



## Els motors de Ford mobilitzen València

Els sindicats i la Generalitat Valenciana volen que Ford trie la planta d'Almussafes per produir-hi dos nous motors del grup. Hi ha en joc el manteniment de la feina en un moment de grans canvis dintre el sector.

**Producció de vehicles a la planta de Ford a Almussafes.** Ford ha rebut en els últims anys un tracte preferent de l'administració valenciana.

**E**l futur d'un miler de treballadors de la factoria de Ford a Almussafes perilla. La planta de motors HCS, on treballen 1.261 persones, podria tancar les portes el 2001, quan Ford deixi de fabricar el Ford Escort, l'actual model al qual subministra aquests motors. La multinacional preveu començar a fabricar aviat una nova generació de motors, els I 4 i I 5, però encara no té decidit on es fabricaran. Tot i que Ford considera la factoria d'Almussafes com la més competitiva de tot el continent, les opcions que estudia la companyia, a més de València, són les dues fàbriques més que té a Europa, l'una a Colònia (Alemanya) i l'altra a Bridgen (Anglaterra). A més, amb els treballadors de totes dues, l'empresa hi ha signat un

compromís de manteniment d'activitat i de llocs de treball, cosa que no ha fet a València. Així doncs, ja se suposa que l'alarma esvera els treballadors valencians. Gonzalo Pino, portaveu d'UGT a la planta, reconeix que els treballadors són els primers que volen l'arribada de la nova activitat però també es recorda de l'any llarg que van passar negociant amb la direcció de Ford la signatura del dotzè conveni laboral i de les seqüeles que ha deixat entre els treballadors la no renovació de 400 contractes temporals per part de l'empresa.

Mostra de la incidència de Ford en l'economia del País Valencià i de la inquietud que desvetlla, és la visita que Rafael Recuenco, secretari general d'UGT-PV va fer la setmana passada al president de la

Generalitat, Eduardo Zaplana, en un nou intent d'implicar l'administració en el manteniment dels llocs de treball en una indústria automobilística que ha estat fortament subvencionada per totes les administracions públiques durant dècades amb més de 19.000 milions de pessetes. La Generalitat, per la seua banda, ja havia manifestat que estava disposada a finançar fins un 12% de la inversió necessària en la nova planta de motors, val a dir: 6.500 milions de pessetes d'una inversió total de 63.000 milions. Però ni això no ha fet canviar l'actitud dels responsables de Ford, que mantenen la seva posició de no revelar la seva decisió fins passat l'estiu. Segons Gonzalo Pino, secretari general d'UGT a l'empresa automobilística, l'oferta de finançament de la nova planta de motors també ha estat feta als governs dels països on es troben les altres factories Ford a Europa

D'una altra banda, les demandes dels treballadors no s'acaben amb la vinguda de la planta de motors, ans plantegen que s'incrementi la producció amb un tercer torn de treball diari, atenent al volum tan elevat de vendes del Ford Focus. Aquesta mesura faria que la major part de contractes eventuals passessin a fixos. Mentre que l'empresa vol reduir una setmana les vacances i programar més dissabtes de producció. Dues posicions enfrontades, amb el futur de la planta en joc. La visita de Recuenco al president Zaplana sembla que no ha desencadenat un procés negociador entre totes dues bandes, com tampoc va reeixir la mediació de Zaplana en la negociació de l'últim conveni laboral a Ford.

### Efectes de la globalització.

Des de fa més de sis anys, Ford ha anat adquirint el mercat de marques de luxe i prestigi com Aston Martin, Jaguar, Lincoln, Mazda i Mercur. Un mercat automobilístic que Ford no pot abastar amb els seus productes tot i que les fusions en aquesta indústria permeten optimitzar recursos i, per tant, incrementar la producció. Amb l'adqui-

sició recent de Volvo, que produeix 400.000 unitats anuals, Ford incorpora un segment més al seu mercat i es col·loca al segon lloc mundial tant quant a facturació com a producció. Només té al davant el grup que governa la General Motors.

Tot i que Ford ja ha anunciat que amb l'absorció de Volvo aquesta empresa mantindrà la seva imatge corporativa, pels distribuïdors, representats per Granvan, les perspectives de futur no són tan bones. Al seu parer és evident que les fusions tindran un efecte reorganitzatiu de les "cultures industrials i comercials" actuals. Segons Victor Piccione, gerent d'affers corporatius i governamentals de Ford, en aquesta operació totes dues empreses han guanyat perquè ampliaran l'horitzó del negoci sense fer-se la competència. I els treballadors de totes dues empreses? "Si la compra beneficia la companyia, també hauria de beneficiar els treballadors —argumenta Piccione—, perquè augmenta la rendibilitat de l'empresa i es poden afrontar noves inversions. Ara, una cosa és clara, i és que no es fabricaran cotxes Volvo a Almussafes".

