

**AL DEPARTAMENT DE TREBALL DE LA GENERALITAT
DE CATALUNYA
A LA DIRECCIÓ DE SERVEIS TERRITORIALS DE BARCELONA**

**CONTRAINFORME A L'EXPEDIENT DE REGULACIÓ D'OCUPACIÓ 1670/10
PRESENTAT PER SEAT PER CAUSES DE PRODUCCIÓ EL 8 DE OCTUBRE DE 2010**

BRUNO VALTUEÑA SANCHEZ, con DNI nº 37.678.919 C y Josep Uterga i Puigarnau, con DNI nº 37.353.379 E en nombre y representación de las Secciones Sindicales de la CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (CGT) en los centros de SEAT de Martorell y Zona Franca respectivamente, ambos con domicilio a efectos de notificación, en Crtra N-II s/n, 08760 Martorell, por medio de este escrito, comparecen ante ese Organismo y, como mejor proceda en Derecho,

DICEN:

Que habiendo tenido conocimiento respecto de la interposición de solicitud por parte de la empresa SEAT S.A., de EXPEDIENTE DE REGULACIÓN DE EMPLEO DE SUSPENSIÓN DE CONTRATOS esta parte viene a comparecer en el mismo y a realizar las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- Que la interposición de solicitud de expediente de regulación de empleo, ha sido comunicada a la Representación Social en fecha 8 de octubre de 2010, por el que se solicita la suspensión temporal de contratos de 7454 personas, de un total de plantilla de 10893, para los centros de trabajo de la empresa en Martorell y Zona Franca.

Que esta solicitud se divide en dos peticiones diferenciadas por el tipo de afectación temporal y personal:

- 57 días de paro afectando a 2.350 personas de la línea 1, 2.250 personas de la línea 2 y a 970 personas de la línea 3, en cualquiera de las líneas
- Suspensión de 700 contratos diariamente en el periodo comprendido entre el 10 de enero de 2010 y el 30 de junio de 2011.

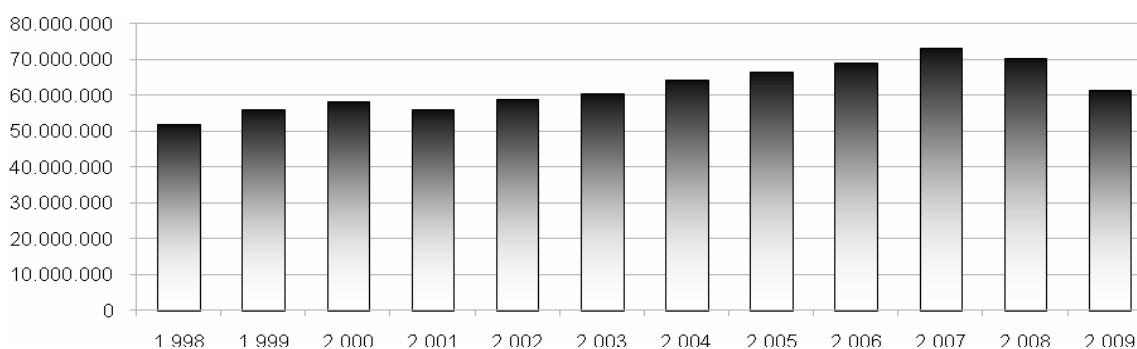
- Así mismo se solicita poder intercambiar los días de no producción que comprenden un total de 77.450 jornadas, con los periodos de suspensión que alcanzan la cifra de 86.100 jornadas. Esta petición suma, por tanto, un total de 163.550 jornadas.

SEGUNDA.- Que se fundamenta la petición de la empresa en motivos de producción por la falta de pedidos y la bajada de ventas en el sector del automóvil durante los últimos meses. Esta cuestión quedará rebatida por el presente informe en cuanto a los motivos reales de la situación que atraviesa la empresa SEAT y a la repercusión real sobre las necesidades de producción y de plantilla.

