

El singular aniversari de la factoria Ford

Ford-Almussafes arriba al seu 25 aniversari enmig del conflicte laboral i l'expectant atenció de la premsa. Amb un colp d'efecte, la multinacional ha suspès els espectaculars actes de celebració que tenia preparats davant les complides amenaces sindicals de mobilitzacions i jornades d'atur. La negociació del conveni laboral fa deu mesos que s'allarga. Tothom sembla esgotat dins d'aquest túnel, però la llum no arriba.



Els treballadors de Ford han pres de nou el carrer. La celebració del 25è aniversari de la factoria ha estat substituïda pel refredament que ha provocat la negociació del conveni amb l'empresa.



A diferència del programa previst, el rei Joan Carles no va venir la setmana passada a Almussafes, el poble de la Ribera que des de fa dues dècades i mitja acull una de les plantes de Ford més eficients d'Europa. Segons dades sindicals, és la tercera factoria del sector més important d'Europa (altres apreciacions la situen en cinquè lloc). Les dades parlen: Ford Almussafes, que treballa bàsicament per a l'exportació —el 63% de la producció de motors i el 73% dels vehicles es destinen sobretot al mercat nòrdic europeu—, s'aproxima a una intensa mitjana de producció de 1.600 cotxes diaris i de més de 2.000 motors.

Tampoc no va venir Jack Nasser, l'implacable *capo* americà de Ford, un dels executius més agressius dels Estats Units, que ha arribat a enfrontar-se a tots els concessionaris de la marca en aquell país. És deia que el gran tauró de l'automòbil podia assistir-hi, i que anava a estar acompanyat d'enlluernadores autoritats polítiques autonòmiques i estatals. Però res de res.

El 18 d'octubre, data que commemorava els 25 anys del primer model de Fiesta construït a Almussafes, no hi va haver estrelles econòmiques o administratives passejant per la planta. El comitè d'empresa havia convocat jornades d'atur per aquest dia i durant tot el mes. La direcció, en efectista conseqüència, ha desconvocat tots els actes de celebració. La veritat és que els sindicats compleixen la seua paraula. El dia 18, al matí, els treballadors del primer torn de Ford es manifestaren en una marxa que va desembocar en l'ajuntament del poble (de vesprada ho varen fer els del segon torn). L'empresa, referint-se al matí, indica que la convocatòria la va seguir el 70% dels empleats i la marxa va aplegar 1.500 persones. Les xifres sindicals, però, apunten un 90% d'assistència i més de 3.500

persones. Cal dir que en un espai on l'afiliació sindical és tan elevada (70% d'una plantilla de 7.100 treballadors), un 90% de seguiment no hauria de ser un percentatge estrany. L'arrelada penetració dels sindicats en Ford Almussafes —la identificació dels afiliats es profunda ací— fa que, quan el comitè d'empresa s'enfronta a la direcció, com és el cas, els empleats segueixen les seues indicacions... encara que estiguen esgotats de l'enfrontament. Com també és el cas.

Només contra el conveni. Normalment, no hi ha conflictes en aquesta poderosa factoria, joia de la corona de Ford al sud d'Europa, que, més enllà de l'ocupació directa, dona treball indirecte a més de 30.000 persones. El treball indirecte significa que Ford Almussafes, des de fa anys, utilitza serveis externs per a la seua producció. De fet, al voltant de la factoria hi ha un parc industrial que no para de créixer, i que gairebé produeix en exclusiva per a la fàbrica. Des de sempre, la Generalitat Valenciana ha facilitat a Ford una gran quantitat d'ajudes econòmiques sense cap garantia específica de la factoria; de fet, la política de l'empresa ha estat retallar la plantilla progressivament. La política d'utilitzar fonts externes, al costat de les pròpies, ha fet que si durant l'any 90 la factoria comptava gairebé 11.000 treballadors, ara la xifra s'haja reduït als 7.000. El pla de jubilació és un dels elements habituals per impulsar un ajustament que en poques ocasions fa servir la rescissió en cru de contractes laborals.

