

Ferry's: crònica d'una mort anunciada

Que Ferry's anava malament ja era sabut. Però ara s'ha confirmat el tancament definitiu i la liquidació d'aquesta empresa, emblemàtica a Canals i a tota la comarca de la Costera. La crisi de Ferry's ha estat una de les més llargues, complexes i dramàtiques de l'economia del País Valencià.

L'empresa tèxtil Ferry's va ser durant molts anys una de les indústries més importants de la comarca de la Costera i el motor laboral i econòmic del poble de Canals, d'on va arribar a treballar-hi més del 70% de la població. Però la prosperitat econòmica que es respirava a Canals ha canviat molt durant el darrer decenni, i l'empresa tèxtil ha tingut una de les crisis més llargues i complexes que s'han viscut a l'economia del País Valencià, amb cinc expedients de regulació d'ocupació, manifestacions de treballadors, intervencions polítiques i negociacions interminables, que finalment han portat la companyia tèxtil a afrontar el tancament definitiu i l'inici del procés de liquidació.

Fundada l'any 1927 per Salvador Ferri, l'empresa Ferry's havia estat considerada fins al començament dels noranta una de les empreses més emblemàtiques del País Valencià, tant pel volum de facturació com per la història pròspera, vinculada –des dels anys seixanta– a una concessió per a vestir l'exèrcit espanyol. La dimensió de les naus industrials que va alçar la família Ferri al centre de Canals encara mostra l'esplendor de què va gaudir aquesta empresa, que durant anys i anys va convertir-se en l'epicentre laboral de tota la comarca.

Però el trànsit de la segona generació de propietaris a la tercera, una dubtosa gestió i l'incipient procés de globalitza-

ció van fer que, en 1995, l'empresa es vera obligada a sol·licitar, per primera vegada, la suspensió de pagaments. El deteriorament de Ferry's comença amb l'enfrontament familiar dins el conglomerat d'accionistes format per la vídua de Vicent Ferri, Carmen López, i els seus set fills. De fet, a causa de les baralles constants entre els accionistes, la situació de Ferry's arribà a la parització quasi absoluta de la producció. En 1998, l'entrada de l'empresa francesa Devanley, fabricant de Lacoste o Yves Saint Laurent encara empitjorà les fortes desavinences internes.

La Ferry's sense els Ferri. La crisi de 1995 va fer dimitir el darrer gestor de la família, Jaume Ferri. L'empresa tornà a l'activitat gràcies a línies de crèdit de la Generalitat Valenciana. Els empresaris Luís del Castillo i Carlos Dobarro assumiren d'aquesta manera el control de Ferry's, amb el suport de la Generalitat. En un primer moment es va titllar aquesta fase de reactivació d'*operació de transició*, tot esperant que arribara un gran inversor que poguera reactivar finalment l'empresa. Luís del Castillo va assenyalar que caldrien entre tres mesos i vuit per a l'entrada del nou inversor. Els vuit mesos es convertiren en dotze anys, i Ferry's ja no ha pogut esperar més temps la *imminent* arribada de l'inversor que afrontara el deute amb una somniada ampliació de capital.

Durant aquesta espera infructuosa i

llarga, Ferry's ha anat afeblint-se, al mateix temps que consumia recursos públics: 20 milions d'euros de subvencions del Consell en concepte de préstecs i avals. Mentre s'esperava la solució, els successius expedients de regulació d'ocupació han anat reduint de manera dràstica el nombre de treballadors, que han passat de 1.800 l'any 1995 a 700 el 2001 i a poc més de 300 quan han tancat les plantes de Canals i Benifaió.

