

# Ford

## LA CARA DE LA INVERSION, LA CRUZ DEL CONVENIO

MIGUEL ANGEL VILLENA

**L**OS rumores sobre nuevas inversiones en Almusafes y el inicio de la negociación del segundo convenio colectivo de empresa en Ford han vuelto a traer en los últimos días a la multinacional americana a las páginas de la actualidad.

No parece casual, por otra parte, esta coincidencia en el tiempo, sino que sería más bien la cara y la cruz de una misma moneda. Muchos especulan ya con que la Ford estaría ofreciendo un "dulce" al Gobierno español (450 millones de dólares y 5.000 nuevos puestos de trabajo) a cambio de determinadas y ambiciosas contrapartidas, que se concretarían en los terrenos de la exención de derechos para la importación de maquinaria, reducción de impuestos y tasas locales, ayuda financiera de la Banca oficial y, sobre todo, en el intento de romper ese 10 por 100 de tope de ventas en España sobre su producción total, que ahora se le impone. El interés de las multinacionales automovilísticas por presionar hacia la liberalización del sector en nuestro país es un hecho evidente y Ford no podía ser una excepción.

Pero, recientemente, la compañía americana convocaba una rueda de prensa para anunciar que definitivamente no realizaría ampliación de ningún tipo en España y que con toda seguridad ésta se llevaría a efecto bien en Austria o en la RFA, cuyos Gobiernos habían ofrecido toda una serie de facilidades. Por lo expuesto, se deducía de alguna manera que las conversaciones de altos ejecutivos de Ford-Europa con el ministro de Industria, Rodríguez Sahagún, no habían cuajado al no mostrarse éste favorable a aceptar las condiciones propuestas por la multinacional. No se iban a conceder subvenciones y sólo se estudiaría, por parte del Gobierno, la cuestión del tope de venta interior, pudiéndose quizá incrementar en un 0,5 ó 1 por 100 anual durante los próximos años. El asunto de las inversiones quedaba, pues, momentáneamente zanjado, pero a las pocas horas de este anuncio oficial de la compañía, el conseller de Industria del gobierno preautonómico valenciano, Leonardo Ramón (UCD), daba a conocer la posibilidad de reanudación de las conversaciones y aclaraba que sobre el tema no se había dicho todavía la última palabra. Este tira y afloja, este deshojar la margarita, únicamente cabría interpretarlo,

vistas así las cosas, como un globo-sonda que los estutos técnicos de Ford han lanzado para sondear un poco las opiniones y las actitudes. El anzuelo de 5.000 puestos de trabajo y de varios cientos de millones de dólares resulta, a todas luces, tentador en una época de crisis económica, pero siempre midiendo a qué precio, y el de la multinacional que nos ocupa es bastante alto.

Envolviendo toda esta problemática, la factoría valenciana se encuentra en

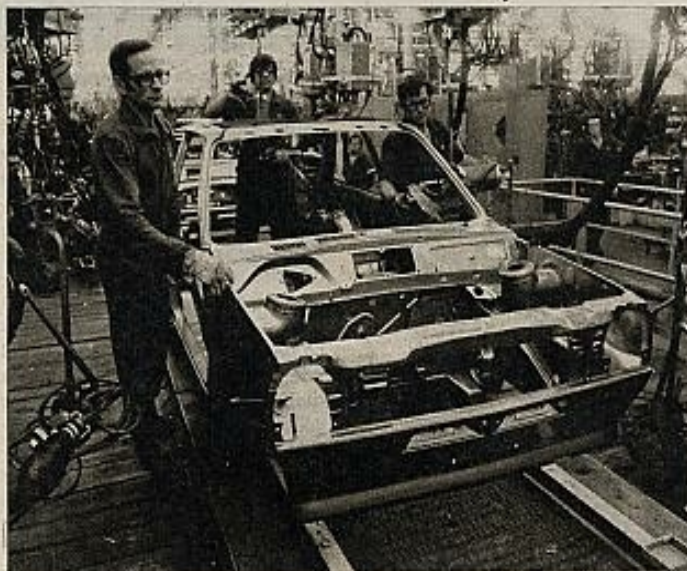
bro que lo que debía ser una mano de obra dócil y barata, la valenciana, y una clase obrera, la española, encorsetada por un sindicato vertical, pasaban a convertirse en una incómoda criada responsable. Al calor de las movilizaciones obreras de la transición, Ford se erigió en termómetro de la conflictividad laboral valenciana en el País Valenciano. La situación se ha normalizado paulatinamente y con las elecciones sindicales de septiembre del 78 el panorama se clarificaba notable-

