondiente al 15% del valor de los vehículos más los intereses legales.

Recurso

Las empresas demandadas, sin embargo, recurrieron esa sentencia ante la Audiencia Provincial de León, que fue la que decidió elevar tres cuestiones prejudiciales al tribunal europeo. En el recurso, los fabricantes de camiones alegaban que no se podía aplicar al caso la directiva de daños por infracciones del Derecho de la competencia porque esta es de 2014, cuando el cartel dejó de funcionar en 2011, y no se traspuso al ordenamiento español hasta mayo de 2017, cinco meses después del plazo legal que tenía España.

La decisión de la corte de Luxemburgo va en la dirección contraria: el asunto no había prescrito. El tribunal se apoya en que la fecha en que el demandante "haya podido razonablemente tener conocimiento" del perjuicio ocasionado, como exige la legislación europea, no fue el 19 de julio de 2016, cuando la Comisión Europea adoptó la decisión, sino el 6 de abril de 2017, cuando se publicó un resumen del asunto en el Diario Oficial de la Unión Europea. Esta fecha es posterior a diciembre de 2016, cuando expiraba el plazo para que España traspusiera la normativa europea.