TERCERA.- Que como argumentación general, la CGT en SEAT planteamos algunas cuestiones del entorno económico:

- Que la evolución de las ventas del sector del automóvil, causa central aludida en los EREs por parte de todas las Empresas del Auto, así como por las empresas auxiliares, componentes del auto y subcontratas del metal, no puede ser motivo de resolver los problemas del mercado (adaptación de los recursos a la demanda) siempre a costa del factor trabajo, lanzando gente a la calle bien de forma permanente, bien de forma temporal y trasladar los costes al erario público, encontrándonos ante un **posible fraude de ley que las Administraciones tienen que impedir en base a su mandato constitucional: velar por el bien público en una economía social de mercado.**
- Que las variaciones de la demanda son producto de las turbulencias financieras vividas en los últimos años que tienen el origen en la financiarización de la economía, convirtiéndola en un “casino” donde se apuesta a ver quien “roba más y mejor”. Las autoridades mundiales y estatales se limitan a ayudar a los culpables de esta situación con ayudas multimillonarias a los bancos y aplicando políticas antisociales como la Reforma Laboral que el actual gobierno español ha impuesto al mundo laboral. Y todo esto en nombre de la “libertad de movimiento de capitales”, confundiendo, engañando y estafando a millones de personas, en nombre del mercado.
- Pero en concreto, en el mundo del auto la realidad de las producciones y ventas de las últimas décadas han significado un aumento incesante que ha conllevado unos incrementos de plusvalía escandalosos. Los datos de ventas mundiales, y sobre todo en Grupos Multinacionales como es el Consorcio Volkswagen, quedan patentes en los gráficos siguientes:

Producciones mundiales 1998-2009

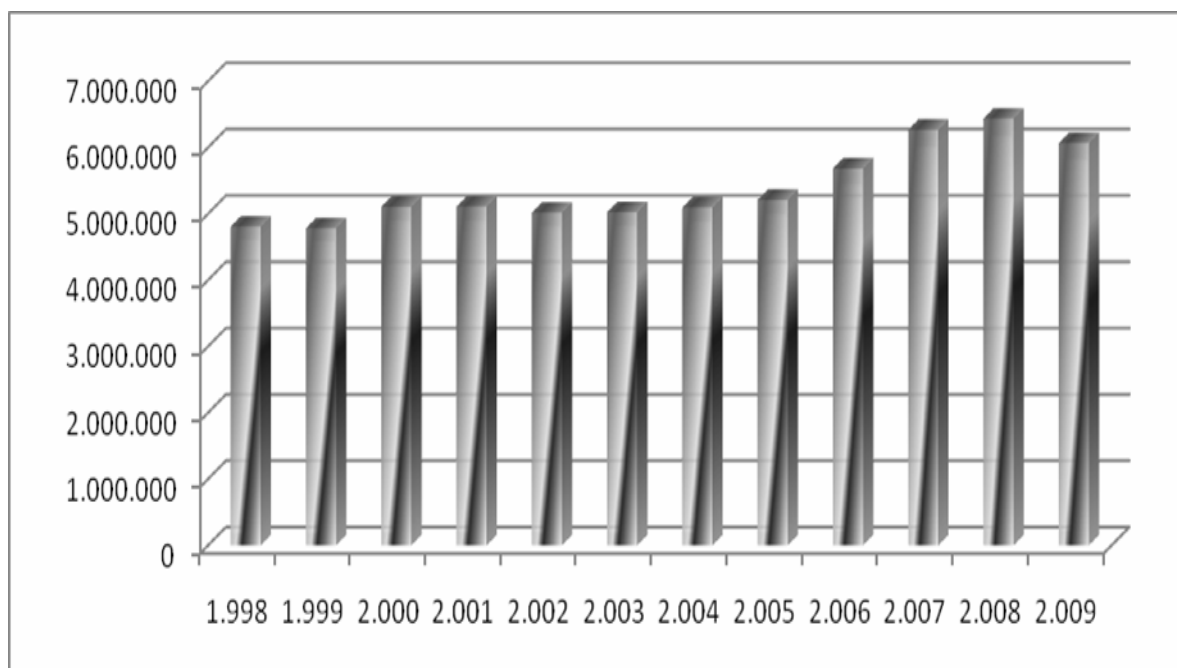


Datos de OICA (Organización Internacional de Constructores de Automóviles)

Se puede comprobar que la evolución de la producción de coches mundial ha tenido una tendencia claramente creciente de manera que la diferencia entre el año 1998 y 2009 es de un +18,84%, es decir una media de aumento de ventas mundial de un 1,71 % anual en todo el periodo, a pesar de que en los dos últimos años ha habido un descenso de un 3,74% y un 12,49%. Es decir; a pesar de la bajada de ventas, la media de los dos últimos años es similar a la media de los últimos 12 años.

