

# Ford echa el freno en Almussafes

**AUTOMÓVIL.** El pueblo valenciano es uno de los más afectados por la crisis del sector, del que dependen 300.000 empleos en toda España

Por BELÉN KAYSER

Son las 5.30. Cambio de turno en la factoría Ford. Es viernes y aún es noche cerrada. Una hilera interminable de autobuses avanza por el aparcamiento. Vienen llenos, pero apenas suben viajeros del turno de noche. “Hace meses que lo redujeron, pasaron a algunos al día y a otros los echaron a la calle”, cuenta David. “¿La crisis? Bien gracias. Estamos bien jodidos”, exclama uno de sus compañeros, “no sé si después de los paros nos dejarán volver a algunos”.

Hoy empiezan las vacaciones para los trabajadores de Ford. La empresa, afincada en Almussafes desde 1973, emplea a la mayoría de sus casi 8.000 habitantes y genera trabajo para 20.000 más en toda Valencia. La crisis internacional y el descenso del nivel de ventas —casi un 50% en lo que va de año— han paralizado la producción. Para combatir el exceso de stock, la automovilística ha decidido presentar un expediente de regulación de empleo (ERE) temporal, que afectará a 5.700 trabajadores. “He vivido muchas crisis y esto es una exageración”, se queja José, al que se le cierran de sueño los ojos a la salida del turno de noche. “Cuando entre el nuevo modelo”, explica, “fin de la historia. Ahora, vacaciones”. En la misma línea que este trabajador de la planta de chapa piensa uno de los jefes de motores: “Son sólo vacaciones, un paro propio del cambio de modelo”.

La firma perdió este verano la exclusividad de fabricar el coche más vendido del año, el Focus —53.279 unidades, según los Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac)—, lo que hace que toda la industria auxiliar que trabaja en el Polígono Juan Carlos I tenga que volver a ponerse al día. Unos y otros esperan la llegada del nuevo modelo de Ford Fiesta, que la marca anuncia que podría fabricar en enero.

Era algo previsto, “anunciado por la firma y comunicado a todas las del sector”, explica uno de los representantes de UGT en la empresa, “pero no podíamos prever la crisis mundial”. José Arocas, representante del sector del metal, habla de los “indicios” de la situación económica actual. “Los despidos a trabajadores eventuales se arrastran desde al año pasado”.

Arranca la primera semana del paro. En la cafetería del Llars dels jubilat, en la calle Llauradors, Enrique cuenta detrás de la barra: “Almussafes está acostumbrado a la crisis. Dependemos del Polígono y de la agricultura, y siempre hay altibajos”. “Crisis hay”, contesta Miguel Ángel, que trabaja en la planta de prensas de Ford, “pero estos hijos de puta se están aprovechando tela marinera”. Enrique le responde: “Pero hay gente que sufre más, los proveedores, que lo tienen chungo”.

La fábrica de repuestos y motores Johnsons, y la de salpicaderos Faurecia, colindan con la factoría Ford. También comenzaron sus paros la semana del 8 de diciembre. “En los últimos meses, las reuniones con sindicatos, trabajadores y Gobiernos son diarias”, cuenta José Arocas. El representante del sector del metal defiende que desde el ERE que Ford realizó el pasado septiembre “las empresas auxiliares han reducido su plantilla en casi la mitad”. Y pone de ejemplo a Crasas —que ha despedido a 50 eventuales y destituido a 7 trabajadores fijos— o MB Levante.

“Estamos viendo lo de Ford, no nos podéis engañar. ¡Decidnos cuánto tiempo

van a durar estas vacaciones!”. Los empleados de la fábrica de carrocerías MB Levante gritan indignados. Tanto, que en la sede de UGT tienen que cerrar la puerta. Muchos de los 50 trabajadores de esta empresa, sometidos a un ERE temporal de 6 meses, se reunieron el pasado día 4 con el sindicato mayoritario de la fábrica. “El ERE se va a alargar, pero no sabemos cuánto”. Carmen no llega a los 30 y trabajaba, hasta septiembre, de operaria en la factoría. Hoy lo único que puede hacer allí es recoger su cesta de Navidad. “Todo un detalle”, exclama haciendo aspavientos.

Los sindicatos persiguen llegar a acuerdos para minimizar los efectos de los pa-

ros, intentando que sus trabajadores cobren el sueldo íntegro. Los Gobiernos regionales son los encargados de revisar los ERE que pretenden llevarse a cabo. Y las empresas intentan abrir nuevas líneas de negocio, consiguiendo en exclusividad modelos que les garanticen beneficios.

“El discurso de que en 2009 no tendremos trabajo se repite”, explica Arocas. En España la industria del automóvil genera más de 300.000 puestos con sus 18 plantas. Nissan, Citroën, Ford, Renault o Volkswagen han visto bajar las ventas, exportaciones y producción de su sector; dificultad que las empresas auxiliares han sufrido de igual o incluso mayor forma. Los días de paro técnico de septiembre parecen ser en Valencia el preludio de los previstos para el primer semestre de 2009.

De cada 10 coches de Almussafes y Benifaió, nueve son Ford. “Este es el pueblo de Ford”, cuenta Juan Alarcón, propietario del taller y concesionario más antiguo de la población. En sus 23 años de profesión, este almussafense a punto de retirarse reconoce que le preocupa el 2009: “Somos un concesionario atípico”, cuenta, “y no hemos dejado de cumplir con los objetivos que la casa nos marca. Pero es que aquí vienen a comprar los empleados y se les hace un 18% de descuento”.

El Polígono es, en la madrugada del viernes, una ciudad fantasma. Las gigantescas explanadas donde aparcen los trabajadores de Ford están vacías. Más de la mitad de las máquinas están apagadas por el paro. A su lado, las empresas auxiliares, también paradas, esperan a que los Reyes Magos traigan un nuevo modelo de coche que ponga en marcha todas las industrias que dependen del corazón de Almussafes.



El Focus ha sido el coche más vendido del año. Almussafes lo fabricaba hasta el verano, cuando empezaron los paros. Abajo, 13 mujeres de la industria textil afectadas por un ERE temporal. Fotos: B. K.

## “Somos las 13 rosas”

Junto al ventanal de un bar toman café 13 mujeres. Hace un mes fabricaban airbags para Zodiac. “Tres meses de stock y la empresa nos comunicó, en una lista con nombres y apellidos, que sobrábamos”. Lo explican en una pausa del curso que hacen sobre autoestima y prevención de riesgos laborales. “Les agobia estar paradas, no ser útiles”, explica la formadora.

“Somos las 13 rosas”, dice una maquilladísima Vicen, “fabricábamos salvavidas y ahora somos víctimas del sector textil”. Ana le regaña: “Las 13 rosas sufrieron. A nosotras nos tienen paradas pero cobramos”. María, la única



que pasa de los 50, baja la cabeza: “No sabemos si volveremos a la fábrica”. Su empresa empezó los recortes en verano: “Lo veíamos venir”, explica Lali, “porque Ford anunció que iban a cam-

biar de modelo”. Desde verano Zodiac fue retirando el turno de noche: “Lo primero fue prejubilarse, de las 200 que éramos fijas, sólo quedan 136. Sin contar las de ETT”, señala Vicen •