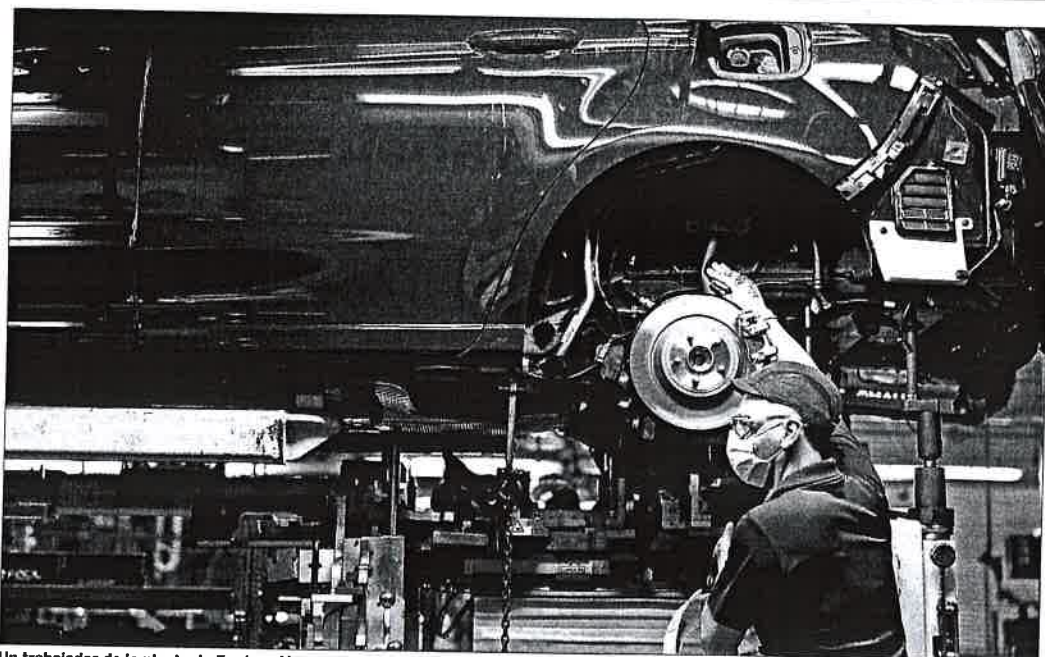


ECONOMÍA Y TRABAJO



Un trabajador de la planta de Ford en Almussafes (Valencia), en junio de 2021. / BIEL ALIÑO (EFE)

La crisis de los chips condena a otro año de ERTE a las fábricas de coches

Las marcas creen que seguirán produciendo muy por debajo de antes de la pandemia

DANI CORDERO, Barcelona
 "Semana a semana". La locución se repite desde el verano pasado y todo apunta a que seguirá siendo así, al menos durante los tres primeros trimestres de 2022. La escasez de semiconductores, sobre todo por su falta de previsibilidad en el suministro, ha llevado al caos las planificaciones de los fabricantes de coches que, en España, vieron cómo concluyeron 2021 con unos 700.000 vehículos menos que en 2019, antes de la irrupción de la pandemia. Todas las marcas aplicaron expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) y lo seguirán haciendo este año, tras las vacaciones. La medida ha provocado que más de dos millones de trabajadores eventuales se hayan tenido que enrolar en las listas del paro, según fuentes sindicales de las distintas fábricas.

Ford, que acaba de finalizar dos recortes consecutivos de empleo que suman a casi 1.300 afectados en su factoría de Almussafes (Valencia), tiene actualmente dos nuevos asuntos espinosos sobre la mesa. Uno es la renegociación del convenio colectivo ante la necesidad defendida por la dirección de pugnar por la asignación de nuevos vehículos con las otras plantas de la multinacional estadounidense en Europa: argumento utilizado habitualmente para reducir los costes. El segundo, más urgente, es un nuevo ERTE para capear la crisis de los semiconductores. Según el presidente del comité de empresa, Carlos Faubel, 2021 registró la producción más baja desde 2012, con una cifra alrededor de los 150.000 vehículos.

Las primeras previsiones de Almussafes para 2021 han caído hasta en torno a 110.000 coches y nada parece que vaya a cambiar para 2022. La compañía se ha diferenciado del resto de marcas porque plantea las regulaciones temporales cada tres meses, mientras que otros grupos han optado por ERTE más largos para ganar margen y evitar repetidas negociaciones y, de ser posible en un escenario con mejores perspectivas, extinguirlos una vez no sean necesarios.

El consenso de la automoción es que la falta de suministros de chips se prolongará al menos hasta el tercer trimestre

de 2022 en Europa, después de que en septiembre pasado se registraran los plazos de espera más largos a causa de una demanda colapsada desde los cierres de plantas de semiconductores durante la crisis sanitaria. Es una previsión que comparten los últimos análisis del Banco Central Europeo y el Banco de España.

Renault, que ensambla vehículos en Palencia y Valladolid, calcula haber perdido en torno a 100.000 del medio millón de unidades de producción previstas para el año pasado. Un portavoz de la compañía explica que el grupo francés no prevé tener re-

suelto el problema hasta el final del año, aunque esperan poder ir disipándolo poco a poco antes de la conclusión del ejercicio. De momento, tienen planteado un ERTE hasta la mitad de 2022; luego confían en poder volver a tirar de la flexibilidad del convenio colectivo hasta final del año.

