

La tornada a la feina després de l'estiu a la planta d'Almussafes no podia ser més amarga per als treballadors. La setmana passada, els responsables de Ford van anunciar de manera inesperada l'acomiadament temporal de 1.300 treballadors, una mena de mesura que la multinacional no havia pres des del 2005 i que ha caigut com una bomba a la Ribera Baixa i a les comarques veïnes. Ni els pactes amb el sindicat UGT ni les visites oficials del president de la Generalitat, Francesc Camps, a Detroit no han servit perquè l'empresa amortira l'actual conjuntura sense malmetre la plantilla. La retallada anunciada per Ford afectarà el 17% dels treballadors, tindrà vigència des de final de setembre fins al 17 de desembre i implicarà la supressió del torn de nit durant aquest període, segons CCOO.

Dues circumstàncies expliquen la mesura presa. D'una banda, la planta d'Almussafes es troba en un moment de transició després d'aquests dos darrers anys, en què la producció de diversos models s'ha traslladat a unes altres fàbriques europees on els costos són més baixos i l'accés als nous mercats, més fàcil. Aquest juliol el model Ka va passar a fabricar-se a Polònia i el Mazda 2 es va traslladar a Àsia l'any passat. Per una altra banda, la producció del Fiesta se suspendrà a final de setembre i es reprendrà al gener, quan s'introdueixi el model renovat d'aquest automòbil que ha estat l'emblema de la firma de l'oval. El volum de fabricació diària hi passarà de 1.900 vehicles a 1.050, que corresponen al model Focus, l'únic que es fabricarà durant aquest període.

A aquesta circumstància cal afegir-hi la crisi de consum derivada de la falta de finançament. La compra de cotxes a Europa —el 94% de la producció es ven més enllà dels Pirineus— es va refredar durant la primera meitat de l'any i es va estimbar definitivament el mes d'agost. Itàlia, el Regne Unit i Alemanya van enregistrar descensos del 26%, el 18,6% i el 10,4% el darrer mes. A l'estat espanyol, la reducció va ser del 46%. La nova conjuntura justifica, segons l'empresa, una reducció de la plantilla que s'ajuste a un ritme de fabricació més lent.

Els plans de Ford malmeten les previsions fetes abans de l'estiu, quan el



Final de festa a la Ford d'Almussafes

Ford ha anunciat l'acomiadament temporal de 1.300 treballadors dels 7.403 que hi ha a la planta d'Almussafes (Ribera Baixa). El descens de vendes a Europa i la transició cap a la producció del nou Fiesta són les causes adduïdes per l'empresa.

sindicat majoritari, UGT, i Ford van signar un pacte pel qual es proposava de compensar l'aturada de la fabricació del model Fiesta amb l'augment en la producció del Focus. Concretament, aquell document apostava per passar de 1.050 unitats per dia a 1.400 i alhora aprofitar aquests tres mesos per impartir cursos de formació entre els treballadors. "Ford Europa ha hagut de reduir el programa total de producció de manera significativa. El resultat d'aquesta reducció per a nosaltres és que aquesta quantitat de Focus addi-

cional prevista per al quart trimestre ja no és requerida pel mercat", ha dit Antonio Adés, director de la planta d'Almussafes.

Siga com siga, no es tracta de l'únic mirall trencat entre tant de rebombori, perquè l'anunci fet per la direcció obre interrogants sobre el pacte que l'any passat signaren UGT i Ford. En aquella ocasió, Ford es va comprometre a invertir 425 milions d'euros fins el 2013 i a garantir una producció mínima anual de 350.000 unitats en tres torns de treball. La consecució d'aquell pacte,



La planta d'acoblament de la Ford deixarà de funcionar a ple rendiment a partir de final de mes.

ment a Ford. El màxim representant de la UGT, Gonzalo Pino, justifica la decisió de l'empresa perquè "no hi ha prou càrrega de treball" i confia que al mes de gener, quan s'acabarà l'expedient de regulació temporal, "tot tornarà a la normalitat". Per això, els esforços de la UGT se centren a aconseguir que els afectats per la retallada cobren el 100% del sou, i no el 70% com proposa l'empresa.

Comissions Obreres, organització que representa el 22% dels treballadors, es presenta més bel·ligerant, i atribueix els problemes actuals a la manca de planificació dels responsables de l'empresa. El sindicat recorda que la fabricació del Fiesta va començar a final del mes passat a la planta de Ford a Colònia (Alemanya), mentre que a Almussafes no començarà fins al gener. "Feia molt que sabien que ací no hi hauria prou càrrega de treball" durant l'últim trimestre de l'any, assegura Miquel Rosaleny, representant de CCOO, que diu que se sent "enganyat" per l'empresa.

