



Matthew Taylor, conseller-delegat de Ford Espanya. El director de la multinacional nord-americana vol aconseguir tanta flexibilitat com sigui possible en els torns de la fàbrica.

"Almussafes no pot perdre avantatges"

El màxim directiu de Ford Espanya, Matthew Taylor (Uruguai, 1960), està convençut que la fàbrica d'Almussafes té corda per a estona, però abans s'haurà de posar d'acord amb els sindicats, que reclamen unes millores que ell considera "inacceptables".

Empresa nord-americana, amb seu social a Madrid i fàbrica a Almussafes (a la Ribera Baixa), amb una plantilla de quasi vuit mil treballadors, representats per cinc sindicats diferents. Per complicar encara més les coses, el conseller-delegat i vice-president de Ford Espanya és un anglès, Matthew Taylor, nascut a l'Uruguai. Però malgrat tot, al cap dels anys la Ford d'Almussafes ha aconseguit ser la planta més productiva de la multinacional nord-americana a Europa i, si tot va com està previst, a partir del 2 de setembre començarà a fabricar el Ford Focus, el cotxe que ha de substituir ni més ni menys que el legendari Ford Escort.

En aquests moments, la fàbrica d'Almussafes travessa una situació difícil a causa de les diferències entre la direcció de l'empresa i els sindicats per la negociació del nou conveni. El comitè d'empresa ha convocat aturades de quatre hores pels divendres del mes de juliol, a partir del dia 10. Direcció i sindicats s'acusen mútuament de no voler dialogar i el comitè ha amenaçat que, si no hi ha canvis d'actitud, les mesures de pressió s'enduriran pel setembre... Però Taylor veu el futur amb optimisme.

—A Europa sobren fàbriques de cotxes...

—Sobra capacitat de producció. Probablement, qua-

si un 20%. Ara al mercat europeu es venen al voltant dels 14 o 15 milions d'unitats anuals i, en canvi, hi ha una capacitat de producció de 18 milions, que a més va creixent. Això significa que sobren fàbriques o que sobren torns de treball en les fàbriques que fan tres torns cada dia, perquè ara ja n'hi ha moltes que tenen tres torns. No sé exactament què sobra. Depèn de cada marca. Per exemple, Renault acaba de tancar una planta, perquè veu que té massa capacitat. Nosaltres, a Ford, busquem solucions més innovadores: tenim plans força agressius de creixement per a la marca Jaguar, amb el desenvolupament d'una nova gamma de cotxes més petits i, d'aquí a dos anys i escaig, dedicarem una de les plantes de Ford a fabricar-los. D'aquesta manera, podrem absorbir una part de la capacitat que tenim i, al mateix temps, augmentar el volum total de producció del grup Ford...

O sigui que tenim una situació un xic més forta que altres marques, que poden tenir més problemes en aquest sentit.

—*Llavors, Almussafes té el futur assegurat.*

—Jo crec que sí. Tot depèn de molts factors. Almussafes és la planta més productiva i eficaç que tenim a Europa, i això per a nosaltres és molt important. Produeix una qualitat molt bona: en el Ka i en l'Escort veiem uns nivells de qualitat que no havíem vist mai abans, d'un nivell molt alt. Així que, si es mira qualitat i productivitat, els resultats d'Almussafes són molt bons. Sempre ens podem preguntar pel futur de totes les fàbriques del món... però jo crec que, per qualitat i productivitat, Almussafes està molt avall en la llista de risc. Un altre factor important per a nosaltres és el tema laboral i la flexibilitat que puguem tenir, perquè, com totes les marques, busquem més flexibilitat de producció per a poder respondre a les necessitats dels clients en el moment que sorgeixen. No volem fabricar molts cotxes quan els clients no els volen i vendre'ls després, en els moments de creixement, perquè això significa que el client rep un cotxe més antic del que realment vol. Per tant, nosaltres volem una mica més de flexibilitat per a poder pujar i baixar la producció d'acord amb la demanda. Això és un tema molt important i és el que ara mateix està en l'ull de huracà de les negociacions del conveni.

—*Per això les relacions de vostès amb els sindicats són ara pitjors que temps enrere?*

—No puc parlar gaire de relacions amb els sindicats, perquè no hi estic gaire involucrat. Però no crec que sigui una qüestió de relacions, sinó de dos punts de vista diferents. Nosaltres volem tenir més flexibilitat i els sindicats estan més enfocats en una qüestió de diners. Ens han fet una proposta força àmplia de coses

que volen, que per a nosaltres tindrien un augment de costos totalment inacceptable, que ens trauria la productivitat i la competitivitat que tenim i posaria en perill la planta d'Almussafes: si perdem els avantatges que tenim, sí que hi hauria un risc en el futur... Tenim dos punts de vista diferents i hem de continuar negociant. Els nostres competidors estan arribant a acords de més flexibilitat, i nosaltres ho estem aconseguint en altres llocs d'Europa i del món, així que és molt important que puguem respondre també aquí a Espanya perquè, si no, podem tenir molts problemes, i problemes que afecten el client. Al final, el nostre objectiu és satisfer les necessitats del client, i sense aquesta flexibilitat no ho farem tan bé.

—*L'any passat, Ford Espanya perdé diners i a Almussafes es van fer menys cotxes. Estan preocupats?*

—Estem molt preocupats. Nosaltres, l'any passat, teníem una gamma més dèbil que altres marques, per culpa de la baixada de vendes de l'Escort. Aquest any, Espanya és el principal mercat de la fàbrica d'Almussafes i hem recuperat moltes vendes de l'Escort, que enguany es ven molt millor que l'any passat. Fins ara, la producció de la planta de València està per damunt de la de l'any passat en aquesta època i segons quin ritme de producció aconseguim quan canviem de l'Escort al Focus ja sabrem com acabarem l'any. A part, l'any passat els nostres marges comercials eren més baixos... enguany, almenys, els hem estabilitzat i espero que a partir de la segona meitat de l'any podrem anar creixent. Ara també exportem a més països que abans i, com que són mercats nous, solen tenir preus més baixos i marges més baixos, i els podem cobrar menys des de la fàbrica. Així que, de moment, no veig una millora substancial dels resultats, però tinc molt bones previsions per al 1999.

—*Si cada vegada és més difícil guanyar diners fent cotxes, vol dir que Almussafes ha arribat al sostre de les seves possibilitats?*

—No ho crec pas. Hem de ser capaços de continuar millorant l'eficiència i la flexibilitat de les nostres plantes, sobretot d'Almussafes, per a millorar les nostres possibilitats de respondre al mercat. Jo sé que el Focus és un cotxe que "pegarà molt fort" a Espanya i a tot Europa. En vendrem molts i només es fabricarà a dues plantes: a Almussafes i a Alemanya, en lloc de tres fàbriques, que és el que s'estava fent amb l'Escort, i per això tindrem més demanda dels altres països. I si mantenim el ritme de fabricació del Ford Ka, pujarem la producció total d'Almussafes i això repercutirà en els nostres beneficis.

Jordi Fortuny

"Els sindicats ens han fet una proposta que, per a nosaltres, tindria un augment de costos totalment inacceptable, que ens trauria productivitat i competitivitat i posaria en perill la planta d'Almussafes."