"Empezamos el año mal, con 2.500 personas en ERTE y, según las previsiones iniciales, en el mejor de los casos fabricaremos un total de 410.000 coches en todo el año", explica Matías Carnero, presidente del comité de empresa de Seat. Tras alcanzar una producción de medio millón de vehículos en 2019 y so-

Un parón con la vista puesta en los fondos europeos

El nuevo ERTE en el que trabaja Ford para sus instalaciones de Almussafes afectará a 4.764 empleados, la plantilla de las líneas de producción de vehículos y departamentos consultivos, en lo que es todo un hecho diferencial a otros expedientes anteriores. Durante el primer trimestre se parará la producción un máximo 15 días de forma completa a causa de los problemas de suministros que la firma estadounidense está teniendo con los semiconductores.

Los sindicatos han demandado a la empresa mayor preclusión respecto a la calendarización de los días de

paro porque "los están modificando constantemente y producen así problemas de conciliación familiar" —indican fuentes sindicales citadas por Efe— y, ante la aprobación de la reforma laboral, piden que "se estudie la posibilidad de que a los trabajadores afectados por el ERTE no se les descuenten días de paro".

CC OO ha manifestado que no van a firmar ningún ERTE "mientras no haya un plan industrial de futuro para esta factoría que garantice el empleo para todos los trabajadores". En el caso de Ford, como el resto de fabricantes presentes en España, el frente abierto este año con la crisis

de semiconductores se solapará con la necesidad de presentar un plan de futuro ante el Gobierno para captar fondos Next Generation de la convocatoria del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) del vehículo eléctrico y conectado. Esa presentación visualizará en qué apuesta cada factoría y cómo se atraen inversiones a cada comunidad autónoma, con la construcción de una gran fábrica de baterías como la gran baza de modernización española. Grupo Volkswagen es el único grupo hasta el momento que ha mostrado cuáles serán las líneas de actuación: reconvertir sus plantas de Barcelona y Pamplona para que a partir de 2023 ensamblen el nuevo vehículo eléctrico de pequeñas dimensiones del grupo.

ñar con cifras récord en los siguientes años, la caída de las cifras de actividad de Martorell no ha cesado desde el inicio de la pandemia. Fueron 350.000 vehículos ensamblados durante 2020 y el ejercicio pasado, que se preveía mejor, quedó muy por debajo de los 400.000 coches. La compañía ha adelantado el parón de la factoría por la falta de semiconductores y prevé un inicio del próximo curso con una de las tres cadenas de producción, la que monta el Audi A1, sin actividad.

Sus instalaciones son uno de los símbolos de lo que acarrea el fin de producción para los empleos temporales: la compañía, explica Carnero, ha prescindido de alrededor de 800 empleados contratados a través de empresas de trabajo temporal que ayudaban a cubrir turnos de vacaciones o el absentismo de la plantilla.

Cesión de trabajadores

Ese problema con los eventuales se ha reproducido en el conjunto de factorías, como es el caso de las de Stellantis, el grupo del que dependen las plantas de Vigo, Figueruelas y Madrid, donde se han visto afectados más de un millar de trabajadores, según explican miembros de los comités de empresa de sus distintas fábricas. El grupo, que celebró el año pasado la fusión entre Peugeot (PSA, que también incluía a Citroën y Opel) y FCA (Fiat y Chrysler, entre otros) alcanzó un acuerdo para reducir la afectación de su personal durante 2021. A 600 de sus trabajadores de Figueruelas (Zaragoza) les ofreció ir a trabajar a plantas de Madrid, Portugal, Francia y Alemania —donde el grupo tenía necesidad de producción— para evitar el ERTE.

Tanto las instalaciones de Madrid como las de Vigo, pese a fabricar menos de lo inicialmente previsto, se han visto beneficiadas por la entrada en las líneas de montaje de nuevos modelos, vehículos que figuran entre las prioridades en el reparto de semiconductores por las casas de la automoción. La planta de Vigo, pese a dejar de fabricar 110.000 unidades previstas, según un portavoz sindical, cerró 2021 con 497.000 coches y furgonetas ensambladas. La cifra es similar a la de 2020 y superior a las 450.000 de 2019.

La planta de Volkswagen en Pamplona finalizó el último ejercicio con 221.000 coches, que supone una pérdida de 30.000 vehículos respecto a lo inicialmente previsto. Como en el caso de las plantas de Stellantis, se ha visto beneficiada por el lanzamiento de nuevos modelos y porque, por primera vez en su historia, con la llegada del Taigo ensambla tres modelos a la vez.

El calendario de su plantilla para el este año prevé la fabricación de 304.666 unidades, una cifra que, según un portavoz de la compañía, está sujeto a todo tipo de caídas por la actual coyuntura. Por su parte, en la planta de Mercedes en Vitoria fuentes sindicales calculan una pérdida de unas 15.000 furgonetas, al acabar con una producción total de 126.000 unidades.