

ENCUENTROS
TELEMÁTICOSLevante
EL MERCANTIL VALENCIANO**Cambio de marcha.** Autoridades y dirigentes empresariales reflexionan sobre la renovación de la industria en el contexto de los cambios en la automoción y la movilidad

Los protagonistas ► El jefe del Consell, Ximo Puig, ayer, durante la clausura del acto. A la derecha, Dionisio Campos, director de Fabricación de Ford Almussafes; Ismael Sáez, secretario general de UGT País Valencià; y Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de València. M. Á. MONTESINOS

Puig: «Necesitamos proyectos que den trabajo. Lo fundamental es el empleo»

► El jefe del Consell reconoce que la pandemia hace más visibles las carencias del sistema productivo valenciano ► Defiende el diálogo social como vía para mejorar la competitividad de las empresas y el salario como herramienta para la justicia social

J. L. G. VALÈNCIA

El jefe del Consell, Ximo Puig, clausuró ayer la jornada «Cambio de marcha», organizada por Levante-EMV y UGT, y centrada en la situación de la industria, especialmente de la automoción y el transporte. Y lo hizo sin ahorrar ni un gramo de autocrítica sobre las «debilidades» del modelo económico valenciano, que la pandemia, además, hace más visibles ahora.

«Tenemos un problema grave asociado a la productividad. Lo sabíamos y ahora se pone de manifiesto. Tenemos sectores que no tienen suficiente capacidad de generar competitividad en ámbitos de máxima productividad, pero también un problema de recursos públicos para incentivar esa vía a la productividad», reconoció.

En este punto, el presidente se-

ñaló al ambicioso programa de ayudas europeas, en línea con el plan Marshall que venía reivindicando, y que va a poner miles de millones a disposición de las empresas. «Tenemos que aprovecharlo bien, enfocarlo al *green new deal*, a todo aquello en lo que coincidimos desde la C. Valenciana: crecimiento sostenible, que respete el medio ambiente y que genere trabajo», añadió.

Es una idea en la que insistió Puig: «Vamos a presentar proyectos que tienen que ver con la sostenibilidad. Proyectos para hacer posible unas infraestructuras más verdes... Pero tenemos que hacer proyectos que den trabajo. Lo fundamental es el empleo. [...] Es donde reside la posibilidad de tener una sociedad justa», apuntó.

Respecto a la crisis que se avecina, y estando precisamente en

la sede de UGT, Puig reivindicó el diálogo social en entornos como el de Ford, donde la negociación ha contribuido a elevar la competitividad. Y marcó como reto ante esta situación «muy compleja», el «conseguir que la cohesión» que se pretende alcanzar entre administraciones, «llegue al conjunto de la sociedad, que tengamos el espíritu de los grandes momentos históricos».

Ismael Sáez: «Estamos comprometidos con la mejora del sistema productivo»

Reclama un aumento de la competitividad para lograr más calidad de vida

J. L. G. VALÈNCIA

El secretario general de UGT, Ismael Sáez, que ayer ejercía de anfitrión, insistió en el papel de su organización «absolutamente comprometida con la necesidad de mejora del sistema productivo». Este aspecto, el de la productividad y la competitividad del territorio y su industria, fue una de las claves principales que atravesaron las más de dos horas de exposición y debate.

Sáez, como representante de

UGT, apuntó a la necesidad de reformas, de esfuerzos de inversión en I+D, tanto de la administración como de las grandes empresas para hacer de fuerza tractora para el resto del tejido.

Obviamente, tanto el propio Sáez como después Carlos Faubel, máximo responsable del sindicato en Ford Almussafes, reivindicaron que el objetivo es la «mejora de los empleos y de los salarios». Eso requiere, señaló también, que haya bene-

ficios en las empresas. «En UGT estamos comprometidos con el progreso del país y el objetivo es lograr un mejor empleo. Por eso esta jornada, para contribuir a dejar claro que estamos comprometidos con ese proyecto, que no eludimos la necesidad de la mejora de la productividad; y que pueda servir para acometer este debate, que sirva para remarcar que la mejora de la productividad es una carencia que debemos superar», concluyó.

