

# “Queremos un pacto sindical para trasladar la producción”

**BARB SAMARDZICH**  
Vicepresidenta de Ford

La directiva charla en Londres sobre el traslado de la producción de su factoría de Genk (Bélgica) a Almussafes y de sus planes para hacer su flota más ecológica

MARUXA RUIZ DEL ÁRBOL *Londres*

Barb Samardzich es vicepresidenta y responsable del desarrollo de los productos de Ford en Europa. Lleva en la empresa automovilística 20 años y la semana pasada estuvo en Londres para publicitar en la sede de *The Guardian* la nueva estrategia ecológica de la marca. Participó en un debate organizado por el diario británico llamado *El futuro de la movilidad*. Abordó también algunos detalles del cierre de su factoría de Genk (Bélgica) en 2014, que beneficiará a la fábrica española de Almussafes. Parte de la producción que ahora se hace en Bélgica se trasladará a la planta que Ford tiene en Valencia. El tema es espinoso para Samardzich, porque, aunque podría suponer la creación de nuevos empleos en España, la reestructuración que acaban de emprender supone eliminar 5.700 empleos. Además de cerrar la fábrica de Bélgica, clausurará otras dos en Reino Unido. Se enfrentan a algunos de los sindicatos más peleonos de Europa. Por eso Samardzich se apoya en sus respuestas en su director ejecutivo de comunicación Frank Klass, que participa en esta entrevista.

**PREGUNTA.** Han anunciado que parte de la producción de la planta que cerrarán en Bélgica –de 4.300 trabajadores– se trasladará a Almussafes (Valencia). ¿Se crearán esos empleos en España?

**RESPUESTA.** Estamos en proceso de consulta en Bélgica y por ahora no tenemos números específicos que dar.

**P. ¿Por qué se han sentido atraídos por España cuando el futuro de nuestra economía es tan incierto?**

**R.** Una de las cosas que estamos haciendo es racionalizar nuestra capacidad. Obviamente nosotros ya tenemos una planta en España y tenemos que optimizar la utilización de cada una de nuestros recursos, ese es el criterio clave. Además, tenemos una planta excelente en Valencia, tenemos gente excelente. Es un emplazamiento que está dando una calidad excelente.

**P. ¿Cómo van las negociaciones para el cierre de la fábrica belga?**

**R.** Estamos en el medio de las negociaciones y por eso no queremos comu-



nicar más detalles sobre dónde vamos a producir nuestros productos o lo que estamos haciendo. Queremos negociar y discutir con los sindicatos sobre el mercado europeo y sobre dónde vamos a colocar nuestros productos, sobre lo que vamos a hacer en el futuro y lo que no. Primero hablaremos con los sindicatos y luego, cuando todo esté claro, con la prensa, porque no queremos negociar con lo que se dice en artículos. Las negociaciones tienen que comenzar primero cara a cara con los sindicatos.

**P. ¿Cuánto tiempo van a durar estas negociaciones?**

**R.** No hay una fecha exacta. Hay un proceso de consulta abierto en Bélgica que acaba de comenzar. No podemos decir si va a durar cuatro o seis meses porque por la naturaleza de las cosas no queremos añadir la presión del tiempo a nadie. Está claro que se precisa encontrar soluciones dentro de un cierto tiempo pero no queremos negociar bajo esa presión.

**P. Háblenos sobre su nueva estrategia medioambiental. Su empresa vende coches y el medio ambiente necesita menos coches. ¿Puede explicar cómo está afrontando Ford esta contradicción?**

**R.** Hemos venido aquí a abordar precisamente este debate en sostenibilidad y movilidad. Reconocemos que tenemos una responsabilidad en la congestión del planeta y con el CO<sub>2</sub>. Como compañía somos conscientes de este reto me-

“Estamos en negociaciones con los sindicatos belgas y no queremos dialogar sobre artículos en prensa. Hablaremos con ellos cara a cara”



“Intentamos incrementar la comunicación entre los vehículos y su entorno para promover conductas o alternativas más ‘verdes’”

dioambiental. Por eso nos planteamos soluciones que le permitan a las desplazarse pero de una manera que sea consecuente con las necesidades del planeta. Queremos estar seguros reunir a las partes necesarias que pueden lograr esa solución que es importante. No es solo encontrar el siguiente vehículo sino decir que la gente puede suponer una diferencia.