Producciones mundiales del Consorcio VW 1998-2009

Pero si observamos los datos del Grupo VW en el mundo, Consorcio al que pertenece la mercantil SEAT al 100% de sus acciones, los números reflejan una situación envidiable en el marco actual del mercado.



Datos de OICA (Organización Internacional de Constructores de Automóviles)

En efecto, el Grupo VW ha aumentado las ventas en este periodo 1998-2009 en un 26,16%, lo que significa un aumento medio del 2,38% anual. No sólo eso, ha conseguido superar dos posiciones en el ranking mundial de constructores pasando del quinto puesto al tercero en ese nivel planetario. Además ha reducido el diferencial de tal manera que si en 1998 la diferencia con el Grupo General Motors, era del 36,66%, en el año 2009 la distancia con el Grupo Toyota es de sólo un 16,13% lo que le afianza en su objetivo de llegar a primer grupo mundial en ventas del automóvil.

No sólo eso, los números de beneficios del Grupo son espectaculares. En marzo de 2007, la Dirección de VW se fijó un objetivo de aumentar beneficios en un 16% en dos años.

El resultado de 2008 no deja lugar a dudas. La noticia en prensa de los beneficios del Grupo en el año que comienza la tan cacareada crisis es la siguiente:

El grupo automovilístico alemán Volkswagen cerró el ejercicio 2008 con un beneficio neto de 4.688 millones de euros, un 13,7% más que en 2007. El consorcio... facturó 113.808 millones de euros, un 4,5% más que el ejercicio precedente.

El beneficio operativo aumentó un 3%, hasta los 6.300 millones de euros, mientras que el beneficio antes de impuestos creció un 1%, hasta los 6.608 millones de euros. En total, el grupo Volkswagen vendió 6,27 millones de vehículos, un 1,3% más que en 2007, además de incrementar su cuota de mercado mundial.

El grupo, que a fecha 31 de diciembre empleaba a 369.928 personas, un 12,3% más que en 2007, produjo en el ejercicio 2008 un total de 6,34 millones de automóviles, lo que supone un incremento del 2,1%.

"Hemos alcanzado nuestros objetivos e incluso superado las cifras récord de 2007 y eso, pese a que las circunstancias han sido más desfavorables", declaró a través de un comunicado el presidente del consejo de dirección del grupo Volkswagen, **Martin Winterkorn**.

Destacó que "el año en curso será extremadamente difícil para la industria del automóvil, si bien nuestra meta es mejor que el conjunto del mercado". "Con nuestros atractivos productos como el Polo, el Golf, Audi, Seat Ibiza y Skoda Yeti estamos bien posicionados para salir de esta crisis fortalecidos", agregó Winterkorn.

El grupo Volkswagen prevé sin embargo que las ventas decrecerán en 2009, pronóstico que no se cuantificó debido "a la alta volatilidad de los mercados". "Ante la extrema debilidad del negocio a principios de año, los beneficios no alcanzarán los altos niveles de los años previos", reza el comunicado de grupo Volkswagen.

Según los resultados difundidos hoy por el grupo Volkswagen, la dirección propondrá el pago de un dividendo de 11,92 euros por acción ordinaria, un 14,3% más que en 2007, y de 11,98 euros por título preferencial, un 14,2% más que en 2007.

En la división automotriz, incluido ajustes consolidados entre las divisiones del automóvil y servicios financieros, el grupo Volkswagen registró en 2008 un flujo de caja por actividades operativas de 8.771 millones de euros, un 35,9% menos que en ejercicio precedente.

La liquidez neta de la división del automóvil a fecha 31 de diciembre decreció un 40,4%, hasta los 8.039 millones de euros. En cuanto a la marca Volkswagen, el ejercicio 2008 arrojó un ingreso neto de 827 millones de euros, un 43,2% menos que en 2007.

La dirección del Volkswagen propondrá a los accionistas ordinarios un dividendo de 1,93 euros por acción y de 1,99 euros para las acciones preferenciales, frente a los 1,80 y 1,86 euros pagados el pasado año, respectivamente

Igualmente, el resultado de 2009 es de una clara situación positiva para el Consorcio dueño de SEAT. La prensa informaba de lo siguiente:

Tal y como VW reveló el pasado 26 de febrero al presentar resultados, el grupo obtuvo en 2009 un beneficio neto de 911 millones de euros, incrementó sus ventas un 0,6 por ciento y su cuota de mercado mundial un 1 por ciento, hasta el 11,3 por ciento.

