



La Ford vol fer rendible al màxim la producció de la fàbrica d'Almussafes

/ Francesc i Ciscar

més superiors, hauran de ser aprovades per la Ford Internacional Company. En realitat, la dependència financera i de planificació és total. I, situada davant la necessitat de reestructurar el funcionament per a poder competir en el mercat (l'any 1982 la Ford Internacional Company, setena del món en volum de vendes, va declarar pèrdues per 657 milions de dòlars), opta per la centralització administrativa i la robotització de les factories. El problema ve a l'hora de concretar l'aplicació d'aquests criteris.

En la factoria Ford d'Almussafes paguen fins a tres anualitats brutes de sou a aquells treballadors de l'àrea administrativa que desitgen abandonar l'empresa. Si tenim en compte que el sou mitjà s'acosta al 1.400.000 pesetes, els que accepten aquesta possibilitat poden cobrar-ne més de 4.200.000, perspectiva òbviament atractiva per a aquells que ja veuen acostar-se la jubilació.

Adolf BELTRAN

La Ford: una fàbrica sense cervell

La multinacional robotitza la planta d'Almussafes, redueix plantilla i trasllada a Alemanya l'àrea administrativa. Tots els indicis apunten en la direcció d'una màxima centralització a Ford Europa.

L'any 1981, la Ford va proposar aquesta espècie de compra dels llocs de treball als qui decidissen anar-se'n. Aleshores, oferia vint mensualitats brutes i obria un termini de tres mesos per a fer-ho efectiu. Així, el sistema s'ha anat aplicant al llarg del temps. Inclús, s'ha incrementat l'oferta a tres anualitats completes.

L'actitud encaixa amb un pla de disminució dels serveis administratius iniciat l'any 1979, però apunta molt més enllà. El mes passat, la Ford comunicava al comitè d'empresa que no serien renovats els contractes del personal eventual, que no és ren-

dible funcionar amb més de 6.500 treballadors (en l'actualitat n'hi ha 9.400 i en algun moment n'hi ha hagut 11.000) i que, en conseqüència, pensaven actuar en aquest sentit.

Si, d'una banda, la planta ha anat incorporant fins a un total de 90 robots i espera l'any que ve tenir-ne 105, de l'altra, d'ençà 1981, el Centre de Càlcul ha deixat de planificar el treball de 22 sistemes de producció i han estat traslladades a la Ford d'Alemanya les seccions de vendes, manufactura de peces, càlcul de preus estàndard i seguiment de peces. Tot plegat, un 33% de l'àrea administrativa. En

vies de reintegració, és a dir, de trasllat a Ford Europa, hi ha un altre 63% de les seccions: comptabilitat, comptes de propietat, garanties, importació i exportació de vehicles i altres. Tot això pot desembocar en la desaparició del Centre de Càlcul, a favor d'una centralització administrativa a Ford Europa.

L'estructura empresarial de Ford Europa respon a l'esquema de funcionament d'una multinacional. Ford Espanya gaudeix d'autonomia de gestió, però les inversions superiors a una determinada quantitat han de passar per Ford Europa i, si són encara

No és cosa dels robots

Fonts pròximes al comitè d'empresa han assegurat a EL TEMPS que no s'oposen, de principi, a la robotització i a la incorporació de nova tecnologia. «Al cap i a la fi, poden desaparèixer llocs de treball, però la productivitat i els ingressos es produeixen al País Valencià i dins l'Estat espanyol. Tampoc no ens oposem a la centralització administrativa, sempre que es faça de forma equitativa i no tota en un lloc!»

Els indicis, però, són uns altres. Pareix que Alemanya centralitzarà quasi totes les funcions administratives. Els alts directius de Ford Europa són anglesos i alemanys, les decisions es prenen a la Gran Bretanya; tant en aquest país com a la RFA hi ha excedent de personal (69.500 i 49.100 treballadors, respectivament) i uns sindicats més forts que ací. Per això, s'acumularan allà tots els serveis administratius possibles.

I això pot tenir unes repercussions importants. Per exemple, si la divisió de compres es trasllada fora, probablement deixaran

de fer-se moltes comandes a empreses valencianes o espanyoles. Si en un principi n'hi havia dues previstes, actualment la Ford d'Almussafes compta amb més de quinze empreses subministradores, sobre les quals plana la possibilitat d'una reestructuració inevitable.