Economía

ENCUENTROS TELEMÁTICOS ► LA PRODUCTIVIDAD DE LA C. VALENCIANA A DEBATE



Foto de familia ► En primera fila, Lydia del Canto, Ximo Puig, Ismael Sáez, Vicent Soler, Olivia Estrella y Juan Antonio López Ruiz de Zuazo. Detrás, Carlos Faubel, Carlos González Triviño, Aurelio Martínez, Íñigo Parra, Arcadi España, Dionisio Campos, Zulima Pérez y Julio Monreal. © M. Á. MONTESINOS

«La industria del motor ha llegado donde está gracias a la competitividad»

► Los dirigentes de Ford y Stadler reivindican la necesidad de mantener y aumentar la competitividad en una economía globalizada en la que las inversiones se asignan en función de rentabilidad ► El diálogo social, clave en las industrias productivas

J. L. G. VALÈNCIA

■ Proteger la competitividad en las empresas que pueden presumir de ella ahora que los retos se multiplican, y lograr aumentarla en el conjunto de la autonomía como gran tarea pendiente. Es una de las principales reflexiones que dejaron las dos horas largas de intercambio de opiniones que se produjo ayer en la jornada «Cambio de marcha», organizado por Levante-EMV y UGT-PV, con la colaboración de la Federación de Industria, Construcción y Agro del mismo sindicato.

El acto, inaugurado por la ministra de Industria, Reyes Maroto, y clausurado por el jefe del Consell, Ximo Puig, centró su atención en las industrias del automóvil y la movilidad, entre ellas la ferroviaria. Asistieron al encuentro, entre otros, el consejero delegado de Prensa Ibérica en la C. Valenciana, Juan Antonio López Ruiz de Zuazo, así como la directora del diario, Lydia del Canto. Por la parte institucional acudieron los consellers de Terri-

Una herramienta para reindustrializar el corredor

La tecnología de Gobernanza Industrial ayuda a los inversores a encontrar el suelo adecuado a su proyecto

J. L. G. VALÈNCIA

■ Además de las reflexiones acerca de la industria de la movilidad, la jornada permitió conocer los avances de uno de los proyectos que, precisamente, combinan el desarrollo industrial con una infraestructura clave, el corre-

dor mediterráneo.

Carlos González Triviño es el ceo de la firma Gobernanza Industrial, que ha desarrollado una herramienta tecnológica para ayudar a administraciones e inversores en la búsqueda y comercialización de suelo logístico a través del corredor mediterráneo.

«Se trabaja desde hace años en convertir esta infraestructura en una cadena de suministro pero sería conveniente convertir el sistema logístico en un sistema de inversión industrial», señala el directivo.

M. Á. MONTESINOS



Carlos González Triviño.

La herramienta, de hecho, permite recorrer el trayecto de esta infraestructura por áreas metropolitanas, puertos, aeropuertos o municipios, conociendo al detalle los activos disponibles y su vinculación al corredor. La firma también ha hecho un estudio para Almussafes sobre el encaje de un hipotético proyecto de gigafactoría.

torio, Arcadi España; de Hacienda, Vicent Soler; la directora general de Diálogo Social, Zulima Pérez; los alcaldes de Almussafes, Toni González, y Torrent, Jesús Ros. También el presidente del IVIE, Francisco Pérez, o el nuevo delegado institucional de Iberdrola en la C. Valenciana, Ibán Molina.

El debate, dirigido por Julio Monreal, director general de Relaciones Institucionales de Prensa Valenciana, comenzó con la intervención de Dionisio Campos, director de Fabricación de Ford, dio en el arranque de la mesa redonda la clave de por qué la industria del motor, que hace algo más de 40 años era únicamente Seat, es hoy en España el 10% y el segundo productor europeo pese a no tener marcas nacionales. «Esta industria ha llegado ahí a través de la competitividad y el buen hacer», resumió. Campos, en el actual momento de incertidumbre, reivindicó el compromiso de la multinacional. «No podemos dudar de la predisposición de Ford hacia la planta de Va-



lència. Las cifras hablan: desde 2011 más de 3.000 millones», señaló, en pleno lanzamiento del nuevo Kuga, con 750 millones de inversión y tres versiones electrificadas.