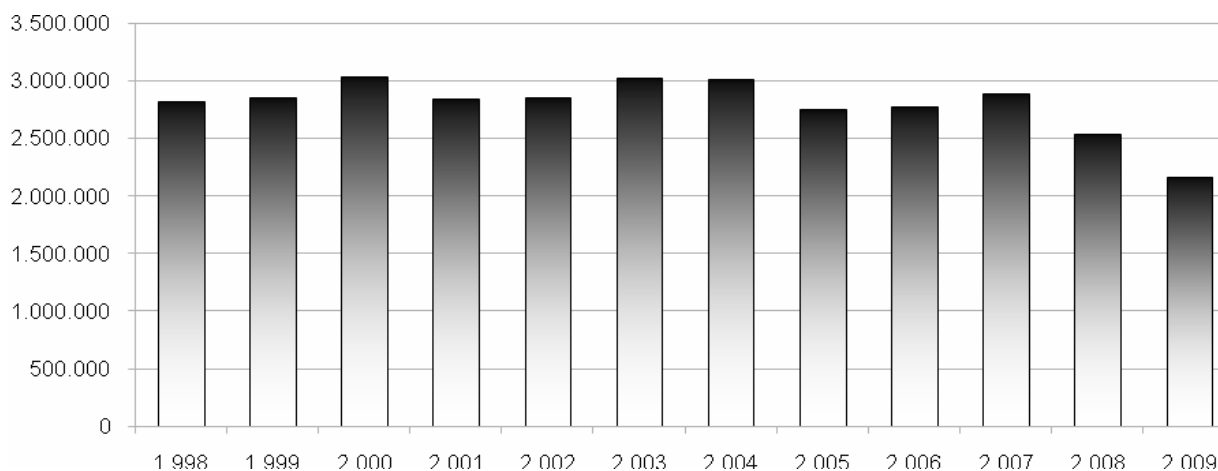
"El año pasado fue un verdadero examen para el conjunto de la industria del automóvil. Volkswagen demostró su fortaleza y maestría en sortear la crisis, mucho mejor que sus competidores", agregó el responsable del grupo, que integran VW, Audi, Skoda, Seat, Bentley y Scania, Bugatti y Lamborghini.

Winterkorn destacó que la fortaleza del grupo, su presencia en el mercado mundial y su solidez financiera permitió cerrar el año fiscal 2009 con robustez y expresó su convicción en que el grupo crecerá este año (2010) en ventas, facturación y beneficios.

"El grupo se ha marcado un sendero y no estamos dispuestos a abandonarlo o a reducir nuestra marcha", dijo.

El responsable financiero del grupo, Hans Dieter Pötsch, recordó por su parte que pese a las desafiantes circunstancias de mercado, el grupo fue capaz de generar un beneficio operativo de 1.900 millones de euros y aumentar su liquidez neta en la división de Automóvil hasta los 10.600 millones de euros.

Producciones en el conjunto de constructores de auto en España



Estos datos hablan de una reducción acumulada en las producciones en el conjunto de las marcas del estado español en los años 2008 y 2009 de un 30,23%. Sin embargo los datos de producción y ventas de los meses acumulados del año 2010 hablan de un claro cambio de tendencia.

PRODUCCION EN ESPAÑA ACUMULADA EN AGOSTO 2010

	UNIDADES	dif. 10/09
AUTOMOVILES DE TURISMO	1.288.352	+ 16,69%
TODO TERRENO	22.558	+ 100,09%
VEHICULOS INDUSTRIALES		
COMERCIALES LIGEROS	186.303	+ 26,39%
FURGONES	67.246	+ 55,33%
INDUSTRIALES LIGEROS	17.363	+ 54,43%
INDUSTRIALES PESADOS	3.128	+ 40,58%
TRACTOCAMIONES	1.227	+ 87,61%
AUTOBUSES Y AUTOCARES	128	- 69,52%
TOTAL INDUSTRIALES	275.668	+ 34,20%
TOTAL VEHICULOS	1.586.578	+ 20,12%

