



CONTENIDO

Editorial	1
Consolidación Acuerdo Inversiones UGT-Ford	2-3
Acuerdo BIR	3
Metaldyne	3
Actualidad: La prensa dijo...	4

Qué afán tienen en gestionar lo público quienes quieren privatizarlo todo.
(J. L. Sampedro)

Equipo de Dirección

U.nidad

Gente como tú

Factoría Ford
Polígono Industrial
Norte, s/n.
46440 Almussafes
(Valencia)

Teléfono: 96 1791544

Fax: 96 1791565

Web:

www.ford.mca-ugtpv.org

Correo electrónico:
rgarc124@ford.com

Fotografía:

Archivo UGT-Ford
Manuel Moreno Huélamo

La sección sindical de UGT-FORD no se responsabiliza de las opiniones realizadas por sus colaboradores.

U.nidad

EDITORIAL

La crisis y el plan de ajuste y reestructuración en Ford Europa

Faltan pocas semanas para que concluya el año 2012 y, con él, lo hará el quinto año consecutivo de crisis. Una crisis salvaje, dura, que está afectando seriamente al conjunto de la ciudadanía de Europa Occidental, en general, y de España, en particular.

Durante este tiempo y a través del mensaje de que "no hay otra política posible", la ideología neoliberal gobernante ha conseguido que el peso de una crisis originada por la avaricia del sistema financiero y bancario se haya hecho recaer exclusiva e implacablemente sobre las clases medias y trabajadoras, y sobre los sectores más desprotegidos de la población.

Hace tiempo que venimos siendo gobernados por quienes, a través de imponer extremas políticas de austeridad, consiguen financiarse sin coste alguno. **Pero no nos engañemos, más allá de las apariencias, los intereses son coincidentes: El objetivo siempre ha sido hacer menguar los derechos de los trabajadores y el Estado del Bienestar.** Como dice el profesor Sampedro, "que afán tienen en gestionar lo público quienes quieren privatizarlo todo".

Parece que nunca hay motivos para hacer nada pero los golpes que recibimos son cada vez más duros. Desaparece la Europa que hasta ahora conocíamos. La transformación es de tal calado que, desde dentro, quizás no seamos conscientes de la misma. **¿Quién iba a pensar que Ford iba a cerrar una planta inaugurada a principios de los años sesenta y ubicada en el corazón de la Europa próspera y desarrollada?** El anuncio es de una trascendencia tremenda.

En Ford se está consolidando una nueva realidad, diferente de la que hasta ahora hemos conocido, conducida por el mismo Ejecutivo que en el año 2006 aprobó un Plan para EE.UU., cuyo resultado fue el cierre de catorce plantas, siete de ellas de montaje de vehículos. ¿Quién podía pensar, hace cinco años, que esto mismo estemos viviéndolo en Europa? Y es que, lo que pasa en EE.UU., siempre acaba, con el tiempo, sucediendo en Europa.

A finales del pasado mes de octubre, todos recibimos con sorpresa el anuncio realizado por Ford Motor Company sobre su intención de cerrar la planta inglesa de Southampton en 2013 y la belga de Genk a finales de 2014, como parte de un plan para reestructurar sus operaciones europeas.

Dicho plan llevaría consigo el traslado de la nueva generación de los modelos Mondeo, S-MAX y Galaxy a Valencia y, a su vez, el traslado de la nueva generación del C-MAX a la planta alemana de Saarlouis.

De esta modo, con el reparto de su producción europea entre Valencia, Colonia y Saarlouis -Rumanía, queda de momento al margen-, Ford espera adecuar su producción a las necesidades de un mercado -el europeo-, que ha descendido más de 4 millones de vehículos desde 2007 y que no se espera se recupere antes de 2020 pues, actualmente, todos los analistas coinciden en que el problema ya no es coyuntural sino estructural.

Consolidación del Acuerdo de Inversiones

Mal que pese a algunos compañeros de ruta, a pesar de la crisis e incluso del exceso de fabricación instaladas por el que pasa el sector en toda Europa, en la factoría de Almussafes, las inversiones comprometidas en el Acuerdo de 2007 siguen materializándose...