La pandemia ha parado varios meses toda la cadena de valor y el impacto en el motor español será relevante (unos 700.000 coches se dejarán de fabricar este año). Un «impacto económico significativo en las empresas», vaticina, pero anima a adaptarse rápidamente al nuevo escenario para seguir en la carrera feroz por captar inversiones dentro esta industria global.

¿Cómo mantener posiciones en un ecosistema de multinacionales donde los proyectos de inversión se asignan en función de la rentabilidad de una planta? «Necesitamos que siga así, necesitamos un marco regulatorio, legislativo, estable; que la fiscalidad sea predecible, y algo muy importante en estos momentos: los costes de fabricación son inferiores a los costes logísticos. Necesitamos un corredor mediterráneo, que lleva algún mes de retraso», bromeó, así como «un puerto fuerte».

El diálogo social y la capacidad de llegar a acuerdos dentro de Ford fue una de las fortalezas de la industria valenciana que se puso en valor. Carlos Faubel, presidente del comité de empresa de Ford, reivindicó: «El sector del motor es una muestra de cómo los sindicatos, UGT en este caso como mayoritaria en casi todas las fábricas, pueden hacer muchos ejercicios de sensatez, de negociar flexibilidad, de reaccionar con prontitud, y de explicarlo al conjunto de trabajadores. No es fácil», dijo.

Faubel puso un ejemplo de cómo un sindicato puede realizar una labor de cogestión en una factoría. En concreto, se refirió a cuando, en los 90, se pactó una nueva figura profesional para que el operario de mantenimiento, que no siempre tenía trabajo, también pudiera estar en tareas de producción. «Generó conflicto en la factoría pero vinieron de todas las fábricas de Ford a ver cómo lo hicimos, cómo se ganaba en competitividad. Fuimos capaces de pactar y fue un antes y un después para Almussafes», señala.

Hoy, en medio de una pandemia que tendrá impacto, y también con una transición a lo eléctrico que afectará a los puestos de trabajo, los sindicatos afrontan otro momento complicado. «Las empresas se deben comprometer para que esa transición sea lo más justa posible y no se excluya a las personas, los trabajadores», reclamó. La competitividad, o la falta de ella, vertebró las intervenciones. Íñigo Parra, presidente de Stadler València, lidera una firma en un momento dulce, por la carga de trabajo, la apuesta tecnológica de su matriz y la conversión del tren en el símbolo de la movilidad en la era de la sostenibilidad. La competitividad para captar negocios frente a competidores de todo el mundo, el diálogo social y la innovación son las llaves del futuro, dijo. En clave de productividad, Parra dio algunas recetas para tratar de mejorar la situación de desventaja

que afronta la autonomía. «Cuando se habla de competitividad no se puede hablar en un escenario estático. Hay que enfocarse a cómo mejorar. Cuando hablamos de horarios hay que hablar de flexibilidad. Es fundamental, flexibilidad que ayude a la empresa y los trabajadores, que cada día más tenemos entornos familiares complejos; al hablar de salarios hay que hablar de productividad y variabilidad. Si la empresa tiene dificultades hay que armar el hombro, cada empresa es un mundo», apuntó. Parra recordó las viejas escuelas de aprendices, y reivindicó la formación dual dentro de las claves para ser competitivos.

En este punto, Olivia Estrella, secretaria general de la Agencia Valenciana de la Innovación (AVI), coincidió en la necesidad de no «cruzarnos de brazos». «No somos muy productivos si comparamos a la C. Valenciana con España, no pienso ya en la UE. Todos deseamos más, mayor salario, más renta per cápita... Hay muchas fórmulas y la innovación es una de las fundamentales, un círculo virtuoso», señaló Estrella, que explicó la estructura que la agencia autonómica ofrece a las empresas para faci-

Maroto insta al sector a seguir los pasos de Seat y fabricar más modelos eléctricos

La ministra anima a la industria valenciana de la automoción a «renovarse» ante los próximos desafíos

J. L. G./J. L. Z. VALÈNCIA

La ministra de Industria, Reyes Maroto, aprovechó su intervención en el foro *Cambio de marcha* para animar a otras multinacionales del automóvil con fábricas en España a que sigan los pasos de Seat -que acaba de anunciar una inversión de 5.000 millones en proyectos

implica a Ford y a la japonesa Ube para fabricar estos componentes, Maroto comentó que España tiene futuro. La titular de Industria, fruto del acuerdo rubricado a principios de 2020, puso como ejemplo el trabajo de España con las principales empresas de baterías eléctricas de ámbito mundial y con la plataforma china EV100 para colaborar en iniciativas que desarrollen los vehículos eléctricos y mejoren la movilidad del futuro.