PRODUCCION EN ESPAÑA DEL GRUPO VW ACUMULADO EN AGOSTO 2010

	JULIO 2010	JULIO 2009	dif. 10/09
GRUPO VOLKSWAGEN	442.485	322.976	+ 37,00%
SEAT	223.737	187.050	+ 19,61%
VOLKSWAGEN	218.748	135.926	+ 60,93%

VENTAS DE TURISMOS EN ESPAÑA ACUMULADO EN SEPTIEMBRE 2010

	JULIO 2010	JULIO 2009	dif. 10/09
TOTAL	787.189	677.176	+ 16,25%

VENTAS EN ESPAÑA DEL GRUPO VW ACUMULADO EN SEPTIEMBRE 2010

	JULIO 2010	JULIO 2009	dif. 10/09
AUDI	32.362	29.487	+ 9,75%
BENTLEY	20	25	- 20,00%
LAMBORGHINI	4	6	- 33,33%
PORSCHE	972	725	+ 34,07%
SEAT	73.225	60.180	+ 21,68%
SKODA	15.741	13.259	+ 18,72%
VOLKSWAGEN	69.854	53.650	+ 30,20%
TOTAL	192.178	157.332	+ 22,15%

Datos de ANFAC (Asociación española de fabricantes de automóviles y camiones)

Los datos hablan de una recuperación de producción y ventas que sitúan al Grupo VW, en España, muy por encima (5,9 puntos porcentuales) de la media de los demás fabricantes. Mientras que por parte de la mercantil SEAT peticionaria del ERE, se estaría cerca del 20% de aumento de producción y casi un 22% de ventas.

Estos datos rebaten totalmente las pretensiones de la argumentación de la empresa en su documentación, que sólo refleja los datos de manera totalmente parcializada y con evidente intención de justificar un ERE innecesario.

En efecto, no es aceptable que la empresa compare, en la página 3-punto 3 de su Memoria del ERE, situaciones de 2000 con el 2010. La empresa ha sufrido desde entonces una serie de pérdidas de puestos de trabajo que han reducido de manera ostensible el nivel de plantilla. Peor aún los continuos aumentos de productividad que, en gran medida, van a cargo de las espaldas de la plantilla y por tanto de una mayor actividad y riesgos para la salud, han reducido la mano de obra de una manera evidente. El siguiente cuadro refleja perfectamente esta situación:

	Ud/día	operarios/as	ratio
sem 47 2004	1.987	6.188	3,1142
sem 45 2005	1.782	5.390	3,0247
sem 37 2006	2.122	6.145	2,8959
sem 49 2007	1.036	5.699	5,5010
sem 23 2008	2.036	5.330	2,6179
sem 40 2008	1.900	4.878	2,5674
sem 45 2008	1.735	4.512	2,6006
sem 49 2008	1.747	4.452	2,5484
sem 16 2009	1.830	4.576	2,5005
sem 25 2009	1.818	4.485	2,4670
sem 45 2009	1.772	4.262	2,4052

Desde final de 2004 hasta el inicio del ERE 317/08 (cargas de la semana 23 de 2008), el aumento de productividad fue del 15,94%. Pero desde ese inicio del expediente hasta hoy, es decir en tan sólo 8 meses, el aumento ha sido de un 5,76% ya que el ratio ha pasado de 2,6179 a 2,4670. Esto significa que el aumento de productividad en producción en los últimos cuatro años y medio, es de un 22,77%.

En números totales, la realidad es que actualmente se fabrican 215 coches diarios menos (-10,82%) pero esto se hace con 1.926 personas menos, un -31.12% menos de plantilla que hace cuatro años.

Esto ratifica la argumentación presentada por CGT en el Contrainforme al ERE 317/08 en el que avisábamos a la Administración de que una parte importante del excedente que presentaba la empresa no era real si no un objetivo de "productividad", desgraciadamente cumplido a costa de mayores ritmos de trabajo. Hay que decir que la aplicación de estas medidas de aumentos de productividad se están realizando de manera unilateral por parte de la empresa, como así lo demuestra el comunicado unitario acordado en los Plenos del Comité de SEAT.