La mesura, tot i que rebuda amb sorpresa, no és inaudita entre els treballadors de Ford. Els expedients de regulació temporal són instruments laborals a què recorren amb certa facilitat sectors com l'automobilístic, per tal d'adaptar

la producció a descensos sobtats de la demanda. L'últim expedient temporal que es va fer efectiu a la Ford va ser l'any 2.001 i va afectar 6.000 operaris durant cinc dies.

Seat també s'estreny la bossa.

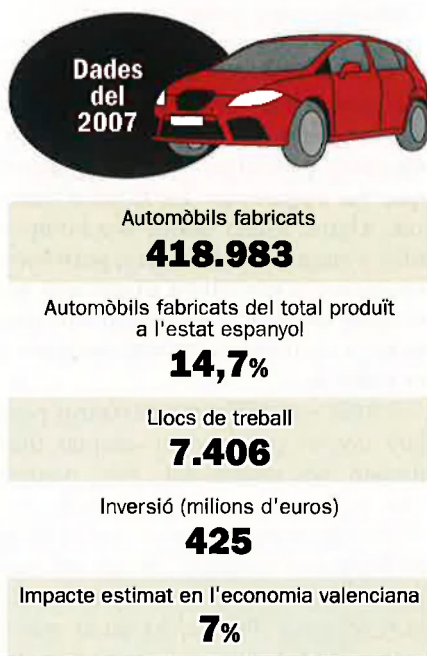
La setmana passada va ser la setmana dels ajustos en el sector del volant. Perquè si a la Ford d'Almussafes el sector es va calar, la planta de Seat a Martorell va canviar de marxa. La filial de Volkswagen ha anunciat, amb el vist-i-plau dels sindicats majoritaris, que envia a casa entre els mesos de setembre i octubre 450 treballadors i que suprimeix, a més, tots els caps de setmana productius establerts a la planificació anual de la fàbrica. D'aquesta manera, a partir del dia 22 de setembre, quan es començarà a aplicar la mesura, eixiran de la cadena d'acoblament de Martorell 300 cotxes menys cada dia. La intenció de Seat és deixar un temps perquè el mercat pugui absorbir els 20.000 vehicles que ara mateixa tenen d'estoc. Segons la patronal de l'automòbil, Anfac, la caiguda de vendes a Seat ha estat del 20,1% durant la primera meitat de l'any.

Les dificultats a les principals multinacionals del motor tenen molt a veure amb la nova situació econòmica mundial. Grans empreses com General Motors, Ford Motor Company i Chrysler, de les quals depenen les grans marques occidentals, fa dècennys que perden quota de mercat en detriment de les marques japoneses, primer, i de les índies i xineses, després. En el cas d'Europa, a més a més, els nínxols de negoci ara són a Rússia i als països de l'Europa de l'Est, si bé la demanda procedent d'aquests indrets –vehicles de luxe o de baix preu– no s'ajusta als patrons de producció europeus. Tot això s'afegeix a l'augment del preu del petroli –que ha portat alguns consumidors a preferir vehicles híbrids– i a les dificultats de les anomenades *tres de Detroit* per a finançar la reconversió de les seues cadenes de producció. Tot plegat deixa un panorama certament complicat per a les empreses que tradicionalment han menat el volant en el negoci del motor.

que tant UGT com els responsables de Ford-Espanya van anunciar a bombo i plateret, va causar la falsa sensació que la planta d'Almussafes era immune a una crisi que arrossegava el sector i que només a la planta de Seat a Martorell va portar a la liquidació de més de 1.300 llocs de treball. Aqueixa sensació era, atès l'anunci fet ara, més il·lusòria que no pas real i ha donat la raó a aquells que pronosticaven que, tard o d'hora, a la Ribera també hi arribarien els reajustos. Cal tenir en compte que del 2004 al 2007, a l'estat espanyol es van deixar de produir 23.000 automòbils i que el nombre de persones ocupades al sector hi va disminuir de 2.500 persones.

Crítiques sindicals. Els sindicats UGT i CCOO rebutgen la retallada proposada per la direcció de l'empresa, però cadascú hi aporta matisos diferents, amb què s'eixampla la fractura sindical que hi ha hagut tradicional-

Ford Almussafes



Font: Ford Almussafes

Violeta Tena