

El Corredor Mediterráneo, garantía de empleo en Ford

CARLOS FAUBEL CLIMENT
SECRETARIO GENERAL DE UGT-FORD

Según datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), los gastos logísticos suponen el 10% del precio final de un coche debido a que, por su situación geográfica, el 51% de los automóviles fabricados en España se transporta por carretera, el 31% lo hace por barco y el resto, el 18%, se realiza por ferrocarril. Es evidente que, con independencia de la distancia a cubrir o el medio que se utilice, transportar un coche supone un gasto que el fabricante repercute en el precio que finalmente tiene que pagar el consumidor.

Han pasado más de 35 años desde que, en octubre de 1976, Ford comenzara a fabricar automóviles en Valencia. Durante este tiempo, Ford España ha producido 10.359.083 vehículos de los que 8.022.634 (un 77,4% de la producción total), se han exportado a más de 70 mercados repartidos por los cinco continentes. Todos estos automóviles han sido transportados por mar, carretera y ferrocarril.

Actualmente, la capacidad de producción de vehículos instalada en la factoría de Almussafes es de 350.000 unidades anuales, cifra que no se ha alcanzado en los tres últimos años por los efectos de la crisis. Durante el año 2007, año inmediatamente anterior al inicio de la crisis y último en que estuvo plenamente operativo el turno de noche, se llegaron a fabricar en Almussafes 418.983 vehículos de los que el 87% se dedicó a la exportación.

Contando tanto los vehículos que se destinan al mercado doméstico como a los mercados de exportación, el principal medio de transporte utilizado por la planta de Almussafes es el transporte por vía marítima (un 78%), seguido por el transporte por carretera (21,8%), quedando el transporte por ferrocarril en cifras casi residuales (0,2%).

Dentro del transporte por vía marítima, el 91,5% se realiza a través del puerto de Valencia donde Ford tiene una concesión otorgada por la Autoridad Portuaria desde hace más de treinta años.

El transporte por carretera es utilizado por la planta de Almussafes para, fundamentalmente, abastecer el mercado nacional, Portugal y Francia, aunque también se realizan transportes, en mayor o menor cuantía, a casi todos los mercados centroeuropeos.

En cuanto al transporte por ferrocarril, desde la factoría de Almussafes se utiliza principalmente para el tráfico de materiales diversos en conte-

nedores, tanto con el Reino Unido como con Alemania, así como para recibir gran parte de la chapa que es utilizada para fabricar los automóviles. De hecho, en la Estación Interior de Contenedores con que cuenta la factoría, se han facturado en los últimos años más de 2.000 vagones de entrada y otros tantos de salida, mensuales.

Considerando los datos anteriores y en el marco de la actual situación económica, parece obvio que, para impulsar la competitividad de las empresas -y por lo que a nosotros nos afecta más directamente, de la propia planta de Almussafes-, es fundamental reducir los gastos logísticos, objetivo este que se puede conseguir con una mayor utilización del transporte ferroviario.

Recientemente hemos recibido en la factoría la visita de la Secretaria de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Inmaculada Rodríguez Piñero, acompañada por el Secretario General de Transportes y por el Director General de Infraestructuras Ferroviarias, para conocer de primera

mano nuestra «playa de vías» y las obras que se han realizado para facilitar el sistema de transporte ferroviario, tanto de vehículos como de materiales diversos.

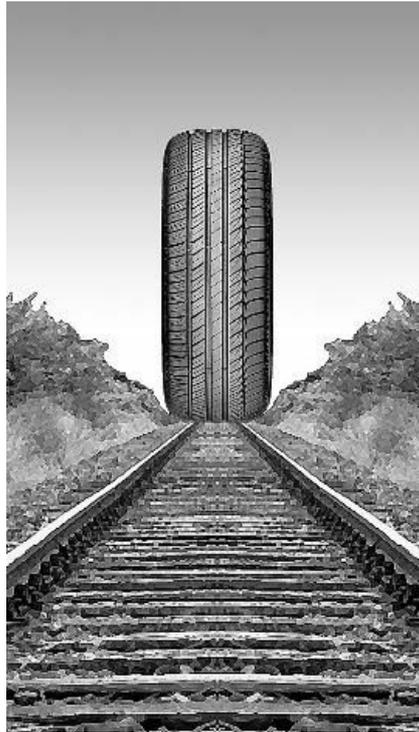
Hoy en día, la factoría Ford de Almussafes compite con las propias plantas de Ford situadas en Alemania, mejor posicionadas desde el punto de vista logístico para abastecer el mercado europeo, con las que tradicionalmente la factoría de Almussafes ha venido compartiendo la producción de determinados modelos de coches.

Resulta pues evidente que cualquier mejora en infraestructuras ayudaría a reducir nuestro gasto logístico y nuestra desventaja geográfica.

Por lo tanto, la Sección Sindical de UGT en Ford está a favor de cualquier mejora que se realice en relación

al transporte por ferrocarril y, más concretamente, en relación a la construcción del Corredor Mediterráneo, cuya reivindicación también hacemos nuestra pues lo consideramos fundamental para el ahorro de costes logísticos y hacer a la planta de Almussafes más competitiva en el contexto europeo.

Pero con la misma lógica que toda empresa que realiza una inversión pide un retorno de la misma, si se realiza la inversión prevista en materia de infraestructuras ferroviarias, debería haber también un retorno en términos de garantías de producción y empleo. Es lo que deberían exigir tanto el Gobierno central como el autonómico. Desde la UGT lo exigiremos pues consideramos que sería la compensación justa y lógica.



:: J. FERRERO