

EL FUTURO DE LA FORD EN ALMUSSAFES

La euforia y los nuevos modelos

CARLOS FAUBEL

Hace ahora justamente un mes, la dirección mundial de Ford Motor Company (en adelante FMC) anunció su propósito de reestructurar sus operaciones productivas en Europa como parte de su plan para responder a los cambios estructurales del mercado y proporcionar un crecimiento rentable en la región.

Se trata de un plan que afectará de distinta manera a las diferentes plantas de fabricación instaladas en Europa. Por el momento, FMC ha anunciado su intención de cesar la actividad productiva en su planta inglesa de Southampton durante 2013, así como la de su planta belga de Genk para finales de 2014. De confirmarse este último hecho —la ley belga exige un periodo de negociaciones de tres meses—, podría suponer que la próxima generación de los modelos Mondeo, S-MAX y Galaxy se fabricasen en la planta valenciana de Almussafes.

El anuncio de FMC también podría suponer el traslado de la próxima generación de los modelos C-MAX y Grand C-MAX, desde Valencia hasta la planta alemana de Saarlouis. Valencia, además, mantendría la producción del nuevo Kuga —cuyo lanzamiento se está llevando a cabo—, así como de la nueva generación de la Transit Connect para 2013.

Es evidente que la intención del plan de FMC es repartir la producción de vehículos en Europa —por segmentos—, entre las plantas alemanas de Saarlouis y Colonia y la española de Valencia, quedando al margen —por el momento—, el producto asignado a la planta rumana de Craiova.

El plan de FMC pretende ahorrar en costes de fabricación a través de racionalizar su producción europea adecuándola a las necesidades de un mercado que, desde el año 2007 hasta la fecha, ha pasado de más de 18 millones de vehículos a escasos 14 millones y con perspectivas a la baja para 2013. El problema ya no es coyuntural

sino estructural y así, todos los análisis coinciden en que el mercado europeo no se recuperará antes del año 2020. Pero además, este plan tiene un efecto disuasorio en tanto que hace bueno el dicho de que "cuando las barbas de tu vecino veas cortar...".

Sin embargo, en las actuales circunstancias y en un país ávido de buenas noticias —sobre todo económicas—, el plan anunciado por FMC desató la euforia general e hizo aparecer en escena a una serie de personalidades —tanto de la esfera pública como privada—, que se lanzaron a hacer sus lecturas sobre el particular en aras de obtener un rédito político, olvidando que, además, hablamos de trabajadores que pierden su puesto de trabajo.

Destacaré, por lo demagógica, la valoración del *president* de la Generalitat Valenciana, Alberto Fabra, quien vino a decir que el anuncio realizado por FMC era consecuencia de la apuesta de su Gobierno por el corredor mediterráneo. Tampoco se quedaron atrás el presidente de AVIA, Emilio Orta, atribuyendo todo el mérito al director de fabricación de la planta de Almussafes, Antonio Adés, o quienes se empeñaron en convencernos de que el factor fundamental que había decantado la decisión de FMC había sido la reforma laboral del Gobierno.

Tras el anuncio efectuado por FMC sobre su intención de cerrar dos plantas de fabricación, lo que toca decir es que una decisión de tal trascendencia nunca puede ser motivo de satisfacción para el conjunto de los trabajadores de Ford, independientemente de cuál sea la planta donde realicen su trabajo. No podemos frotarnos las manos porque una de las consecuencias inmediatas de esta situación sea que en Valencia podemos seguir fabricando coches y motores.

La decisión del cierre de ambas plantas es consecuencia directa de la salvaje crisis financiera que padecemos y que, al final, pagamos los trabajadores, sea en una parte de Europa o en otra. No son

tiempos de alegría para los trabajadores. Nunca debemos olvidarlo. Ante el duro ajuste iniciado por FMC en Europa, procede hacer un llamamiento a la calma y a la prudencia.

Por otro lado, hay que dejar bien claro que los únicos responsables de que toda la gama alta de Ford pueda ser fabricada en Valencia a finales del 2014 son sus trabajadores. Si a alguien hay que atribuirle el mérito es únicamente a una plantilla que ha sido capaz de sortear todos los inconvenientes, haciendo de ellos virtud.

Si cierran las plantas de Genk y Southampton, los nuevos Mondeo, S-MAX y Galaxy podrían venir a Almussafes

Ford Motor Company pretende ahorrar costes mediante la racionalización de su producción europea

Algunos -los profesionales del conflicto-, han levantado su voz diciendo que el traslado de la fabricación del C-MAX a Alemania supone un auténtico desastre. Son las mismas voces que decían algo similar cuando el C-MAX vino a sustituir al Focus, cuya producción se centralizó en Alemania. Resulta patético que, a estas alturas, algunos quieran dar credibilidad a quienes jamás han firmado convenio o acuerdo alguno en la fábrica desde 1976 —aunque nunca han renunciado a beneficiarse de los mismos—, y que en su conjunto no representen a más del tres por ciento de la plantilla.

Si el plan de FMC se confirma, en adelante, Almussafes fabricará vehículos grandes que ciertamente tienen una demanda inferior a los que se fabricaban

anteriormente. No parece que la producción de coches y motores grandes sea el futuro cuando la austeridad nos hace más pobres y se imponen los coches pequeños y medianos y los motores de bajas cilindradas. Sin embargo, no es bueno que no demos una significativa aprobación a los nuevos modelos por llegar y que ensalce los que se van.

Una vez pasada la tormenta, con el ánimo reposado, tenemos que ser conscientes de que, de nuevo, a la plantilla de Ford Almussafes se nos pone ante otro difícil reto. Como en anteriores ocasiones, no es que FMC nos haya querido beneficiar, lo que se ha tenido en cuenta exclusivamente ha sido nuestra capacidad de adaptación, buen hacer y trabajo de calidad.

La factoría se encuentra en proceso de consolidación, consecuencia del Acuerdo de Inversiones alcanzado entre la dirección europea de Ford y la Sección Sindical de UGT-Ford en 2009, aunque iniciado en 2007. Si éste no se hubiera producido, ni tampoco firmado el Convenio 2009-2013, Almussafes habría estado en una posición muy distinta ante el plan de reestructuración europea anunciado por FMC.

Tanto los pasos dados hasta ahora como las medidas pretendidas por FMC son muy significativas. No podemos oponernos a ellas. Hay que aceptar el reto y, junto al Kuga y la Transit Connect, estar preparados para fabricar los mejores coches de Ford en Europa, como siempre hemos hecho en Almussafes.

Hasta 2014 seguiremos viendo movimientos a nuestro alrededor y tendremos que seguir alerta. No será hasta entonces cuando se consolide definitivamente nuestra producción de coches y motores. Sobre todo motores si, como vemos, FMC sigue apostando por la fabricación de motores potentes pero de baja cilindrada.

Actualmente tenemos un acuerdo vigente, producto de un modelo sindical -el de UGT-Ford-, que ha dado buen resultado en las relaciones laborales pero que expira el 31 de diciembre de 2013. Bueno será que no perdamos la oportunidad de alcanzar otro que nos dé años de tranquilidad: 2014-2018.

Carlos Faubel Climent es secretario general de la sección sindical de UGT-Ford