



Treballadors i empresa discrepen a l'hora de triar les possibles vies de solució de la crisi de Ford.

PRATS I CAMPS

ECONOMIA

La factoria Ford d'Almussafes fa una aturada de la producció per adequar-la a la demanda

## La crisi va amb cotxe

Més de 9.000 persones treballen a la factoria Ford i unes 30.000, repartides per tot el País Valencià, en depenen. Ara la indústria automobilística és en crisi. La reducció en la venda de cotxes ha produït importants tensions laborals saldades en aturs tècnics i reduccions de plantilla.

**E**l passat 12 de juliol, la factoria de Ford a Almussafes començava una aturada tècnica que durarà fins al 31 d'agost. Durant aquest temps, la gran majoria de treballadors gaudirà de les seues vacances, ampliades amb uns dies d'atur. Les parades tècniques són una mesura empresarial que tracta d'adequar la producció a la demanda. Durant uns dies l'empresa tanca les seues plantes de producció i distribució i els treballadors es queden a casa, encara que reben el seu sou sencer. Només els eventuals continuen a la factoria. Per a una gran empresa és més econòmic tancar uns dies pagant el mateix que continuar produint una mercaderia que ara no té eixida. Aquesta aturada no és la primera, al 93 ja n'hi ha hagut una altra de cinc dies: un total de 50 dies en vuit mesos.

No obstant això, la factoria aprofita per fer renovacions tècniques. És a dir, introduir nova maquinària que reduirà el nombre de treballadors i augmentar la producció. Dues visions ben diferents es plante-

gen: l'empresa parla del descens de la venda i dels beneficis per justificar aquesta política, els treballadors parlen de "toyotisme".

Conèixer l'opinió dels treballadors que hauran de sotmetre's a les diferents mesures no ha estat gens fàcil. Molts tenen por. La majoria pensa en el seu lloc de treball i parla de represàlies, sobretot ara que la baixada de les vendes de cotxes és un fet constatable, les xifres semblen no arribar mai a tocar fons i ja hi ha previst per a l'últim trimestre de l'any un nou conjunt d'expedients laborals. Alguns, no obstant, han decidit trencar el mur de silenci i comentar el seu cas.

### "TOT ÉS UNA PANTOMIMA"

Salvador Navarro Mompó té 58 anys, és casat i té un fill. Ell és una de les 760 persones que han abandonat l'empresa. S'ha acollit a la jubilació anticipada. Una decisió, encara que voluntària, molt mediatitzada per les pressions. Ara és a l'atur. Als 60 serà un jubilat més que rebrà el 60%

del seu sou. Treballava a la secció de facturació.

Salvador diu que no està malament. Després de tant de treballar també està cansat, però tampoc li agrada llevar-li el pa a ningú. "El que fan en el tema de l'atur és una aberració. La Generalitat hauria de fer pagar a Ford els dos anys que em falten per jubilar-me i que no ho faça l'INEM que som tots". Per ell la qüestió és molt clara: "Tot açò és una pantomima, és una cosa preparada. Ford és una multinacional que va tenir, segons ells mateixos diuen, 12.000 milions de beneficis en 1992. I a més, amb la factoria d'Almussafes ha pagat les pèrdues de les plantes d'Alemanya, Bèlgica i Holanda. Això ho sé molt bé perquè jo estava en facturació".

L'empresa, però, no està d'acord amb aquesta declaració. Segons dades de Ford, enguany els beneficis s'han reduït un 48% respecte l'any passat. Juan Omeñaca, gerent del Departament de Relacions Públiques i Governamentals, ho que així: "L'accionariat és Ford Motor

Company, i és qui fa les inversions. Si les reinverteix, és per decisió de la mateixa Ford. No som autònoms. Ella utilitza els beneficis com vol. És una cosa que ve dels Estats Units. Poden reinvertir ací o fora, o poden repartir beneficis entre els accionistes". Però per Salvador, Ford té molt de poder sobre la Generalitat i per això permet que continue amb els expedients laborals. Aquests expedients tracten de reduir el nombre de treballadors de forma voluntària i en unes condicions determinades per l'edat i la funció dins l'empresa. Poden ser dones que, arribada una edat, prefereixen quedar-se a casa o homes més majors que, una miqueta cansats, accepten una jubilació anticipada. Però aquestes reduccions laborals no tenen res a veure amb reduccions productives. Això, almenys, pensen els treballadors de Ford.

