

Cae el último 'cuello de botella' de Ford

Almussafes tendrá una segunda línea en el área de prechasis lo que permitirá ampliar los tiempos de trabajo y elevará al máximo la flexibilidad de la planta

EUGENIO MALLOL / Valencia
Hay actuaciones cuya importancia se mide mucho mejor en el plano cualitativo, y hasta simbólico, que en el cuantitativo. Ford Europa ha confirmado esta semana que antes de septiembre habrá incorporado una segunda línea en el área de prechasis de Almussafes, el último *cuello de botella* que queda para situarla en el plano de máxima flexibilidad del sector automovilístico.

La inversión ascenderá a cuatro millones de euros, según la información proporcionada a la sección sindical mayoritaria en la factoría, la de UGT. Se trata de una cantidad pequeña en el contexto de las

Motores pasará a 2.300 unidades en abril, lo que dará paso al tercer turno

actuaciones vinculadas al inicio de la producción de los dos nuevos modelos asignados por la multinacional a Almussafes, el Kuga y la Transit, que se ha cuantificado en el entorno de los 800 millones de euros, pero el secretario general de UGT en la planta, Carlos Faubel, la recibe como un hito clave, porque «tendremos la flexibilidad laboral que hemos pactado por convenio,



Un operario en la planta de Ford en Almussafes. / EL MUNDO

con pausas o jornadas de producción, más la flexibilidad total de las instalaciones».

La zona de prechasis es un pun-

to crítico del proceso de producción de vehículos en la planta de Ford. Las unidades llegan a ella procedentes de los dos sistemas

con los que se opera en la actualidad en Valencia, dos líneas de trabajo especializadas para uno o dos tipos de coches. Antes de entrar en la zona de chasis, donde se encuentran los *pulpos*, robots que elevan el vehículo e incorporan sus piezas exteriores, y el nuevo *deck in* que automatiza la colocación del motor, pasan por el prechasis, que viste el interior de cada coche.

Hasta ahora sólo existe en Almussafes una línea de prechasis, de modo que las unidades llegan desde dos sistemas y dejan de continuar de forma independiente. Una de las consecuencias de esa forma de trabajar es que los tiempos de trabajo son mucho más ajustados, para cumplir con las exigencias en materia de productividad. Esos tiempos podrían ampliarse en adelante, gracias a una inversión que estaba en el aire ante las dudas de la multinacional sobre si era necesaria o no.

La noticia se complementa con la confirmación de que, pese a las dificultades que experimentan algunos mercados y las revisiones de demanda, después de Pascua la producción del área de motores pasará de las 1.700 unidades diarias de la actualidad a 2.300 unidades, lo que comportará muy probablemente la introducción del tercer turno, «lo que nos permitirá mitigar los efectos del ERE de suspensión de empleo actual», según apuntó Faubel.

Alemania marca la pauta: más moderación

E. M. / Valencia
Las plantillas de las factorías alemanas de Ford han sellado ya el nuevo convenio colectivo, marcando así una referencia de valor sobre cuál va a ser la estrategia de la división europea en los próximos años en materia laboral. El eje fundamental, según Carlos Faubel, consiste en asegurar carga de trabajo a cambio de un mayor esfuerzo de los empleados, algo que, en el caso alemán, se traducirá en medidas de moderación salarial.

Faubel aprovechó para reivin-



Planta de Ford en Colonia. / REUTERS

dicar el modelo de Ford frente al que cree que se puede tratar de imponer tras la aprobación de la reforma laboral.

«Es fundamental la paz social, pero las condiciones se tienen que poner desde los dos lados de la mesa negociadora», apuntó el secretario general de la sección de UGT en Almussafes en referencia a la reforma laboral, «debemos estar todos implicados, es el modelo por el que seguiremos apostando en Ford».