Como prueba de esta actuación, adjuntamos la presentación documental de la empresa del día 3 de octubre de 2008, la empresa situaba en su documento anexo número 14, hoja 2, la "INFLUENCIA EN PLANTILLA DE DIRECTOS PO 2009". En dicho documento se establece el supuesto excedente en base a las necesidades de producción del 2009. Aunque el total de ese sobrante se sitúa entre las 577 y las 520 personas, desde el primer mes de enero la empresa sitúa un excedente suplementario de 272 personas en base a aumentos de "productividad".

COMUNICADO UNITARIO

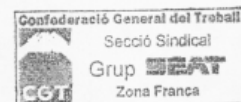
De tiempo atrás SEAT viene aplicando unilateralmente en todos sus centros de trabajo el programa de RDE que se traduce en incrementos de productividad que van directamente a las espaldas de los trabajadores.

Los intentos sindicales reiterados de paralizar las RDE en Zona Franca y en Martorell han tenido poca respuesta por parte de la empresa. Los tres sindicatos hemos constatado la falta de voluntad de SEAT de regular los incrementos de cargas teniendo en cuenta las necesidades de sus trabajadores, tanto en reuniones concretas, como en las escasas sesiones de la comisión de productividad.

Por todo ello, los tres sindicatos de SEAT Zona Franca lanzamos una serie de propuestas unitarias :

- La constitución de una comisión intercentros de seguimiento de las RDE con el objetivo de estudiar regularlas como en VW Navarra, estudiando mecanismos de compensación y control en la ergonomía.

- La convocatoria de una comisión de productividad de Zona Franca, dado el incumplimiento de los plazos pactados en el Acuerdo de 26 de febrero de 2009 y en la Comisión de 23 de octubre de 2007.



CCOO

CGT

Barcelona, 21 de octubre del 2009

INFLUENCIA EN PLANTILLA DE DIRECTOS PO 2009



Personal Central

TOTAL SEAT								
2009	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	MEDIA
Plantilla Inscrita	6894	6884	6874	6862	6852	6844	6836	6854
Reducción Jornada	(139)	(139)	(139)	(139)	(139)	(139)	(139)	(139)
Plantilla Disponible	6755	6745	6735	6723	6713	6705	6697	6715
Necesidades	6450	6449	6449	6449	6449	6449	6449	6449
Ajustes								
Productividad	272	272	272	272	272	272	272	272
Diferencias								
Balance Plantilla	577	568	558	546	536	528	520	538



Y estamos hablando de un 50,56% más, del teórico excedente para el que la empresa pidió situación de desempleo.

Estas situaciones significarían una clara apropiación de dinero público con aprovechamiento contrario a lo establecido en el régimen del desempleo. La empresa, no ha querido en ningún momento aplicar medidas de minimización de los efectos del ERE con el claro objetivo de aprovechar la psicosis de crisis para obtener simplemente ahorros en sueldos y cotizaciones de la plantilla afectada. Pero sobre todo esta serie de datos ratifica que de mantener un ritmo de trabajo más humano, en los límites de unos años atrás, habría una necesidad de personal de más de 1.000 personas.

Además hemos vivido expedientes y acuerdos de reducción de plantilla que han reducido la plantilla en un número muy importante:

- ERE 2005: 660 despidos forzosos de los que sólo 278 fueron reingresados posteriormente, con una pérdida de 322 puestos de trabajo
- ERE 2007: acuerdo de eliminación de aproximadamente 1700 puestos de trabajo por medio de prejubilaciones y bajas incentivadas por llamado Acuerdo de Plan estratégico 2007.
- Despidos unilaterales de la empresa en enero de 2010: de 291 personas despedidas sólo 62 han podido volver a la empresa o están pendientes de su reingreso. La empresa ha contratado desde entonces 100 personas de ese sector. Por tanto, 129 puestos se han perdido en este caso.

Todo ello hace un total de 2107 desaparecidos en los últimos cinco años por acciones y decisiones empresariales que han reducido la plantilla.

Pero esta reducción tiene unas causas claras en decisiones comerciales e industriales de la empresa por los que han desaparecido tanto modelos de la producción como se nos han cerrado mercados de expansión que sí se han abierto al resto de marcas del Grupo VW, como por ejemplo el mercado de China-Asia.

Por tanto, el Grupo industrial VW, que consigue unos beneficios evidentes en el tratamiento de la compra interna de materiales de otras empresas del Grupo, por medio de plusvalías en los precios de transferencia de los componentes que SEAT ha de montar por decisión del Grupo, no puede abstraerse de su obligación de cubrir los momentos menos beneficiosos de la empresa.