I és que durant aquesta parada Ford-Almussafes no queda buida. A hores d'ara s'hi introdueix infraestructura nova. Una inversió de 3.000 milions de pessetes a la planta de pintura per ficar un nou túnel. Era la planta més petita i no podia mantenir el ritme de la resta. La nova inversió fa dubtar els treballadors que les coses estiguen tan malament com diu la direcció. Però les instruccions són clares: S'ha de reduir plantilla, i un altre dels recursos possibles és traspasar algunes de les feines a petites empreses i filials. "És així -afegeix Salvador- com es poden llevar de damunt personal fix, sovint sindicalista i amb experiència laboral, i substituir-lo per gent jove amb necessitat de treball. Els fan contractes eventuais i, com que tenen por i no tenen experiència, poden abusar-ne. No és el mateix que jo, que hi treballo fa molts anys i em puc negar a fer coses que no em corresponen".

L'opinió de Salvador és compartida per altres treballadors que no volen eixir de l'anonimat. Aquest és el cas d'un home jove, solter, treballa de fa 5 anys a la factoria d'Almussafes. És fix, i encara que reconeix que no té problemes dins l'empresa prefereix mantenir oculta la seua identitat. La seua opinió és ben senzilla: "Els no han perdut diners, només no han guanyat tot el

que volien. Però no sembla un problema greu, perquè el projecte del nou Ford Fiesta per al 1994 continua."

Aquest projecte no és, però, un nou cotxe: "sinó el mateix model amb les remodelacions habituals que es fan cada any, com retocs de l'habitacle, al tauler d'instruments, etc.", explica Juan Omenaca, portaveu de la Ford.

Però, com Salvador, aquest jove també pensa que és la Generalitat qui té por de la pèrdua de Ford: "I quan el govern del país no accepta les condicions de Ford, aquesta amenaça d'anar-se'n."

Actualment treballen 9.300 persones directament en Ford, però en són més de 30.000 les que depenen de la producció de la factoria a tot el País Valencià mitjançant les empreses subministradores i prestadores de serveis. És la primera empresa del país i la que més facilitats rep de la Generalitat. Però durant les parades tècniques els treballadors que reben el seu sou sencer són només els de la factoria, mentre que totes les petites empreses que treballen directament per a Ford, no poden fer el mateix. Els seus treballadors no renouen el contracte o passen a incrementar les xifres de desocupació.

#### TÈCNiques JAPONESSES

Per molts dels qui encara es troben a la factoria, la companyia americana pretén introduir el *toyotisme*, és a dir, la forma de treballar japonesa, amb molta maquinària i tecnologia punta, però reduint els costos laborals. "El que abans feien cinc persones, ara ho faran tres", co-

menten.

Noè Martínez Montesinos és un dels pocs eventuais que queden a Ford. Forma part del Pla Sindical per part d'UGT: "La primera volta, en l'entrevista que et fan jo no sabia res de sindicats, ni volia saber-



Noè Martínez és un dels pocs eventuais que queden a la Ford.

RAFA GIL

ne. Ací entres amb molta por, és una impressió forta. Però després t'adones que, encara que sigues eventual, també tens els teus drets. Si fas bé el teu treball no poden demanar-te més".

En 1988 hi havia 1.200 eventuais, ara només se'n troben 20 repartits a totes les plantes i molts són fills d'antics treballadors. La resta ha desaparegut amb motiu de la reforma laboral. Gran part del fixos es poden acollir als expedients de regulació, però els eventuais simplement no renouen el contracte.

Noè també parla de toyotisme: "Però ací no es pot fer com al Japó. Els sindicats són més forts i no poden suprimir els drets de tots els treballadors europeus.

Però el que volen, no obstant, és europeïtzar el toyotisme tot el que puguen i per això parlen de crisi. Aprofiten les circumstàncies per llevar-se personal de damunt i introduir les noves formes de treball".

Les noves formes han modificat també el tipus de treballador que interessa a Ford. Ja no és prou amb un certificat d'estudis elemental. Cal experiència en formació professional i coneixements tècnics. El que abans feia el personal sense preparació ara passarà a fer-se automàticament.

L'empresa diu que la inversió prevista fins al 1997 es manté i també el nou polígon industrial que la Generalitat té previst. Un entorn fabril amb millores a les carreteres i les comunicacions, millores als transports dels contenidors i, teòricament, més llocs de treball". I això va en benefici de tots, no només de Ford", afirma Juan Omenaca.

Però els treballadors no hi estan d'acord. Si és cert que la col·laboració econòmica entre la Ford i la Generalitat és manté fins al 1997, també ho és que molta de la inversió prevista es farà a les mateixes plantes i amb tècniques japoneses que pretenen reduir plantilla. És clar que els treballadors del sector automobilístic del País Valencià han de competir amb màquines en una batalla on tenen totes les de perdre.

M. Jesús Mínguez



Salvador Navarro, un jubilat prematur i solidari.

RAFA GIL