

Economía y trabajo

La compañía alemana Asko pone en venta Oscar Mayer

La empresa cárnica, que tiene 350 trabajadores en Aragón en sus mataderos de Calamocha y Zaragoza, busca un comprador "serio y fuerte"
Página 30

Más empresas auxiliares para la compañía de automoción

Pedrola tendrá el 'superalmacén' de GM

La firma aragonesa Cortasa invierte mil millones en las instalaciones

Regulará el suministro de chapa y bobinas a la planta de Figueruelas

Perversi defiende el 'just-in-time': "No existe hoy una técnica mejor"

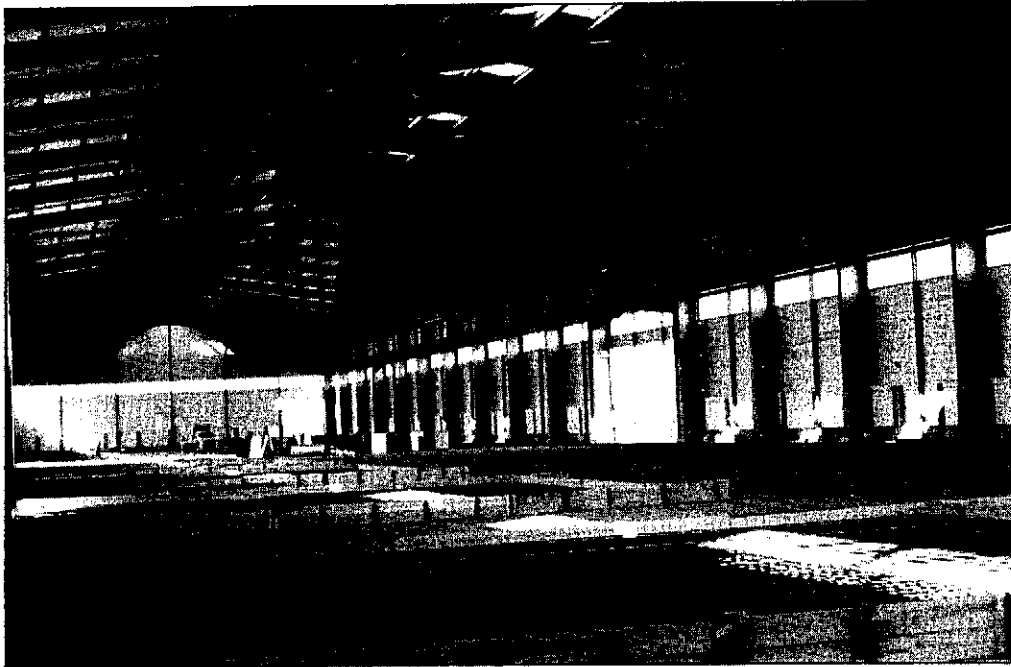
RICARDO PEREDA
Zaragoza

La empresa aragonesa Cortasa y Aplanaciones SA (Cortasa) construye en el polígono El Pradillo de Pedrola el almacén regulador de chapa y bobinas para GM, el mayor de Europa de sus características y que entrará en funcionamiento el próximo mes de agosto. La presentación del almacén fue efectuada ayer en Zaragoza por Ángel Perversi, presidente de GM España, y por José Luis López, director general de Cortasa.

Cortasa invertirá unos mil millones de pesetas y creará unos 20 puestos de trabajo. El almacén entrará en funcionamiento el próximo mes de agosto y su función es almacenar las chapas y bobinas de los diferentes proveedores de GM. Desde la planta de Figueruelas se solicitarán los pedidos a Pedrola, que deberán estar en las instalaciones de GM en el menor tiempo posible. Para ello, se cuenta con un sistema informático instalado por EDS que permite la conexión electrónica y en tiempo real entre GM, sus proveedores y Cortasa.

60.000 toneladas

Los 9.000 metros cuadrados del almacén especial de chapa pueden almacenar 60.000 toneladas de bobinas y dispone de vía de entrada para un ferrocarril de hasta 200 metros de longitud y 1.200 toneladas de carga. Para el transporte en camiones, las ins-



El mayor de Europa. El almacén de Cortasa se convertirá en el más grande del continente en sus características.

talaciones de Cortasa tienen capacidad para abastecer 80 camiones diarios. El almacén permite producir chapa para unos 30 días de trabajo en Figueruelas.

Perversi destacó que Cortasa se había convertido en el almacén regulador de GM "completiendo con empresas alemanas y entre muchas industrias que

se presentaron". Según el presidente de GM, Cortasa puede equipararse a las mejores instalaciones de Alemania, Austria, Gran Bretaña o Francia.