Les fusions en la indústria automobilística permeten d'optimitzar recursos i, per tant, d'augmentar la producció. La paradoxa és que a Europa i als Estats Units hi ha un excés global de producció de sis milions de vehicles. Això explica la lluita aferrissada per guanyar quota de mercat a Europa Occidental i per obrir els mercats d'Europa de l'Est, d'Àsia o de Sud-amèrica. Però, alhora, també posa en perill milers de llocs de treball a Europa i Amèrica del Nord. Ford Company té actualment a tot el món 340.000 treballadors, 8.000 a Almussafes. Per ara, les adquisicions de noves marques no han afectat els treballadors de la planta valenciana, però la reestructuració de la producció que tard o d'hora caldrà fer sí que pot tenir efectes laborals i repercussions no solament en els treballadors de Ford sinó en el conjunt de l'economia del País Valencià.

Maria Jesús Mínguez

## Diferenciar-se per sobreviure

Pedro Nueno, enginyer i professor de l'Institut d'Estudis Superiors de l'Empresa (IESE) de Barcelona, organitza des de fa quinze anys un seminari sobre la indústria de l'automoció, que "segueix tothom". En aquesta entrevista diu que el nombre de fabricants de cotxes ha de disminuir encara més.

—*Fan bé els grans fabricants del sector de l'automòbil d'aliar-se?*

—Sí. Fa anys que es veia venir que el nombre de fabricants de cotxes es reduiria. N'és la raó fonamental que els costos de desenvolupament d'un vehicle nou són molt alts. La duplicació de fàbriques, amb un excés de capacitat productiva a tot el món, la necessitat de produir cotxes en un marc mundial, la publicitat, els costos de les peces de recanvi, de concessionaris..., tot això es pot repartir millor amb més volum de facturació, de manera que és aconsellable de disminuir el nombre de fabricants de cotxes. Ja havia passat abans amb marques com Citroën, Alfa Romeo, Rover..., que de ser independents, van passar a mans d'unes altres companyies.

—*També hi ha raons d'ordre financer?*

—N'hi ha moltes. Els mercats de capitals exerceixen molta pressió sobre les companyies per millorar resultats, i les companyies han de fer coses per reduir costos. Com més passa això, les grans marques que no tenen posicions en petits forats del mercat més s'allunyen dels primers llocs. En canvi, hi pot haver firmes que tinguin posicions molt especials, com ara Porsche, que no té una competència gaire gran en la seva gamma.

—*Per tant, hi pot haver marques independents que sobreviuen?*

—Sí, el segle XXI sobreviuran les empreses que es diferenciïn. Fa vint anys,

Volvo es desmarcava de la resta per la seguretat. Amb el temps, aquesta diferència s'ha anat difuminant. Això mateix passa amb el BMW: allò que ofereix un BMW, cada vegada ho donen més les altres marques. A mesura que es perd la diferència, cau l'empresa: Mazda, Nissan... Si els altres arriben al teu nivell i tu no els superes, arriba un moment que no tens diferència i has de mirar costos.

—*Hi pot haver canvis en la llista dels sis més grans?*

—Em penso que alguna cosa hauran de fer Fiat, BMW i Peugeot. I també els coreans i els japonesos amb Honda i Mitsubishi —que segurament no podrà continuar essent independent—. Alguna cosa passarà entre tots aquests.

—*Si les fusions porten a una sobredimensió de les plantilles, què se'n farà, dels treballadors que sobrin?*

—L'ideal seria que l'economia continués bé, perquè llavors els treballadors que sobren d'un lloc van a parar a un altre. Als Estats Units, aquests últims anys l'economia hi funciona amb taxes d'atur baixíssimes; han estat anys que la indústria ha fet una reconversió importantíssima i que han tancat moltes plantes, però l'economia ha creat llocs de treball i l'atur ha baixat a mínims històrics.

—*I a Europa?*

—Si Europa es posés en marxa de veritat, que no és el cas, si això arrenqués, seria el moment d'aprofitar i de fer aquesta mena de canvis. Pràcticament, els únics que tiren a Europa són Espanya i Portugal. Fer racionalitzacions en període de crisi és duríssim i complicadíssim, i no tinc la seguretat que en aquests moments es pugui fer com es va fer llavors de la crisi dels vuitanta, que hi va haver jubilacions i pre-jubilacions molt generoses. Ara seria molt més dur. **Ana Basanta**



JORDI PLAY