para los medios y un 12 por 100 para los más elevados. Asimismo, y hasta la fecha, Ford hace caso omiso del resto de reivindicaciones planteadas, que son prolijas e importantes. Sus obreros perciben los sueldos de la industria del automóvil en España, no consiguen las cuarenta horas de trabajo semanales como el resto de sus Ford-compañeros de Europa, ni la eterna amnistía laboral, ni logran tampoco controlar los ritmos de trabajo ni la maraña de categorías y escalafones que existen en la factoría. Todo ello sin olvidar la urgente necesidad de regular los derechos sindicales, cuyo aplazamiento provoca frecuentes tensiones en las fábricas, incluida la Ford.

En este clima preelectoral y preinversor se enmarca el actual estado de las negociaciones. Es ciertamente muy probable que la compañía, tras lanzar sus "globos-sonda", procure alargar las deliberaciones, así como la decisión sobre las inversiones futuras hasta después de la celebración de las elecciones generales de marzo. Por ello encaminará sus esfuerzos a retrasar la firma del convenio y, en último extremo, a forzar un laudo en el que se aplicarían las disposiciones del Gobierno en materia salarial.

Para romper este compás de espera, los trabajadores han comenzado a ejercer ya algunas medidas de presión (huelgas intermitentes todos los sábados) para obligar a la empresa a una seria negociación. En este sentido resultan muy esclarecedoras las "contrapartidas" que la dirección de Ford propone y que podríamos calificar de una condición laboral "sine qua non", amén de las económicas, para decidirse por volver a invertir en España. La compañía exponía en su "tabla" la conveniencia de que los obreros y sus centrales aseguren la paz social durante las negociaciones, y, aún más, que renunciasen al derecho de huelga en el período de vigencia del convenio. En definitiva, solicitaba a sus empleados que renunciasen a su única arma de defensa y lucha.

Como decíamos al principio, Ford ofrece el "dulce" de las futuras inversiones, pero, como ejemplar multinacional, a un precio muy alto, que va desde la salida del INI de Seat, pasando por exenciones fiscales y beneficios de todo tipo hasta llegar a pedir a los sindicatos que renuncien a sus razones de ser y se equiparen a sus homólogos europeos. Desde luego, todo este asunto se podría resumir con un viejo refrán que viene a decir aquello de "a las inversiones rogando y con el convenio dando". ■



Cadena de montaje de Ford en Almusafes.

plena negociación de su convenio colectivo y en uno de los períodos más tensos de su corta, pero conflictiva historia. No obstante, este año "a priori" se presenta más difícil y duro que nunca, y los primeros enfrentamientos ya han hecho su aparición. Según argumentan fuentes sindicales, ésta podría ser otra de las bazas que la patronal guarda en la manga de cara a presionar al Gobierno y a la sociedad española. Sería el viejo y manido tema de la conflictividad laboral, más teniendo en cuenta que Ford se encuentra tanto en Estados Unidos como en el resto de Europa con sindicatos reformistas y un tanto domesticados. Entre tanto, su historia en el País Valenciano es una larga letanía de huelgas, despidos masivos, conflictos de todo tipo, que se han visto, además, agudizados por la compleja transición política y sindical que ha sufrido nuestro país en los últimos tres años. Ford descubrió con asom-

bramente para los 10.000 trabajadores de la factoría. Pero, de todos modos, la victoria de las centrales de clase con un "casi" empate de CC. OO. y USO en cabeza, seguidas de UGT, abortaba los llamamientos de la compañía de favorecer un sindicalismo "independiente" y de ámbito de empresa.

Con estas coordinadas abordan, trabajadores y empresa, la revisión del nuevo convenio. Los pactos económicos globales no han llegado a firmarse y el Decreto-Ley de Abril Martorell, secundado por la CEOE, ha obtenido el más enérgico rechazo por parte de todos los sindicatos democráticos. La dirección de Ford, siguiendo fielmente las instrucciones del señor Ferrer Salat, no está dispuesta a conceder más de un 12 por 100 de aumento salarial "para no poner en peligro futuras operaciones" frente al casi 16 por 100 solicitado por el comité de empresa repartido en un 19 por 100 para los salarios más bajos, un 15 por 100