En medio de la ralentización del negocio del automóvil, de recortes de plantilla y de pro-



La Ministra de Industria, Reyes Maroto, en un momento de su intervención. LEVANTE-EMV

«La flexibilidad es fundamental, sí, pero dialogada, bien entendida, no impuesta en una reforma laboral»

CARLOS FAUBEL
PRESIDENTE DEL COMITÉ DE EMPRESA DE FORD

«No somos muy productivos. Hay muchas fórmulas y la innovación es una de las fundamentales»

OLIVIA ESTRELLA
SECRETARIA GENERAL DE LA AVI

«España es el único país que mantiene sus exportaciones desde el año 2000. No seremos tan malos»

AURELIO MARTÍNEZ
PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

sitar la transferencia de conocimiento desde las universidades o institutos tecnológicos. Entre ellos, la última alianza en tecnologías habilitadoras.

También intervino el presidente del puerto Aurelio Martínez, una infraestructura clave para entender la competitividad del territorio y empresas como Ford. «A veces tenemos complejo de inferioridad», dijo Martínez, reivindicando la salud exportadora de la economía valenciana y española. Mientras China ha pasado en 20 años del 3,8% del comercio mundial al 13%, y mientras las economías europeas retroceden, «el único que mantiene un crecimiento y no pierde peso en el total es España». «No seremos tan malos. Nos faltan grandes empresas, producto tecnológico, pero en lo que hacemos bien no perdemos peso en estos 20 años», animó Martínez.

de I+D para electrificar la gama de vehículos entre los años 2020 y 2025- y decidan producir nuevos modelos eléctricos.

Maroto defendió la necesidad de acometer una transformación tecnológica, que pasa por la digitalización y la transición hacia fuentes de energía limpias y vehículos más eficientes y por eso confía en que otros fabricantes elijan producir nuevos modelos en sus plantas españolas en los próximos meses. En ese sentido, destacó el caso Ford Almussafes, que ya produce el Kuga enchufable en la factoría valenciana y tiene asignadas versiones electrificadas del Mondeo, S-Max y Galaxy.

Respecto a la producción de baterías, mientras el Consell

de I+D para electrificar la gama de vehículos entre los años 2020 y 2025- y decidan producir nuevos modelos eléctricos. Maroto defendió la necesidad de acometer una transformación tecnológica, que pasa por la digitalización y la transición hacia fuentes de energía limpias y vehículos más eficientes y por eso confía en que otros fabricantes elijan producir nuevos modelos en sus plantas españolas en los próximos meses. En ese sentido, destacó el caso Ford Almussafes, que ya produce el Kuga enchufable en la factoría valenciana y tiene asignadas versiones electrificadas del Mondeo, S-Max y Galaxy.

Respecto a la producción de baterías, mientras el Consell de I+D para electrificar la gama de vehículos entre los años 2020 y 2025- y decidan producir nuevos modelos eléctricos. Maroto defendió la necesidad de acometer una transformación tecnológica, que pasa por la digitalización y la transición hacia fuentes de energía limpias y vehículos más eficientes y por eso confía en que otros fabricantes elijan producir nuevos modelos en sus plantas españolas en los próximos meses. En ese sentido, destacó el caso Ford Almussafes, que ya produce el Kuga enchufable en la factoría valenciana y tiene asignadas versiones electrificadas del Mondeo, S-Max y Galaxy.

Economía

ENCUENTROS TELEMÁTICOS ► UN PROYECTO ESTRATÉGICO



«Una gigafactoría sería interesante por el coste logístico en automoción»

- Directivos de Ford y Stadler reivindican el impacto de un proyecto de baterías eléctricas en València
- «Sería un espaldarazo definitivo para la industria de la automoción en nuestro país», apunta UGT

J. L. G. VALÈNCIA

El proyecto público privado para tratar de ubicar una fábrica de baterías para coches eléctricos en Almussafes que está abandonando la Generalitat fue una de las ideas que flotó sobre la jornada organizada ayer por Levante-EMV y UGT-PV, y que versaba precisamente sobre los retos de la industria de la automoción y la movilidad en estos momentos de cambio de paradigma.