Les inversions de la companyia americana a Almussafes, des del principi, i amb ajuda de la Generalitat Valenciana, arriben als 600.000 milions de pessetes. El director de fabricació, Antonio Adés, va valorar a la premsa que les inversions més immedia-

tes en la factoria arribaran als 100.000 milions. Es refereix a la fabricació del motor i-4, del nou Fiesta i d'un model de Mazda (marca que està participada per Ford, que també és propietària de Jaguar, Land Rover, Volvo i Aston Martin). Això se sumaria a l'actual fabricació de dos models de Ford, el Focus i el Ka.

En relació al sector, els treballadors de Ford estan raonablement ben pagats. L'empresa indica que el salari base d'un operari que fa un torn de 7.45 hores és de 3.000.000 de pessetes l'any, unes 190.000 pessetes el mes. "Però quan hi ha negociació de conveni, ens trobem amb problemes molt seriosos", apunta José Pérez, gerent d'assumptes públics de la factoria. Una font sindical opina que "abans, les negociacions dels sindicats amb l'empresa no es duïen a terme realment en la taula de negociació, sinó que anaven parlant-se prèviament amb el director de fabricació, Juan José Ubaghs". "Això facilitava les coses", opina.

Però l'any 1998, quan la persecució de la jornada de 35 hores setmanals era la gran meta, els sindicats es varen enfrontar a la direcció durant deu mesos que varen paraitzar el conveni. Ubaghs va ser nomenat vicepresident de Ford-Espanya durant el conflicte. Abans es va encarregar de transmetre amb detall a la premsa la gravetat de la situació en la factoria. A partir d'aleshores, el conflicte de Ford es va convertir en un creixent escàndol social que va ocupar les primeres pàgines dels diaris, perquè surava en l'aire la possibilitat —improbable, però efectiva com a amenaça fantasma— que la casa americana rebaixara la producció a Almussafes. La forta implantació sindical, les diferències que es donen entre els mateixos sindicats, i l'objectiu empresarial de maximitzar beneficis i productivitat amb les mínimes concessions, han procu-

rat que, tradicionalment, les negociacions de conveni foren dures. Però l'any 1998, d'ençà que els enfrontaments transcendiren gota a gota als mitjans, cada mobilització dels treballadors, cada amenaça de directius europeus de deixar sense inversió la fàbrica, potenciava la intervenció de polítics en el conflicte, i augmentava la incomprensió, l'escàndol i l'horror entre la societat, atemorida per la retirada de Mr. Marshall d'Almussafes. Finalment, quan la situació era insostenible, es va acordar de convocar els treballadors a un referèndum. Els sindicats aparcaven la reivindicació de les 35 hores i d'un ascens generalitzat de categories i Ford es comprometia a donar treball a aprenents per a rejuenir la plantilla. Però era una solució artificial.

Resurrecció de l'enfrontament. Perquè ara, tres anys després, quan el conveni ha hagut de negociar-se de nou, els problemes han ressorgit amb força inusitada. Ja han passat deu mesos d'enfrontaments entre empresa i sindicats sense que s'arribi a cap solució. Tot i que el conseller valencià d'Economia, Vicente Rambla, ha arribat a dir que la negociació del conveni, en la qual ha intentat mediar la Generalitat, "pot tancar-se en dies", fonts sindicals i empresarials indiquen el contrari. De fet, Ford ha presentat un expedient de regulació d'ocupació que afectarà 6.000 treballadors d'Almussafes, que es veuran obligats a deixar de treballar entre cinc i set dies. L'expedient, teòricament, pretén ajustar la producció a la demanda dels mercats, en un trimestre en què Ford Motor ha perdut 126.636 milions de pessetes. Les pèrdues eren previsible. D'una banda, Ford es va veure perjudicada per la caiguda del mercat automobilístic i per l'afer del Ford

Explorer americà, que incorporava uns pneumàtics Firestone defectuosos que podien provocar accidents. D'una altra, sembla que els últims temps s'ha quedat per darrere d'altres marques competidores quant a innovació de models.

