

econòmics poden desbordar aquestes companyies”, apunta S&P.

La crida desesperada dels gegants de l'automòbil ha obtingut de moment respostes desiguals dels responsables polítics. Els governadors de Michigan, Delaware, Kentucky, Nova York, Ohio i Dakota del Sud, és a dir, els estats amb interessos directes en el sectors, han fet seua la inquietud dels fabricants. Per això van enviar una carta al secretari del Tresor, Hank Paulson, urgint-lo a prendre mesures per dotar de liquiditat la indústria dels cotxes, tot recordant-li que les firmes són els principals consumidors d'acer, alumini, ferro, coure, goma, electrònica i xips d'ordenador. Paulson, però, s'ha girat d'esquena a la indústria, tot negant-los la possibilitat d'adherir-se al pla de rescat de 700.000 dòlars aprovat al setembre per sanejar el sector financer. En aquesta tessitura, *les tres de Detroit*, i el sector en general, esperen amb deler que Barack Obama s'instal·le definitivament a la Casa Blanca. El pròxim president dels Estats Units –que va obtenir un ampli suport electoral a Michigan, estat al qual pertany Detroit– s'ha manifestat a favor d'actuar “immediatament” en favor de la indústria i de salvar els fabricants en perill de fallida, si bé no ha concretat com s'hauria de materialitzar aquest suport. No seria, de fet, la primera volta que l'estat ha d'ajudar *les tres de Detroit*. Ja el 1979, una injecció de capital públic de 1.500 milions de dòlars va salvar del col·lapse Chrysler. Aleshores, els seus responsables van assegurar que aquella aportació els permetria de donar “més bon servei” i fer cotxes de “més bona qualitat”. 29 anys més tard, l'empresa torna a demanar ajuda. “Fer-se càrrec del rescat seria com recompensar la derrota [...], premiar la sobreproducció [...], i donar suport a les empreses més ineficients”, escriu la setmana passada el columnista Bill Ackman al *Financial Times*. I segurament, tenia raó. Però, què en fem, aleshores, dels milers de desocupats en potència de què adverteixen els partidaris del rescat? Quan la crisi és el pilot, resulta complicat de prendre decisions.

Violeta Tena

Foc creuat sobre Almussafes

La fàbrica Ford d'Almussafes viurà l'aturada més llarga de la seua història a partir del 8 de desembre. Entre el desconcert i la por, els sindicats se senten desemparats per la “inacció” del govern valencià.

“**H**e vist situacions complicades però aquesta té una dimensió diferent.” A 46 anys, 25 dels quals consagrats a treballar en el sector de l'automòbil, Francisco Domínguez mira amb pessimisme el futur mentre aprofita els últims minuts del descans a l'exterior de l'empresa Faurecia, on treballa. Allí, a recer de la planta de

Ford, fabriquen portes per al model Fiesta. Domínguez té poques raons per a no ser pessimista. Aquell dia els diaris valencians obren amb l'enèsima mala notícia d'enguany per al sector de l'automòbil. Si primer va ser l'expedient temporal de treball per a vora un miler de treballadors, després l'eliminació del torn de la nit, ara la mala notícia arriba en forma d'aturada tècnica. En concret, Ford aturarà la producció a partir del 8 de desembre i no la reprendrà fins el 2 de gener. Es deixaran de produir 9.000 unitats del model Focus. L'eliminació de les jornades laborals –que no ha trobat oposició entre el sindicat majoritari, UGT, que ha optat per la resignació– no comportarà retallades de plantilla ni de sous, però dóna una idea del greu problema d'acumulació d'estoc que té la multinacional. Almussafes no havia afrontat mai una aturada tècnica d'aquesta magnitud.

La situació de Ford al País Valencià és especialment delicada. La crisi no podria haver arribat en un moment pitjor. Perquè als problemes que arrossega el sector en l'àmbit internacional, s'hi afegeix el fet que, per primera volta, de



El president de la Generalitat Valenciana, Francesc Camps, amb John Fleming, president de Ford Europa, en una visita que aquest darrer va fer a la factoria d'Almussafes.

les línies de producció només n'ix un model de cotxe, el Focus, una situació inèdita per a la planta d'Almussafes. El nou Fiesta —el vell va deixar de produir-se al setembre— no començarà a fabricar-se fins el gener del 2009. La minva de producció s'havia de traduir en recol·locacions temporals, tal com havien planificat i acordat la direcció de l'empresa i el sindicat majoritari ara fa quinze mesos. Tanmateix, el mal comportament del mercat europeu, al qual es destina el 80% de la producció de Ford-Almussafes, i els problemes de liquiditat que se'n deriven han obligat a reduir plantilla i a enviar els treballadors a casa. Al cap i a la fi, quin sentit té continuar fabricant utilitaris quan als dipòsits no hi cap ni un cotxe més?