Les intervencions polítiques. Durant la campanya electoral de 1995, Eduardo Zaplana va prometre que, si el Partit Popular arribava a la Generalitat Valenciana, els problemes de Ferry's es resoldrien ràpidament. Des d'aquell moment el futur de Ferry's es va convertir en objecte de debat polític. El govern del Partit Popular va intervenir en la crisi mitjançant l'Institut Valencià de Finances (IVF). La Generalitat Va-



lenciana va dissenyar una complicada operació financera que fou gestionada per l'IVF, per la qual el 44% de les accions que tenia el grup francès Devanley es pogueren vendre a Luis del Castillo per 1,5 milions d'euros. La implicació de la Generalitat Valenciana en l'operació de reactivació de Ferry's va arribar al punt que l'IVF es va convertir en el depositari de les accions per a controlar al màxim els moviments de l'empresa.

Però la suposada solució proposada per la Generalitat Valenciana tan sols ha estat un pegat que no ha pogut aturar l'enfonsament definitiu de l'empresa. Una crisi empresarial que s'ha convertit en un símbol de la crisi estructural que travessa el sector tèxtil valencià i que, sobretot, ha deixat una dramàtica empremta en gran part de les famílies de Canals i d'altres pobles de la Costera.

La competència asiàtica i la caiguda dels marges comercials han fet inútils

els esforços de les administracions estatal i autonòmica per a reactivar una empresa que estava ferida de mort des de mitjan anys noranta. Ni les ajudes públiques, ni els 20.000 punts de venda que l'empresa manté a tot l'estat espanyol, ni els 3.200 distribuïdors de producte no han estat capaços d'aturar l'anomenada lògica del mercat. L'administrador únic actual, José Luis Pons, assenyala que en el mercat actual és impossible de competir, "perquè les nostres despeses de producció són de 24 euros per hora, mentre que a la Xina són d'1,9 euros". Aquest és un dels motius que ha fet que el deute de Ferry's amb l'administració i amb els creditors privats haja arribat a més de 30 milions d'euros.

La liquidació de Ferry's. Per això, no ha sorprès ningú que aquest mes d'abril l'advocat i administrador únic, José Luis Pons, demanara la

liquidació definitiva de l'empresa. Els 300 treballadors que encara resisteixen a la fàbrica de Canals reclamen 4 milions d'euros d'indemnització. D'una altra banda, s'estima que les existències que acumula l'empresa als magatzems tenen un valor de 6 milions d'euros. Perquè la liquidació pugui ser viable, tant la Seguretat Social –representant de l'estat–, com l'Institut Valencià de Finances (IVF) –representant de la Generalitat– hauran de renunciar a gran part del deute que Ferry's ha anat acumulant amb totes dues administracions i que actualment se situa al voltant dels 20 milions d'euros.

Per a poder fer front a tots aquests deutes, el principal actiu que encara conserva la companyia són els 45.000 metres quadrats que ocupa l'antiga fàbrica de Canals, una superfície d'ús industrial però situada sobre un terreny urbà ben cobejat. Tot fa preveure que venent-lo es podrà afrontar el deute de l'empresa amb Bancaixa i la CAM, principals creditors financers de la companyia. Per tal que la liquidació de l'empresa tèxtil siga ordenada, ha estat clau la reducció del 65% del deute que s'ha acordat amb la Seguretat Social i Hisenda aquest mes de juny, en l'intent, darrer i desesperat, de salvar l'empresa.

Mentre es negocien els darrers detalls de la liquidació definitiva de Ferry's, l'Institut Valencià de Finances ja ha sol·licitat als tècnics del Sepiva –societat per a la promoció de terreny industrial de la Generalitat–, que mire la possibilitat que algun constructor o promotor es faça càrrec dels immobles de l'empresa. Tot fa preveure que sobre les ruïnes de l'antiga fàbrica tèxtil es construiran nous habitatges, que seran un bon exemple del retrocés progressiu de la indústria davant de la cultura de l'atovó. Els beneficis ràpids de la construcció tornaran a imposar-se sobre la situació problemàtica que travessa un sector industrial valencià que és molt castigat, tant per la globalització com per la manca de planificació. Sembla que la transició del sector industrial cap a la construcció continua imparabile al País Valencià.

Alexandre Carbó