Però els sindicats rebutgen un expedient regulador, que entenen com una represàlia, i no cedeixen en la seua voluntat de seguir amb les jornades d'atur. Per a aquest dijous, dia 25, hi ha convocada una mobilització laboral a València que arribarà a les portes de Presidència de la Generalitat, i un atur de 24 hores. En aparença, res no pot fer arrere els sindicats. Ni tan sols les amenaces més evidents, com la que varen rebre recentment en una reunió a Colònia de boca de John Fleming, vicepresident de fabricació per a Europa. Fleming va dir, textualment que, "s'estava posant en perill el futur de València amb peticions que van més enllà d'allò raonable i assumible". "Que ningú crega que el futur de [la factoria de] València està garantit, i que la companyia no té altres opcions", va afegir Fleming, sense senyalar que Ford ha rebut massa milers de milions públics de la Generalitat Valenciana per a retirar-se ara tranquil·lament.

Però a quines peticions suposadament inacceptables es referia John Fleming? Hi ha dos punts que es poden negociar. L'un és la pujada salarial. Els treballadors aspiren a un 4%, i l'empresa arriba fins a 3,5%. L'altre són les hores laborals. De les gairebé 38 hores d'avui, els sindicats aspiren, com en 1998, a les 35 hores. "La direcció acceptaria una reducció, però amb contrapartides com retallar vacances o no concentrar-les a l'agost", informa Josep Pérez com a portaveu de l'empresa. El punt de trobada serien les 36,5 hores, tot i que hi ha diferències entre les hores laborables totals aplicant aquest criteri: l'empresa calcula un total de 1.675 hores anuals, i els sindicats, un total de 1.613. Però aquest és un problema menor.

El conflicte real recupera un dels conflictes de 1998, el de l'ascens generalitzat de categories. Que les negociacions hagen de fer-se a través d'un nou cap de fabricació, Antonio Adés, devot de l'escola agressiva de Jack Nasser, i menys subtil en les formes que el seu predecessor, Juan José Ubaghs, no ajuda a desbloquejar la situació.

El comitè demana l'augment de catego-

ria dels operaris amb grau inferior a través d'un conveni de quatre anys de durada. Així, els de grau 5 passarien a obtenir un grau 6. Això beneficiaria més de 2.000 treballadors, que veurien incrementat el seu sou en un 8%. Però l'empresa, d'això, no vol ni sentir-ne parlar: entén que la despesa econòmica seria enorme; que això implicaria que la resta de categories haurien de pujar-se; i que tot el manual d'organització de la companyia hauria de canviar. Només accepta un pla de desenvolupament de canvi gradual de categoria, que es duria avant segons les necessitats de la factoria.

I ací vénen les divergències entre sindicats, que, tot i que no afecten les mobilitzacions, segons fonts de la plantilla de base, sí que estan afectant les negociacions. Hi ha cinc sindicats en el comitè d'empresa de Ford-Almussafes: UGT, Famif (de quadres tècnics), CGT, CCOO i PUT (una escissió de CCOO). UGT és favorable a negociar a partir de la proposta de l'empresa, com també, òbviament, el Famif, mentre que CGT i el PUT, amb el suport de CCOO, s'hi oposen totalment.

Aquestes fonts indiquen que també dins de CCOO hi ha diferents parers. Un sector voldria negociar, però no s'atreveix a fer-ho per temor a una possible escissió o a un enfrontament intern que disminueixca la seua representació en el comitè en les properes eleccions sindicals. Josep Nàcher, secretari general de CCOO en Ford, ho nega taxativament i apunta que en el sindicat "no hi ha discrepàncies", i que el pla que proposa l'empresa "no dona garanties per a la pujada de categoria de tots els afectats". Segons Nàcher, els operaris es veuran obligats a assumir més responsabilitats en els propers temps per necessitats de l'empresa, "i això s'ha de veure compensat". Per la seua banda, Gonzalo Pino, secretari general d'UGT, opina que la negociació és inevitable encara que l'empresa es mostre tan "tancada": "El pla que pretén l'empresa, cal revisar-lo, però no podem continuar molt de temps així." En l'horitzó, s'albirava la solució d'un nou referèndum entre els treballadors sobre alguna proposta de negociació. Perquè, a vegades, l'esgotament és l'única manera de veure una possible eixida. I l'esgotament comença ja a expandir-se.



La planta d'Almussafes és un pilar industrial fonamental en el País Valencià.