Ford, ocupa i preocupa? La resignació és l'actitud més escampada entre els treballadors i els responsables sindicals que critiquen, això no obstant, l'escassa implicació que, d'ençà que s'agreuja la situació de la companyia, ha mostrat la Generalitat Valenciana. Tot i tractar-se de la crisi més greu des que Ford s'instal·là al País Valencià, el 1973, el govern valencià s'ha limitat a explicar que “treballa amb el problema de Ford cada dia, perquè és una prioritat”. Més enllà de les paraules, l'acció del Consell, almenys públicament, s'ha reduït a no res: al contrari que José Montilla, que s'ha mobilitzat contra l'ERO que ha presentat Nissan, i que es va desplaçar a París per reunir-se amb els responsables de l'empresa, d'allò que ha fet Francesc Camps per interessar-se per Ford no se'n sap res. Catalunya no és l'única que ha mogut fitxa a l'estat espanyol per tractar de salvar, o almenys ajudar, les companyies automobilístiques en aquesta complicada partida. El govern de Castella-Lleó i la Junta gallega han demanat una reunió amb el ministre d'Indústria, Miguel Sebastián, per “discutir el pla integral de l'automòbil i les possibles ajudes europees al sector”, en paraules del ministre, que va estar a València la setmana passada. L'executiu espanyol, va manifestar Sebastián, està “obert a tots els governs regionals per treballar de manera conjunta respecte al sector de l'automòbil, tot i que la Generalitat

Valenciana no l'hem vista”. Des de la Generalitat, la consellera Belén Juste va respondre que ella mateixa ha demanat dues entrevistes amb el ministre per abordar qüestions d'interès sobre la indústria valenciana i no n'ha obtingut resposta.

Per a Juan Omeñaca, que fou gerent d'affers públics de Ford Almussafes des del 1974 fins al 1999, ara és el moment d'“arriscar-se”. “Camps —explica— va visitar Detroit fa dos anys. Potser ara ho hauria de tornar a fer”, perquè “cap crisi anterior no ha estat tan crítica com l'actual”. Cal, a parer seu, treballar de manera “conjunta i coordinada” amb totes les administracions. Per a Segundo Bru, conseller de Comerç i Indústria amb Joan Lerma, l'escassa implicació pública mostrada per l'actual president de la Generalitat exemplifica la seua “irresponsabilitat”. “Fan com si la cosa no tinguera res a veure amb ells”, explica. EL TEMPS s'ha posat en contacte amb la Conselleria d'Economia per interessar-se sobre les accions que ha emprès la Generalitat, però no n'ha obtingut resposta.

Tant la UGT com Comissions Obres es mostren molt crítiques amb l'administració valenciana. “La Generalitat —diu Gonzalo Pino— està al marge de la realitat de Ford amb el risc que això comporta,” Posa d'exemple l'últim l'acord de l'agost de l'any passat. Sindicats i empresa van signar un document que garantia la continuïtat de la planta d'Almussafes fins el 2012, amb una inversió de 425 milions d'euros destinada a modernitzar la planta de muntatge. L'administració valenciana, segons Pino, “es va quedar al marge” d'unes negociacions que van durar mesos i abans de les quals s'havien obert molts interrogants sobre la continuïtat de la planta valenciana. “Camps s'enfilà al tren quan ja estava engegat, i ni tan sols s'adreçà als primers vagons”, apunta. Camps va rebre el president de Ford Europa, John Fleming, quan es va desplaçar fins a Almussafes per signar l'acord.

