



**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](http://www.ford.mca-ugtpv.org)

**Correo electrónico:**  
[rgarc124@ford.com](mailto: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 Recontratación (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.

# Actualidad: La prensa dijo...

EL MUNDO  
 Fecha: 25/03/2012  
 Sección: EUROPEA  
 Página: 12-3

TEMA DEL DÍA  
 ▶ UNA NUEVA ERA PARA EL AUTOMÓVIL / El plan

## Ford Almuñafes asciende a la élite

El cierre de Genk traerá los coches de más valor añadido S-Max, Mondeo y Galaxy a Valencia perdidos en C-Max a partir de 2014, pero dominará las plataformas C y D

El anuncio de Ford, que implica el traslado de la planta de Almuñafes a la élite de la producción de vehículos, supone un hito en la historia de la multinacional. Desde la creación de la planta en 1984, Ford ha ido creciendo y diversificando su producción en Europa. La planta de Almuñafes, que cuenta con una capacidad de producción de 150.000 unidades al año, se convertirá en una de las más modernas y eficientes del mundo. El plan de Ford en Europa incluye la creación de nuevas plantas y la mejora de las existentes. El cierre de Genk, que se producirá a finales de este año, permitirá a Ford concentrarse en su planta de Almuñafes y en su planta de Valencia. El plan de Ford en Europa incluye la creación de nuevas plantas y la mejora de las existentes. El cierre de Genk, que se producirá a finales de este año, permitirá a Ford concentrarse en su planta de Almuñafes y en su planta de Valencia.



Una gran victoria colectiva... 'a pesar de'

EL PAÍS  
 Fecha: 25/03/2012  
 Sección: ECONOMÍA  
 Página: 32

## Ford trasladará su producción de Bélgica a Valencia

La multinacional despeja el futuro de la planta en Almuñafes para años venideros

El anuncio de Ford, que implica el traslado de la planta de Almuñafes a la élite de la producción de vehículos, supone un hito en la historia de la multinacional. Desde la creación de la planta en 1984, Ford ha ido creciendo y diversificando su producción en Europa. La planta de Almuñafes, que cuenta con una capacidad de producción de 150.000 unidades al año, se convertirá en una de las más modernas y eficientes del mundo. El plan de Ford en Europa incluye la creación de nuevas plantas y la mejora de las existentes. El cierre de Genk, que se producirá a finales de este año, permitirá a Ford concentrarse en su planta de Almuñafes y en su planta de Valencia.



La otra cara de la moneda es Genk, donde se despedirá a 1.000 personas

El anuncio respalda la política mantenida en Almuñafes por UGT, el sindicato mayoritario, que ha consistido en moderar las demandas respecto a las condiciones de trabajo a cambio de acuerdos de inversión de la multinacional. Los sindicatos declinaron ayer valorar la decisión y manifestaron su "pesar" por los trabajadores belgas.

## Una gran victoria colectiva... 'a pesar de'

ANÁLISIS  
 EUGENIO MALLOL / Valencia

Recreen en su mente la imagen de estos coches: Fiesta, Ka y Mazda 2. Ahora piensen en estos otros: S-Max, Mondeo y Kuga. Es una forma sencilla de visualizar el salto de dimensión que va a dar Almuñafes a partir de 2014. El ritmo al que esa nueva circunstancia arrastrará a Valencia a proveedores o nuevas infraestructuras, como el Corredor

Mediterráneo, se antoja un problema poco significativo. Una planta que produce en exclusiva estos modelos para Europa se sitúa indiscutiblemente en la élite. Todo llegará. Pero, cuidado, nada en esta compañía es para siempre. Que se lo digan a la plantilla de Genk, con la que Valencia mostró ayer una admirable solidaridad. No hagan demasiado caso, por eso, a los aterciopelados discursos oficiales, y piensen con seguridad que el milagro de producir el Kuga en plena crisis y recibir ahora este

encargo se fraguó *a pesar de* nuestras instituciones. Un juego arriesgado que nos pudo costar muy caro y no vendría repetir. Lo que vivimos es el feliz resultado de una partida de ajedrez que se disputó entre otoño de 2006 y verano de 2007, en la que participaron los poderes fácticos del núcleo de Ford en Europa y los distintos grupos de presión configurados en torno a sus factorías en el continente. Ajeno a ese pulso, nuestro entonces dilecto presidente Francisco Camps, viajó en octubre de 2006 a Detroit para homenajear a la cúpula de Ford y darse por premiado a sí mismo, que por supuesto que sí. Se equivocaba. En 2006, Almuñafes era una

planta obsoleta, abrasada por una reciente guerra sindical, que se debatía entre una fuerte inversión que la introdujera en el siglo XXI o el cierre paulatino tras una etapa de progresiva irrelevancia. Lo que menos necesitaba era un presidente de la Generalitat obsequioso. Precisaba a alguien dispuesto a dar batalla, a ponerse feo, a reivindicar. Ante la escasez de cómplices, la sección de UGT, con Juan Luis Naranjo, Gonzalo Pino y Carlos Faubel, apoyada en la federación del metal, la MCA, liderada por Conrado Hernández (actual secretario general de UGT-PV), ideó en secretario una ingeniosa forma de atraer la atención de los directivos de Colonia, ancestralmente ajenos al devenir de Valencia:

«El absentismo se está disparando en Ford!», a causa de una maquinaria vieja y desfasada, «y el director, Antonio Adés, no hace caso a nuestras advertencias». El mensaje caló. A principios de 2007, con esta sim-

## Almuñafes y no Genk habría cerrado, de no ser por el pacto de 2007

ple estrategia se logró atraer a Valencia a vicepresidentes de Ford Europa y despertar el ánimo negociador del entonces líder de la división continental, John Fleming, alguien capaz

de apartar de la mesa al director de Almuñafes en una reunión y enfrentarse cara a cara a los líderes sindicales. En agosto de 2007 se selló el pacto definitivo. Así salió adelante Almuñafes. Sin una estrategia colectiva. *A pesar de* nuestras instituciones. En estos años, una parte de esa flaqueza se ha restaurado. El compromiso de la plantilla, con su productividad, apuesta por la paz social y éxitos en materia de innovación y calidad, la ha confirmado como la gran heroína de la gesta. Junto a ella, los proveedores, con su flexibilidad y estabilidad; y el equipo directivo, que puso la guinda adhiriéndose a la nueva estrategia colectiva. Almuñafes y no Genk habría sido la planta cerrada hoy, pese a sus me-

nores costes laborales, de no ser por que todas las partes han cumplido lo pactado hace cinco años. Pero la llegada de nuevos modelos no será *gratis*: Almuñafes deberá asumir ajustes (el actual convenio se denunciará a finales de 2013) que pueden condicionar su futuro cuando acabe el ciclo virtuoso recién iniciado, en torno a 2017-2019. Ha comenzado una nueva partida de ajedrez. Allan Mulally, presidente de Ford Mundial, cree que el problema de Europa es estructural y va para largo. Fabra debe aliarse con la dirección de la planta y los sindicatos para trazar una estrategia conjunta que asegure estabilidad. Hay que celebrar. Pero se equivocaría si fuera por libre y eludiera, como su predecesor, el discurso premioso.