**P. ¿Qué alternativas están buscando a vender coches?**

**R.** Estamos intentando incrementar la comunicación entre coches y entre los vehículos y su entorno. Los vehículos que circulan hoy en el mundo no se comunican entre ellos para nada. En cada uno de ellos y a su alrededor hay una gran cantidad de información. Estamos trabajando para poder obtener esos datos que rodean a los coches para que nos ayude a promover alternativas más verdes y, por ejemplo, proponer la ruta más verde a alguien que se quiere mover entre dos puntos.

**P. ¿De qué más maneras puede Ford contribuir a esta forma alternativa de moverse?**

**R.** Con tecnología similar a la que hoy te dice que los frenos no están en condiciones o que no te has puesto el cinturón. El coche puede hablar con el conductor y contarle qué está pasando en ese momento con el medio ambiente que le rodea. Te puede avisar de que no estás comportándote de la manera más ecológica posible.

## Fiat Industrial y CNH se fusionan con un canje de acciones

CINCO DÍAS *Madrid*

Fiat Industrial y el fabricante de maquinaria agrícola y de construcción CNH firmaron ayer el acuerdo definitivo para su fusión, después de semanas negociando, con el fin de integrar las actividades de ambas compañías. Los términos definitivos de la operación “están en línea con la oferta final, anunciada el pasado 19 de noviembre”, según comentaron desde la compañía.

En virtud del acuerdo definitivo, los accionistas de la compañía italiana recibirán un título de la nueva sociedad por cada acción que ostenten en Fiat Industrial. Por su parte, los accionistas de CNH recibirán 3,828 acciones de la nueva sociedad por cada título que tengan en propiedad.

Además, CNH pagará un dividendo de 10 dólares (7,75 euros) por cada título de la empresa a los accionistas minoritarios. Este dividendo, sumado al canje de acciones establecido, supone una prima del 25,6% respecto a la cotización de CNH al pasado 16 de noviembre, el último día de negociación antes de la for-

### MARCHIONNE

● El presidente de Fiat Industrial, Sergio Marchionne, declaró al respecto de la fusión su “satisfacción”. Este acuerdo “pone fin a un largo proceso de simplificación y racionalización de la estructura del grupo”. Se convierten en el tercer grupo de maquinaria por tamaño.

mulación de la oferta. La fusión está todavía pendiente de aprobación por los accionistas de Fiat Industrial y CNH. Fiat Industrial, como accionista mayoritario de CNH, ya que posee el 88% del capital social, señaló que votará a favor de la fusión en la asamblea del CNH.

Fiat Industrial controla el 88% mencionado de CNH y engloba además los negocios escindidos del grupo Fiat de vehículos industriales (Iveco) y de motores (FPT). Está previsto que la fusión entre Fiat y CNH se cierre en el segundo trimestre de 2013, una vez obtenidas las correspondientes autorizaciones.

En virtud del acuerdo, Fiat Industrial y CNH se fusionarán en una nueva sociedad. Las acciones de la firma cotizarán en la Bolsa de Nueva York. Además, la compañía “hará los máximos esfuerzos para asegurar que sus acciones son admitidas a cotización en la Bolsa de Italia después de la fusión”, dijeron.

## Ford asume que los coches hacen daño al planeta

Es difícil asumir que el mundo necesita menos coches cuando tu negocio se llama Ford y es uno de los mayores y más antiguos fabricantes mundiales de automóviles. Pero el cambio climático aprieta y es imposible escapar de la aplastante necesi-

dad de reducir el número de vehículos.

Hoy en día hay, aproximadamente, mil millones de coches en activo. Los expertos prevén que el número aumentará a entre 2.000 y 4.000 millones en 2050; los pronósticos hablan de un in-

cremento de los costes por atascos en Europa del 50% al año.

Sea por supervivencia o por conciencia ambiental la centenaria compañía automovilística ha decidido dar un primer paso para promover un uso responsable de

los automóviles e incluso el consumo colaborativo, o sea, el uso común de coches que viajan entre los mismos puntos.

Un estudio realizado por Ford a 6.000 personas de toda Europa concluye que el 76% de los europeos dicen

que les afecta el estrés de los atascos y el coste del combustible; el estudio determina que el 74% usa el transporte público, el 37% comparte el coche si hace el mismo camino, y el 3% comparte el coche en función de un plan formal.