Segons Pino, aquesta “deixadesa” col·loca Almussafes en inferioritat de condicions respecte a la resta de fàbriques d'Europa. La Generalitat hauria d'estar “en contacte amb la direcció de l'empresa a Europa i Estats Units,



PRATS I CAMPS

que és on es prenen les decisions”. Pino posa com a exemple Colònia, on “el govern regional i el ministre estan en relació permanent amb la direcció”, explica. A Colònia ja es produeix des de final d'agost el nou model Fiesta, que a Almussafes no començarà a produir-se fins al gener. Des de Ford, un portaveu assegura que les relacions

Benvingut, Mr. Ford

La història de Ford i Almussafes ha estat tradicionalment una història d'amor. De fet, bona cosa costà a José Antonio Perelló Morales que la multinacional de l'oval seleccionara el poble de la Ribera Baixa per instal·lar-s'hi el 1973, en detriment de Talavera de la Reina, Sevilla o

Els automòbils s'acumulen a l'exterior de la planta de Ford a Almussafes.



amb l'actual administració valenciana són "tan excel·lents com amb els governs anteriors".

Dependència amb compromís.

La distància que ha adoptat el govern valencià contrasta amb el tradicional seguiment que des del Palau de Benicarló s'ha fet de tot allò que

passava a Ford. La Generalitat Valenciana i la multinacional sempre han mantingut, almenys de portes enfora, una bona relació que, a la pràctica, s'ha traduït en ajudes i inversions públiques en favor de Ford. La multinacional "sempre ha obtingut una resposta positiva dins d'una magnitud", confirma Omeñaca, ex-gerent d'afers

Saragossa. El president de la Diputació es va convertir en el primer de la llarga llista d'amfitrions que, d'aleshores ençà, han facilitat l'estada de Ford al nostre territori. Ja llavors, els pressupostos van consignar 200 milions de pessetes a preparar el terreny a la multinacional: desviar camins i sèquies, unir la carretera nacional amb la comarcal a Alzira... Perelló Morales, com també Antoni Farré, aleshores director general d'Indústria Siderúrgica, va posar

els fonaments d'una relació, la de Ford i l'administració valenciana, que, si més no de portes enfora, s'ha guiat per la cordialitat. Al cap i a la fi, la Generalitat Valenciana necessita Ford tant com Ford necessita la Generalitat Valenciana. Si la primera s'ha convertit en el principal motor industrial del País Valencià, la segona ha anat signant-li partides de subvencions per finançar-li infraestructures, cursos de formació i millores en la cadena de producció.

públics. Quantificar les injeccions de diners públics resulta difícil, si no impossible, perquè cap partit polític no està interessat a fer públiques aquestes xifres, cosa que seria vista com una deslleialtat per part de l'empresa. La discreció mana en benefici de tots, sembla ser l'argument compartit.

Però els sindicats no veuen les coses tan clares. Critiquen que les ajudes públiques no hagen anat acompanyades de compromisos fermes per a garantir l'estabilitat de la planta a Almussafes. Segons Miquel Rosaleny, de Comissions Obreres, cal "fiscalitzar" i "fer transparents" les ajudes perquè Ford "no té cap inconvenient a demanar diners i després no complir els acords". "Tots els governs, tant els socialistes com els populars —explica— han pecat d'acatament envers la multinacional. Al govern li diuen: 'O em fas una infraestructura o me'n vaig.' El que no pot ser és el xantatge."

Per tot això, i davant la delicada situació del sector, Rosaleny demana una "reflexió profunda" sobre què s'ha de fer amb les injeccions de capital públic. "La competitivitat és bona, però ens hem obsessionat a produir simplement per mantenir la quota de mercat", amb la qual cosa l'empresa té un problema de sobreproducció. En la mateixa línia apunta UGT. "Tenim un repte per abordar: la sobredimensió de l'empresa. Tenim un problema d'excedent de producció i això ens obliga a reflexionar sobre com fer-nos més menuts", apunta Pino. I sentència, respecte a un hipotètic pla de rescat per al sector automobilístic: "Si són ajudes per a sostenir les coses tal com estan fins ara, millor que no ens les donen."

Des de la seua perspectiva en llocs de responsabilitat, Juan Omeñaca veu les ajudes de l'administració d'una altra manera. Les injeccions de capital públic "han estat útils: Almussafes ha estat pionera en avanços tècnics i en integració. Toyota o Mercedes s'han fixat en nosaltres. Però cal ser cautes. En el món de l'automòbil, tot es mou molt de pressa. I, així que et pares, la resta t'avancen. Em fa la sensació que els últims anys, Ford no es mou a la velocitat de sempre".

Violeta Tena