

Ford rozará su récord de producción con vehículos el doble de grandes que en 2004

La planta de Almussafes completará tras el verano el espectacular cambio logrado en la década en la que se ha convertido en referente mundial

:: JULIÁN LARRAZ

VALENCIA. Ford Almussafes va a cerrar una etapa de once años en los que ha recuperado su nivel más alto de producción tras dar un gran salto cualitativo. En 2004, el nivel de fabricación de la planta valenciana era enorme. Ensambló 449.101 coches, lo que implicaba un ritmo de 2.100 unidades al día. Eran modelos pequeños y sencillos: Mazda2, Ka, Fiesta y Focus. Las previsiones de la planta para después del verano es alcanzar los 2.040 vehículos producidos por jornada. La gran diferencia es que ahora cada modelo que sale de la cadena de producción forma parte del portfolio más importante de la multinacional: Kuga, Mondeo, S-Max, Galaxy y Transit Connect. Son los más grandes y con mayor valor añadido.

Este viernes se dio un nuevo impulso a la factoría con la decisión de incorporar a 200 nuevos empleados. El primer centenar debutará mañana en la factoría mientras que el resto se incorporarán una semana después para tenerlo todo previsto de cara a la vuelta de las vacaciones de verano, que en la factoría son entre el 1 y el 23 de agosto.

El ritmo de producción que esta semana ha tenido la factoría ha sido de 1.789 unidades al día distribuida en 650 Kuga, 465 Transit Connect, 425 Mondeo, 133 S-Max y 125 Galaxy. El volumen de empleo que tiene actualmente la planta de Almussafes debería permitir elevar la producción hasta las 1.950 coches por jornada. La diferencia entre la capacidad y el volumen de producción actual se corregirá cuando se finalicen los habituales ajustes de producción que requieren los lanzamientos de nuevos modelos (S-Max y Galaxy) y se complete el rodaje de los nuevos contratados que se han incorporado a la factoría.

Estas mejoras de productividad se esperan implantar en las dos semanas que quedan de producción en julio y las jornadas de finales de agosto y septiembre. Para este último mes se espera ya superar las 2.000 unidades ensambladas por jornada, lo que permitirá rememorar los tiempos de vino y rosas que se vivieron en 2004, cuando la factoría alcanzó su récord de producción.

Las fuentes empresariales y sindicales consultadas por LAS PROVINCIAS aseguran que semejantes volúmenes de producción implicarán el uso intensivo de toda la capacidad instalada. La demanda europea marcará finalmente el volumen



Cadena de montaje de la factoría de Ford Almussafes. :: DAMIÁN TORRES

exacto de coches que se ensamblarán por jornada pero sobre la mesa estarán las medidas de flexibilidad laboral que han permitido esta vuelta de Almussafes a los más altos niveles de producción de su historia. Por ejemplo, el próximo sábado se realizará una jornada adicional de producción para atender la creciente demanda.

El origen de esta ventaja competitiva de la planta valenciana, que ahora es uno de los referentes de Ford en el mundo, se sitúa en el tantas veces mencionado pacto Pino-Fleming, que en 2007 instauró la paz social y cimentó la inversión a largo plazo que permitirá a Almussafes tras el verano rozar su récord

de producción en términos absolutos después de haber dinamitado ya los registros en cuanto al valor de su producción, ya que los modelos que ahora se ensamblan son los más grandes mientras que en 2004 era los más pequeños.

Dicho pacto, como la llegada de

La factoría espera ensamblar 2.040 coches al día. Su máximo está en 2.100 por jornada

la Transit Connect desde Rumanía o el traslado de la producción del Mondeo, S-Max y Galaxy de Bélgica a Valencia, todo ello desvelado por LAS PROVINCIAS en exclusiva, han transformado la factoría de Almussafes en un gigante que comprueba ahora que todo lo narrado durante los últimos años es tangible. De aquella situación lejana de 2004, cuando el boom inmobiliario se desarrollaba con fluidez y las instalaciones de la factoría comenzaban su deterioro, poco se recordará. El salto cualitativo que ha experimentado Almussafes se demuestra porque quedan pocos metros cuadrados vacíos de aquellos que compró Henry Ford II en 1974, cuando

los decretos Ford permitieron la vuelta de la multinacional a España. Antes hubo experimentos convertidos en fracaso por la inestabilidad sindical que sufrió el fabricante en Cadiz y Barcelona a principios del siglo XX y que tanto se parecen a los movimientos anarcosindicalistas que aún subsisten.

En aquella época tampoco existía una industria auxiliar como la que ahora arropa la factoría. «Están aumentando las horas de trabajo del conveyor (tren aéreo que traslada las piezas desde el proveedor hasta la factoría). Hay más movimiento», certifican desde uno de los centros neurálgicos de la producción de piezas en la Comunitat.