Asimismo, defendió la estrategia de proveedores próximos a la planta de Figueruelas aplicada por la empresa automovilística: "Las técnicas de just-in-time

son extremadamente importantes para el desarrollo de nuestras actividades futuras y son equivalentes a ser más competitivos". Perversi salta al paso de las críticas vertidas la semana pasada al just-in-time, cuando una amenaza de huelga en una pequeña fábrica de Soria estuvo a punto de paralizar la producción de GM por falta de cerrajas.

Coacción

Respecto a dicho conflicto, indicó que fue un "caso de coacción por parte de los que han salido presionando a una empresa" con la importancia de sus suministros a la planta de Figueruelas. "Si la incoerción quiere apretar, diremos lo que corresponda en su momento" declaró Perversi.

La estrategia de la firma de automoción pasa por "liberar áreas" de la planta de Figueruelas "para conseguir más valor agregado, mejorar tecnológicamente y poder competir", según Perversi. "Todo lo que sea almacenar produce un incremento de los costes de inventario, sin ser productivo" explicó el presidente de GM. En este sentido, la creación de Cortasa va a permitir trabajar sin bobinas en la planta de Figueruelas, ya que estas se almacenarán en Pedrola.

"No existen técnicas mejores que el just-in-time y si no las podemos aplicar, tendremos problemas en cuatro o cinco años", concluyó Perversi. ■

SERVICIO ESPECIAL

Tres nuevas factorías se ubicarán cerca de GM

Harán tubos de escape, moquetas y piezas

R. P.
Zaragoza

El presidente de GM España, Ángel Perversi, anunció ayer tres nuevos proyectos de empresas auxiliares de la compañía automovilística, a confirmar en los próximos meses. El proyecto más avanzado y cuya presentación se espera para julio es el de una firma de tubos de escape y silenciadores cromados. Esta factoría se instalará, en una primera fase, junto a la planta de GM en Figueruelas, para acudir más adelante al polígono El Pradillo de Pedrola.

Otra de las empresas a instalar es una compañía fabricante de moquetas, que se ubicará definitivamente en Epila o Pedrola, según el resultado de los análisis que realice la firma. La última inversión prevista es una factoría dedicada al armado de subconjunto de piezas, que llegarán a GM just-in-time a la cadena de mon-

taje de Figueruelas. Con estos proyectos, quedaría prácticamente ultimado el plan de instalación de empresas auxiliares en el entorno de GM y presentado en 1990.

Previsiones

En este sentido, Ángel Perversi indicó que la consolidación del almacén de Cortasa y Aplanaciones supone llegar al 75% de las empresas previstas por el referido plan, "y casi el 100% de los puestos de trabajo" a crear.

Respecto a los planes de futuro de la empresa automovilística, Perversi indicó que van a alcanzar en Figueruelas una capacidad de producción de 600.000 vehículos totales, repartidos entre unos 440.000 coches construidos y los componentes para otros 160.000. "Estamos mirando hacia 1995 como si fuera mañana" indicó el presidente de GM España. ■



JUAN CARLOS ARCOS

A punto. Perversi está cerca de conseguir los proveedores previstos.

ANÁLISIS

RICARDO PEREDA

Ritmo japonés

Los fabricantes japoneses marcan el ritmo de la industria automovilística mundial, ritmo al que se intentan adaptar los fabricantes europeos y norteamericanos. No nipones realizan un producto altamente competitivo, están muy introducidos en los mercados occidentales y suponen una amenaza permanente para la vieja industria del coche. La solución a su dura competencia había pasado hasta el momento por un cierto grado de proteccionismo de los países occidentales hacia las exportaciones de automóviles japoneses. La progresiva caída de barreras al comercio exterior ha deslizado la estrategia en los últimos años hacia el seguimiento e imitación de las técnicas de producción de los grandes fabricantes nipones: desde la reducción de costes vía just-in-time a la introducción de técnicas empresariales como el keizen. La planta de GM en Figueruelas es un ejemplo del ritmo japonés que debe adoptar la industria automovilística occidental. Perversi habló ayer del just-in-time como una de las "mejores" técnicas posibles para que GM sea más competitiva y definió al keizen -o mejora continua, como prefiere llamarlo- como "un proceso cultural, de flexibilidad de neuronas para hacer algo mejor". Asimismo, trabajadores y directivos se encuentran en la actualidad en Japón para conocer mejor el funcionamiento de su industria del automóvil. Pero las soluciones japonesas chocan con la mentalidad occidental: el entorno sociocultural y económico no es el mismo, aquí nunca una protesta laboral consistirá en fabricar más. Y esto no es negativo, sólo es diferente. El reto está en producir mejor sin perder la identidad. Los trabajadores de Figueruelas podrán trabajar como los japoneses pero nunca tendrán los ojos rasgados.