



LA FORD NO HA DECIDIT ENCARA L'EMPLAÇAMENT D'UNA NOVA PLANTA DE MOTORS

## La Ribera contra Gal·les

Almussafes i Bridgend es disputen la ubicació d'una fàbrica de la Ford per a la producció de motors d'injecció. L'administració espanyola diu que no sap res del projecte i mentrestant el govern britànic ja ha començat a fer gestions per endur-se la planta a Gal·les.

Sebastià Pujades

La multinacional automobilística Ford Motor Company està estudiant una inversió per a Europa de 175.000 milions de pessetes per a la construcció d'una nova planta de motors. La firma no n'ha decidit encara l'emplaçament, però els tècnics i gabinets d'estudis de Ford estudien a Detroit la possibilitat de venir a Almussafes.

Segons informacions recollides per EL TEMPS, la nova fàbrica es dedicarà a la producció de motors d'injecció, i la ubicació no es decidirà fins a ben entrat 1989. La candidatura d'Almussafes podria, al mateix temps, perdre totes les possibilitats, ja que el govern de Margaret Thatcher ha començat a demanar al seu amic Ronald Reagan i als més alts executius de l'empresa automobilística que la inversió

comentada es realitze a la localitat gal·lesa de Bridgend (Gran Bretanya).

Aquesta informació va aparèixer a Londres la darrera setmana del mes d'agost al rotatiu *The Guardian* i va ser posteriorment recollida a tot l'estat espanyol.

El diari conservador anglès indicava que Ford Motor Company portava mesos i mesos estudiant la nova inversió, que superaria la xifra de 1.400 milions de dòlars. La nova planta tindria una capacitat de producció de 500.000 unitats per any i donaria possibilitats de treball a unes 600 persones.

Fonts de l'administració espanyola i autonòmica valenciana han indicat repetidament que «no se sap res sobre la inversió anunciada per Ford i que si hi hagués alguna cosa, es diria amb claredat».

Al País Valencià, la impressió general als sectors afectats per l'anunci de Ford és de dubte i d'alegria moderada

perquè la notícia no ha estat confirmada.

El fet cert és que Ford no vol deixar el mercat europeu en mans de les multinacionals japoneses i que està preparant-se per a competir amb les marques europees tradicionals (BMW i FIAT).

En l'actualitat, Ford Motor Company manté un fort índex de penetració als mercats europeus, que no vol descuidar. Posseeix plantes de cotxes a diferents països de la *comunitat dels dotze* i fàbriques de motors a Gran Bretanya molt importants.

L'estratègia, doncs, és ben clara: fer d'Europa un altre món que funcione independent i preparar-se per a la competència dels anys de final de segle.

El primer pas en aquest sentit es donarà al País Valencià, per a on ja s'ha anunciat una inversió, en tres anys, de 100.000 milions de pessetes en l'actual factoria d'Almussafes (Ribera Baixa) per a convertir-la en la més moderna en qualitat i capacitat de producció del

món, fins i tot d'Estats Units. La inversió té com a finalitat canviar els models actuals de l'Escort i del Fiesta, que ja han complert els termes de vida previstos per la companyia. Els 100.000 milions de pessetes vindran de recursos propis de Ford-Espanya SA, segons digué el responsable de la filial espanyola, Richard Barnes.

El president de l'empresa, Jaime de Carvajal, no es cansa de repetir que «Almussafes assolirà el que tots els americans anomenen «estat de l'art», perquè la nova fàbrica estarà dotada amb la tecnologia més moderna disponible en el mercat, per a aconseguir els millors índexs de productivitat i qualitat per als nous cotxes».

### Atenció a les plantilles

Ford, evidentment, prepara la revolució, però caldrà seguir el procés de modernització, perquè hi ha molts llocs de treball en joc. Concretament, a la fàbrica d'Almussafes, on treballen 8.000 persones, podrien desaparèixer 600 col·locacions si finalment els estudiosos de Detroit trien l'opció Gran Bretanya. La tecnologia a introduir seria la més novedosa, amb el cost social que això comporta.

En el supòsit que els tècnics de Detroit optaren per Almussafes, les pèrdues es produirien a Bridgend (Gal·les).

Les sessions sindicals de la planta valenciana de la Ford estan ben assabentades del que podria passar i les reunions al bar, cafeteria i a sindicals d'UGT i CCOO no paren. La planta de motors, doncs, desperta àmplies expectatives.

### Un tema d'estat

Ford, com a empresa multinacional, té moltes i variades capacitats d'actuació i per a una prevista inversió tan forta com la que projecta, 175.000 milions de pessetes, demana l'atenció del govern de Madrid.

