

L'amic americà

El conseller no volia dir-ho. I no ho digué, malgrat que el debat anava pujant de to. Fa deu dies, Martín Sevilla, màxim responsable de la Conselleria d'Indústria de la Generalitat valenciana, es negava rotundament a contestar a les preguntes del diputat del Partit Popular, Vicent Aparici, que volia saber quants diners donaria la Generalitat valenciana a l'empresa Ford. El misteri es va desvetllar la setmana passada: Ford rebrà 11.500 milions de pessetes, 4.500 de l'administració central i 7.000 de la Generalitat valenciana, que destinarà a la posada en marxa de la nova planta que fabricarà el motor Zetec-SE, conegut popularment com Sigma.

Els motius per a proporcionar una ajuda d'aquesta importància són molts: Ford és la principal empresa del País Valencià, ocupa l'1% dels seus treballadors de manera directa, i representa el 20% del total de les exportacions. A més, els responsables no s'estan d'indicar que més de 60.000 milions de pessetes produïts per Ford es queden cada any al País Valencià. Però els sindicats no veuen clara la destinació final d'aquests diners i denuncien que la "generositat" de la Generalitat valenciana no té com a contrapunt un control sobre les decisions de Ford-Espanya.

Segons les denúncies del comitè d'empresa, que actualment presideix Pasqual Guerola, de CC OO, no és normal que la factoria d'Almussafes registre aturades tècniques i redueisca personal mentre continua sent la planta més rendible. La seua deducció és inevitable: els diners

La factoria Ford d'Almussafes (l'Horta) rebrà enguany unes ajudes públiques d'11.500 milions. Aquests diners, però, no podran evitar les aturades tècniques i les denúncies dels sindicats que afirmen que les subvencions "es desvien" a d'altres plantes europees.

de les subvencions públiques ajuden la Ford a dur endavant els seus projectes malgrat la crisi general que afecta el sector de l'automòbil i li permeten mantenir les factories europees que no són tan rendibles com la d'Almussafes. Hi ha, doncs, una "desviació encoberta" de les ajudes oficials.

La crisi també arriba als intocables.

L'any 1992, la factoria Ford d'Almussafes, segons les dades de la pròpia empresa, va tenir uns beneficis de més d'11.000 milions de pessetes. El 1991, la planta de motors havia aconseguit el guardó Q-1 que l'empresa només atorga en ben poques ocasions, i aquell mateix any el van rebre les altres plantes. Les expectatives semblaven magnífiques damunt el paper, sobretot després que la Generalitat haguera donat una primera ajuda de 4.500 milions de pessetes per enllestir el projecte Sigma. Però els analistes més perspicaços llegien a Europa que el miratge no podia durar. Les dades macroeconòmiques apuntaven a la baixa, i la crisi arribà també a la factoria més potent de la marca més potent.

Durant el 1993, Ford-Espanya va veure reduïts els seus beneficis, sempre segons dades de l'empresa, en un 48% i va haver de reduir la producció que es dirigia directament a magatzems sense cap eixida. La fórmula per a fer-ho va ser l'"aturada tècnica": acomiadar durant uns dies, fins i tot mesos, una part de la plantilla. Durant aquests dies, l'empresa o bé l'INEM, si els treballadors passen a l'atur, pagaran els sous.





RAFA GIL

És més barat no produir que emmagatzemar. Però això no va ser prou. Mitjançant la rescissió de contractes eventuais, les jubilacions anticipades i els acomiadaments, els treballadors de Ford han passat de ser 10.250, el 1992, a només 9.000. Per a enguany, l'empresa no té previst cap nou reajustament de plantilla però durant el primer semestre ja hi ha programats 29 dies d'aturada tècnica que afectaran 7.759 treballadors. D'aquesta manera, Ford produirà 43.239 cotxes i 68.386 motors menys.

Els sindicats –a la Ford hi ha presència de CCOO, CGT i UGT i els dos primers controlen el comitè d'empresa– han denunciat constantment que la marxa econòmica de la factoria d'Almussafes no justifica aquestes mesures perquè, tot i patir la crisi, ha obtingut beneficis des que va entrar en funcionament. Les seues protestes tingueren un ressò inesperat en la persona de Vicent Aparici que va increpar el conseller d'Indústria durant una comparecència d'aquest a les Corts Valencianes i va indicar que “Ford ha entrat en una dinàmica similar a la d'Imepiel o Fesa-Enfersa”. Pasqual Guerola va indicar a EL TEMPS que “el PP no és precisament l'opció política amb la qual més s'identifiquen els treballadors de Ford però nosaltres hem denunciat la situació a tots els grups parlamentaris, inclòs, naturalment, el PP i ara aquest partit ha decidit traure el tema”.

El conseller Martín Sevilla va trobar molt desafortunada aquesta comparança i va indicar que el projecte del motor Sigma implicava que Ford havia apostat de valent pel País Valencià. Els

Ford realitzarà aturades tècniques durant el primer semestre del 1994. Per a l'empresa resulta més barat no produir que emmagatzemar excedents de difícil eixida comercial.

responsables de Ford opinen de la mateixa manera i no volen fer comparances entre les diferents plantes europees; segons un comunicat oficial, “totes les plantes de Ford a Europa, utilitzant un símil esportiu, juguen en Primera Divisió”. Juan Omenaca, responsable de Comunicació i Imatge de Ford-Espanya, insisteix que la factoria no és autònoma i que la programació es fa a nivell mundial i per això, comparar els resultats d'una planta amb una altra resulta enganyós i fals. La lectura de l'empresa és positiva: la factoria va endavant i una bona prova és el premi Henry Ford que va rebre a finals de l'any passat, i que és el màxim guardó mundial que l'empresa concedeix a la investigació.

Però els premis i les bones perspectives “oficials” no poden calmar la preocupació de molts analistes econòmics que veuen perillosa la dependència creada entre l'economia valenciana i una sola empresa, com la Ford. Els sindicats també ho veuen més que preocupant i recorden que el projecte Sigma havia de servir per a crear nous llocs de treball i que aquests mai no arribaren a existir. Els treballadors han aprofitat també l'exemple de Linares, on l'empresa japonesa Suzuki ha decidit tancar la fàbrica on treballen més de 2.400 persones, per a cridar l'atenció sobre el risc d'aquesta mena de dependències: Suzuki també havia rebut ajudes oficials i exigeix ara 38.000 milions de pessetes i el permís per a despatxar el 60% de la plantilla per tal de poder continuar.

La UE ha previst una recuperació del sector automobilístic en un termini llarg i ha recomanat als productors que busquen altres mercats menys saturats que l'europeu com Llatinoamèrica o Àfrica. Si tenim en compte, però, la situació econòmica d'aquestes àrees recomanades, és de preveure que el sector encara haurà de créixer, bàsicament a Europa, durant uns quants anys i no hi ha res que faça pensar que la “dependència” entre governs i grans multinacionals vaja a afeblir-se.

Jordi Sebastià

RAFA GIL