A la vuelta del verano, han sido muchas las obras acometidas tanto para la fabricación del nuevo Kuga como de la futura Connect. En la planta de Montaje se ha ubicado un cuarto carrusel en Foamizado, se ha llevado a cabo el desdoblamiento de la línea de Prechasis sobre la antigua línea B2, se ha instalado un robot para el montaje de salpicaderos en la línea B1, se ha colocado una nueva máquina para el llenado de líquidos en la zona de Chasis así como una nueva línea de arrastre de vehículos en la zona de Aceptación Final.

Quizás sea Pinturas la planta que más cambios ha soportado. Además de la construcción de la nueva planta ubicada junto a Carrocerías 1 -destinada al proceso de Fosfatación de los nuevos Kuga y Connect-, se han instalado nuevos ascensores en las zonas de Fosfatación, Preparación y Reparación, se ha instalado una nueva línea adherida a las dos anteriores en la zona de Sellado A y, en el área de Preparación, se ha emplazado una planta superior por donde discurrirá la nueva Connect hasta llegar a las nuevas cabinas que se están construyendo en la antigua Sala de Mezclas.

Por lo que respecta a Prensas, ya está en funcionamiento la nueva línea 104 donde se fabrican los laterales del Kuga. Además, pensando en su utilización con los laterales de la nueva Connect, se ha instalado una nueva Volteadora a la vez que se ha procedido al cambio del sistema eléctrico en la línea 110.

Finalmente, en la planta de Motores se ha desmantelado la línea de mecanizado de Bielas -sobre la que se instalará una nueva línea de mecanizado para cigüeñales de acero rígido (HSS)-, a la vez que se han añadido diversos lazos y maquinaria en la línea de Montaje.



UGT-Ford



Cumplimiento Acuerdo BIR

En la Sección Sindical de UGT-Ford tenemos por norma cumplir siempre nuestros acuerdos. Nuestro modelo sindical tiene su base en la negociación y en la consecución de acuerdos que defiendan los intereses reales -no ficticios-, de los trabajadores de Ford. Así ha sido hasta ahora y así seguirá siendo en el futuro.

Viene al caso del acuerdo por el que **ya se han reincorporado a la plantilla la totalidad de compañeros que, en el ERE de Extinción de 2009 se acogieron al Plan de Bajas Incentivadas con Garantía de Reconstrucción (BIR).**

Afortunadamente -o desgraciadamente según sea el asunto-, el tiempo resulta ser un juez implacable a la hora de dar o quitar razones. Las hemerotecas también cumplen un papel similar, por no hablar de la memoria colectiva de la propia plantilla de Ford.

Y es que es precisamente ahora cuando conviene recordar los funestos mensajes que los compañeros del Tripartito lanzaron por aquel entonces: ¡No os apuntéis!, ¡es mentira!, ¡vos van a engañar!, ¡no confiéis en la UGT!, ¡no vais a regresar a vuestro puesto de trabajo!,...

Con la perspectiva que también da el tiempo, resulta patético recordar ahora la actitud y el mensaje de los compañeros por aquel entonces. **Con la situación de crisis que tenemos y con despidos masivos -Ford acaba de anunciar casi 7.000 despidos en Europa-, ¿alguien cree posible que en esta fábrica se haya recuperando a 200 compañeros si no hubiese existido un acuerdo?**

Los acuerdos sirven para evitar malas situaciones en el momento, así como otras que se puedan dar en el futuro. Y es el hecho el que demuestra que el acuerdo de 2007 es la mejor herramienta para asegurar el mantenimiento del empleo y la carga de trabajo en la fábrica.

En 2007, el modelo sindical de la UGT sentó las bases del futuro de esta planta, cuyo proceso debe culminar en 2013. Y es que, aunque les pese a quienes ahora todo lo argumentan con la crisis -pero antes querían firmar convenios anuales-, o a quienes, ejerciendo un sindicalismo sectario, jamás firman acuerdo o convenio alguno -pero siempre se aprovechan de los acuerdos de los demás-, **la UGT cumple siempre sus acuerdos.**

UGT gana las elecciones sindicales en Metaldyne

UGT ganó las elecciones sindicales celebradas en Metaldyne, una de las empresas más antiguas ubicadas en el Polígono Industrial de Almussafes, alcanzando los cinco delegados en juego.

En las anteriores elecciones sindicales, la UGT había conseguido tres delegados y CC.OO., dos.

