

Lunes, 11 de mayo de 2026

J. M. López

BEGOÑA JORQUES  
València

— El metal valenciano encadena tres años consecutivos de contracción de la actividad y ha cerrado 2025 con una caída del 8,4% de su producción, lastrada por el desplome de la automoción (-48,1%) y el descenso de las exportaciones (-3,4%). ¿Qué diagnóstico hace del metal valenciano hoy?

— El sector está en un momento complicado por la situación geopolítica. Tocamos muchos sectores y hay unos que tienen más problemática que otros. Lo que sí que es verdad es que desde el metal siempre intentamos levantar la cabeza y cambiar si hace falta, buscar soluciones, otros sectores o clientes. La guerra de Oriente Medio está subiendo los precios y eso no se puede mantener en el tiempo.

— ¿Estamos en una crisis industrial o en una transformación mal planteada?

— En el metal tenemos industria, comercio y servicios. Hay sectores muy en auge y con necesidad de empleados. Todo lo que sean incertidumbres no nos beneficia a nadie. Hemos tenido algunos problemas con industria, sobre todo por el automóvil. Esperemos que en breve se solucione.

— ¿Cómo es posible que el sector mantenga empleo pese a la caída de producción?

— Tenemos un problema de absentismo muy grande. La productividad ha bajado, pero tenemos que tener más empleados para hacer lo mismo. Necesitamos gente cualificada. No pueden entrar en un trabajo y empezar a producir mañana. Es decir, que salen ya formados de otro sitio o tienen que formarlos tú en tu empresa.

— ¿Cuáles son ahora mismo los subsectores que mejor están resistiendo?

— Los relacionados con eficiencia energética. Hay unos reglamentos de edificios de energía cero que necesitan una serie de instalaciones o de unos equipos más modernos que contaminan menos. Entonces, todo eso se tiene que hacer con empresas instaladoras.

— ¿Cuáles son las urgencias del sector?

— La primera, y muy importante, es tener gente, tener un relevo generacional, no solo de empresarios, sino de trabajadores. Nos hace falta un relevo de gente especializada. Luego tenemos el asunto administrativo: no podemos seguir trabajando si pasados dos años esperando una licencia. En otros sitios de España se está haciendo mucho más rápido.

— ¿Podemos cuantificar el problema de la falta de mano de obra?



## FRANCISCO ALONSO

**Presidente de la Federación Empresarial Metalúrgica Valenciana (Femeval)**

El empresario sucede en el cargo a Vicente Lafuente, en un momento en el que el sector afronta retos como recuperar la productividad perdida por la crisis de la automoción y motivar a los más jóvenes para incorporarse al metal valenciano.

# «Harán falta 52.000 trabajadores del metal en los próximos cinco años»

— Podemos estimar que en unos cinco años harán falta unos 52.000 trabajadores del metal en la Comunitat Valenciana. El 99% de las bajas que tuvimos el año pasado fue por falta de relevo, por la dana o por las dos cosas. Pero, sobre todo, por falta de relevo.

— ¿Por qué la gente joven no quiere dedicarse al metal?

— Muchas veces los padres quieren que los hijos sean ingenieros, médicos... pero cerca del 100% de las personas que formamos encuentran



**«Toda empresa es bienvenida, pero un porcentaje de la cadena de valor en Ford debe ser local»**

trabajo. Están saliendo ahora muchos influencers que son fontaneros y que animan a los jóvenes a conocer el sector.

— Hace un par de semanas comentaba la postura de Femeval sobre la regularización de migrantes que ha aprobado el Gobierno y la incorporación del colectivo al sector.

— Si los han legalizado bien o mal es cuestión de los políticos. Nosotros lo que queremos es que no estén en la economía sumergida. Necesitamos

gente que quiera aprender, que quiera trabajar y que quiera estar aquí, pero que esté por la labor de aportar al país.

— La falta de producción en Ford Almusafes ha lastrado la producción del metal. ¿Qué capacidad tiene el sector de la industria de aguantar este periodo?

— Es muy complicado. Hay muchas empresas que están intentando abrirse a otros mercados, hacer otros productos. A esas empresas habría que ayudarlas de alguna forma. Si no, nos estaríamos cargando la infraestructura que creamos en su momento para la planta de Ford.

— ¿Qué valoración hace de las últimas noticias que han surgido esta semana de Ford: la entrada de Geely, el retraso en la llegada del nuevo vehículo y la reducción de su producción?

— Toda empresa tractora es bienvenida con independencia de su procedencia. Ahora bien, solicitamos que se incida para que se 'obligue' a que un porcentaje de la cadena de valor sea local. Los proveedores de Ford, la industria auxiliar, han tenido que pasar por muchos años para demostrar su capacidad competitiva y ganar la confianza del gran cliente. Sería deseable no tener que tardar años y acelerar ese proceso con nuevos 'grandes clientes'. Para eso estamos las organizaciones que aglutinamos empresas proveedoras y que podemos ayudar a identificar capacidades concretas, pero también la administración debe y puede forzar parte de ese proceso.

— ¿Qué le pediría al fabricante chino?

— Nos gustaría que el trabajo lo hicieran empresas valencianas, que han demostrado que trabajan bien. Si solo vas a ensamblar aquí, para Ford y para la gente que trabaja allí bien, pero las empresas subsidiarias tendrían un problema grande. Pero todos estaríamos contentos si atraen trabajo a las empresas valencianas.

— ¿Se ha dependido demasiado de Ford?

— Ford es una empresa tractora y eso nos puede gustar más o menos. A nosotros lo que nos gustaría es que la industria valenciana pudiera empezar a hacer otras cosas y que no dependiera tanto de Ford por si el día de mañana esto no fuera a buen término, pero todo apunta a que sí.

— A finales de 2027 vence su mandato, dado que su antecesor Vicente Lafuente, presidente de la patronal autonómica CEV desde noviembre de 2025, fue elegido en 2023. ¿Tiene intención de presentarse?

— Ahora mismo mi prioridad es responder a la confianza depositada en mí y trabajar en ello. Quedan muchos hitos por delante. Ya habrá tiempo de hablar de esa fecha. ■