Per al País Valencià, la inversió de l'empresa automobilística seria importantíssima, perquè obligaria a millorar la xarxa de comunicacions per carretera i perquè, també, equilibraria els percentatges d'inversió estrangera al de les Autonomies més beneficiades per l'administració central en aquesta tasca (s'entén, Madrid).

Un dels factors que considerarà Ford Motor Company per a instal·lar-se a València o a Gal·les serà el de les subvencions estatals que previnga cadascuna de les administracions autonòmiques referides.



Factoria Ford a Almussafes.

En el cas concret de Gal·les, el govern de Margaret Thatcher ja s'ha posat a treballar en aquest sentit, per a tractar d'unificar el complex sistema d'incentivacions a la inversió. Això dona a entendre l'interès que s'han pres els britànics per a assolir la nova superfactoria.

A l'estat espanyol l'administració central no sap res encara del projecte de Ford i l'administració valenciana s'ha atrevit a dir que si Ford decideix venir ací, la planta de motor s'obrirà a Almussafes.

«No caldrà entrar en una guerra o

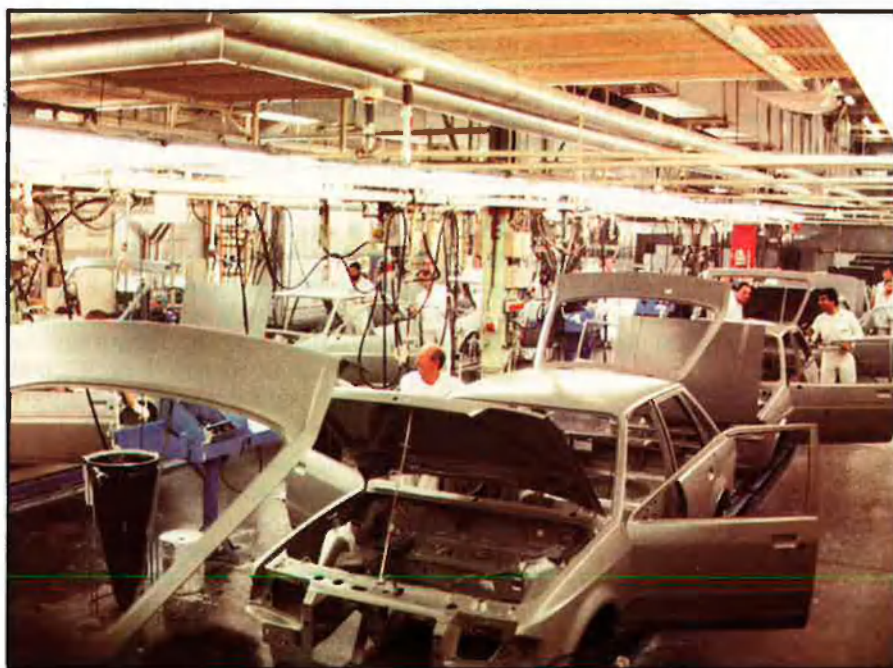
subhasta d'ajudes entre les diferents autonomies perquè és evident que Ford manté una estructura a València importantíssima que impedirà aquesta discussió», segons ha manifestat el conseller d'Indústria, Comerç i Turisme de la Generalitat Valenciana, Andrés García Reche.

Així, doncs, tot dona a entendre que Felipe González té ara la paraula. Ara només falta que els sindicats adopten una postura ben definida i que deixen a cadascú que ocupe les seves responsabilitats sobre el *pastís* de la Ford.

La presidenta del govern britànic també coneix la importància que té per a la multinacional el factor conflictivitat, perquè ho ha conegut quan Ford Electric Electrònica decidí no obrir la fàbrica de components electrònics a Escòcia, concretament a la localitat de Dundee, perquè els sindicats no s'hi van posar d'acord per a negociar unes condicions amb Ford per a una nova indústria que hauria permès la creació de 1.000 llocs de treball.

Ara a València només queda aprofitar-se i així ho han dit els representants sindicals, que mantenen com a única reivindicació que es reconega l'increment de la productivitat que es registra a la planta valenciana des de primers d'any, on s'ha passat de construir 620 cotxes per torn de treball a 700, amb la mateixa paga i amb unes plantilles que cada vegada més estan formades per personal contractat i eventual.

Els llocs fixos han passat de moda al caramel de la Ford Company. □



Si bé no està confirmat, la planta de motors s'instal·laria a Almussafes.