En el cas de la secció d'exportació i importació de vehicles, és evident de totes totes que no és el mateix que aquesta activitat es realitze des de l'interior de l'estat que des de qualsevol altre lloc. I convé recordar que Ford Espanya féu exportacions per valor de 52.605 milions de pessetes l'any 1982. Hi ha, tanmateix, un aspecte especialment cridaner. Entre les diverses divisions de la Ford es paguen allò que s'anomenen «serveis fixos». Aquests serveis han suposat un total de 12 milions de marcs que Ford Espanya ha pagat aquest any passat a Ford Alemanya. Amb la reintegració allà de tots els serveis administratius, la xifra augmentarà, Ford Espanya declararà menys beneficis i pagarà menys impostos.

De fet, a Ford Espanya, que té a Madrid un Consell d'Administració integrat per representants de la banca i l'empresariat, poden quedar-li quatre o cinc anys com a fàbrica autònoma abans de passar a funcionar en la pràctica com una filial. Mentre fa dos anys declarava més de 8.000 milions de beneficis nets, l'any passat en declarà només 2.000 i aviat pot acabar declarant pèrdues (que no seran reals per al conjunt de la multinacional), situació que permetria una hipotètica reducció de la plantilla.

Tot concorda amb la nova estratègia empresarial de Ford Europa, entestada

a guanyar la batalla del mercat de l'automòbil, mitjançant l'aplicació d'alguns aspectes del competitiu sistema japonès. D'una banda, es robotitzarà al màxim la producció. I la planta d'Almussafes és la més moderna i capaç de rebre totes les innovacions tecnològiques. Malgrat les repetides declaracions públiques de l'empresa,

això provoca un excedent de gent ja que, si més no, cada robot substitueix les funcions d'un mínim de tres treballadors. En segon lloc, la Ford d'Almussafes ha començat ja a desviar determinades funcions a empreses auxiliars que treballen a contracta.

En definitiva, menys treballadors, tecnologia avançada, descentralitza-

ció de determinades tasques auxiliars i trasllat del «cervell» administratiu a l'estranger, són les línies que poden acabar convertint la Ford d'Almussafes en una simple cadena de muntatge de sis o set mil obrers, integrada en l'estructura de Ford Europa.

Entre els treballadors, en realitat, no hi ha, de moment, consciència del problema. El comitè d'empresa és dividit i la gent directament afectada, els tècnics i administratius, no constitueixen un col·lectiu gaire cohesionat ni combatiu. A més, mentre siga possible recollir la indemnització i no comence l'acomiadament més o menys forçat, no és previsible cap oposició forta al procés, tot i que hi ha símptomes de preocupació en la planta davant la robotització. Tard o d'hora, però, la Ford haurà de resoldre amb contundència les seues previsions. I l'empresa, que paga el sou però no deixa entrar a la fàbrica dos dirigents sindicals d'ençà 1979, ha demostrat diverses vegades la seua contundència.

Mentre s'escampa la polèmica per l'Acord Econòmic i Social (AES); mentre es negocia la integració a la Comunitat Econòmica Europea, amb totes les conseqüències i les adaptacions de l'estructura industrial de l'Estat, i es planteja una legislació que permeta l'intercanvi de llocs de treball amb Europa, mentre tot això passa, els plans de futur que s'intueixen a Ford Espanya són d'una importància indubtable. Sobretot quan la productiva presència de la multinacional amenaça amb el fet de quedar reduïda a una fàbrica sense cervell. O amb un cervell que mouen des d'Alemanya.



Un robot fa les funcions de tres treballadors

J. Francesc i Ciscar

Els japonesos

Els directius de la multinacional han adjudicat a Ford Espanya un paper bàsicament productiu en els plantejaments de futur, fonamentalment en la fabricació del nou motor de 1.300 c.c., i han realitzat fortes inversions en la robotització de la planta d'Almussafes.

Es tracta d'un element de la lluita de Ford Internacional per aconseguir un millor balanç en el mercat internacional de l'automòbil. S'ha de tenir en compte que, en 1982, les empreses japoneses Nissan, Toyota, Mitsubishi i Honda

aconseguien beneficis nets de 444, 605, 104 i 292 milions de dòlars, amb unes plantilles que només en el cas de la Nissan superen la xifra de 100.000 empleats. Mentrestant, la Ford, l'ENI italiana, la Renault, la Fiat, la Volkswagen i la Peugeot, amb plantilles que superen amb escreix els 100.000 treballadors, tingueren pèrdues. Només l'enorme General Motors (657.000 empleats), la Daimler Benz, la Chrysler i la Volvo, aquestes darreres amb plantilles més reduïdes, obtingueren beneficis nets.