Preguntado al respecto, Dionisio Campos, director de Fabricación de Ford España, aplaudió los esfuerzos. «No solo una gigafactoría. Cualquier empresa tecnológicamente avanzada que seamos capaces de atraer a nuestra comunidad es un beneficio para el resto de la industria. Porque esa empresa ejercerá como tractora. Tenemos capital humano y conocimiento. Necesitamos encauzarlo y enfocarlo», señaló Campos.

Ayer, precisamente, este diario reseñaba el interés que ha desper-

tado este proyecto, que tiene el visto bueno del Gobierno, en empresas como la japonesa Ube, con filial en la C. Valenciana y dedicada al sector químico y de componentes para la industria. O en la valenciana Ampere, especializada en aplicaciones para baterías.

La propia Ford, aunque no contempla entrar en el proceso de fabricación directamente (se apoya en proveedores), lo ve con gran expectación dada la mejora de competitividad que supondría acercar la producción de este componente crítico para los vehículos del futuro.

«Si consideramos el impacto

de los costes logísticos en la automoción, tener un proveedor en el entorno de la C. Valenciana es más que interesante para todos», añadió Campos. Carlos Faubel, presidente del comité

de empresa de Ford, abundó en que «sería un espaldarazo definitivo» para la industria española del motor. «La venimos demandando hace tiempo. Sería mucho mejor exportarlas que importarlas», añadió.

Íñigo Parra, presidente de Stadler, apuntó incluso a la experiencia que podría aportar su compañía al proyecto, que «sería una gran apuesta por la C. Valenciana». En este sentido, la compa-

TONI GONZÁLEZ
ALCALDE DE ALMUSSAFES

«Tenemos que apostar por este proyecto. Los costes logísticos son superiores a los de producción»

ña ferroviaria tiene en funcionamiento tranvías urbanos en Brasil y Reino Unido diseñados en Valencia y que funcionan con baterías. «Sería ideal tenerlas cercanas», apuntó.

Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria, sostuvo que para traer una planta de baterías a la autonomía «hay que poner en valor donde estamos». En ese sentido, «la conectividad se la podemos garantizar a cualquier empresa», dijo en referencia a las capacidades logísticas, a las posibles ubicaciones (citó también a Parc Sagunt) así como la cercanía a las áreas que concentran el 50% del PIB español.

Por su parte, Olivia Estrella, directora general de la Agencia Valenciana de la Innovación, reivindicó que este es un sector prioritario de la actuación de la agencia, tanto la automoción como la movilidad sostenible, por decisión del comité estratégico, «para identificar retos y soluciones complejas».

«Estamos dispuestos a incentivar esta operación»

► Ximo Puig fue prudente ayer respecto a los movimientos de Industria para concitar el respaldo de la iniciativa privada a una gigafactoría que apunte al clúster del automóvil en esta transición al vehículo eléctrico. «La Generalitat lleva tiempo trabajando para que esta megafactoría se sitúe en la C. Valenciana. Se hace de manera rigurosa, con prudencia, y por supuesto estamos dispuestos a incentivar esta presencia», dijo. Por su parte, el alcalde de Almussafes, Toni González, mostró una «satisfacción prudente» porque «va cogiendo cuerpo la idea de que tenemos que apostar por una gigafactoría, y que tiene que ser en Almussafes». «Los costes logísticos son superiores a los costes de producción», añadió.



1



3



4



2



5



6

► **NADIE QUISO PERDERSE EL ACTO** **1** En primer plano, el conseller de Política Territorial, Arcadi España; y al fondo, el alcalde de Torrent, Jesús Ros. **2** El nuevo delegado de Iberdrola en la C. Valenciana, Ibán Molina, conversa con el consejero delegado de Prensa Ibérica, Juan A. López Ruiz de Zuazo. **3** Julio Monreal, director general de Relaciones Institucionales de Prensa Ibérica en València. **4** Zúlima Pérez, directora general de Diálogo Social de la Generalitat. **5** Vicent Soler, conseller de Hacienda. **6** Toni González, alcalde de Almussafes. © M. A. MONTESINOS