Todos los argumentos expresados anteriormente reflejan una indudable acumulación de beneficios en manos de las grandes multinacionales del auto que, lejos de ser invertidos en mejoras productivas estructurales, mejora de las condiciones de vida de los trabajadores que crean la riqueza con sus manos y su actividad intelectual y un mayor valor añadido en el producto, han ido a la especulación financiera y al reparto de dividendos. Ahora, cuando se constatan las consecuencias nefastas de la política capitalista desarrollada por las empresas multinacionales del automóvil, acuden a pedir ayuda a los gobiernos, y por tanto al erario público, para que paguemos, con desempleo, miles de trabajadores y sus respectivas familias. Además para que se incremente un déficit público que posteriormente es utilizado como argumento para pedir aún más sacrificios a los trabajadores en materia de derechos laborales y de pensiones.

Por ello la CGT entendemos que la concesión de EREs, y mucho más en los términos inaceptables del presentado por SEAT, sólo servirá para acrecentar las consecuencias de la crisis sistémica que afecta a la economía catalana y española. Es por ello que desde la CGT reivindicamos que sean los beneficios acumulados en los años anteriores, tanto de la empresa SEAT como de la matriz alemana VW, los que cubran las consecuencias económicas de la presunta bajada de ventas y producciones.

CUARTA.- Que las políticas empresariales en materia de logística, tanto de materia prima como del estocaje de vehículos terminados, están basadas en dos sistemas:

- “Justo a tiempo”; sistema basado en la reducción del almacenaje en el aprovisionamiento, de manera que se han eliminado miles de puestos de trabajo en los últimos 20 años además de reducir el inmovilizado en las cuentas de resultados de las empresas, con el consiguiente aumento de beneficios finales.
- “Stock mínimo”; planificación de las entregas de vehículos reduciendo al mínimo el número de coches en concesionarios y en los pulmones de la misma empresa.

De esta forma, se decide eliminar los stocks, reduciendo los costes al máximo y se acuerda con los proveedores garantizar los suministros en tiempo ajustado a la necesidad de producción, la cual debería venir fijada por la demanda del mercado, no sólo local sino global o internacional, al mismo tiempo que se conciertan con los proveedores contratos a largo plazo para su suministro en exclusiva.

Ahora bien, la adopción de dichos sistemas de trabajo y de producción, así como las formas organizativas de gestión de mano de obra, supuso la eliminación de miles de puestos de trabajo ocupados en almacenaje y transporte, utilizando en aquellos momentos la razón técnica y organizativa del artículo 51 ET para reducir los costes de producción y para extinguir los contratos de estos trabajadores y maximizar beneficios. Esta razón técnica y organizativa, fue aceptada, en su momento, por la Autoridad Laboral, lo que supuso un traspaso con cargo a los costes del erario público de las prestaciones contributivas y no contributivas de miles de trabajadores, subvencionando de esta manera el beneficio privado de estas empresas.

Del mismo modo la eliminación de concesionarios, la concentración de distribuidores y, sobre todo, la reducción del almacenaje de coches en las cadenas de distribución de las propias áreas comerciales de las multinacionales han llevado a una importantísima reducción de costes por vía tanto del inmovilizado como de los salarios ahorrados de miles de empleos en los últimos años.

En efecto, la empresa se ha negado reiteradamente a dar la información sobre la evolución de los stocks en los últimos años, de manera obstinada y en especial, contra el deber de informar que debe presidir el periodo de consultas que establece el ET. Así ha actuado en los dos expedientes 317/08 y 728/08 en los que ha negado, incluso al Inspector de Trabajo, dichos datos. El argumento usado a menudo por la empresa para no facilitar estos datos es que podemos “usarlos”. Con ello evidentemente atenta a uno de los principios recogidos en el ET en cuanto al derecho de información para intentar minimizar los efectos del ERE propuesto. Si no lo ha hecho es porque uno de los objetivos de la empresa al plantear los EREs es mantener los números del stock en esos límites ínfimos aunque con ello envíe a miles de trabajadores al desempleo con los perjuicios que esta situación conlleva.

Ha sido manifiesta la obstrucción de la empresa al derecho de información que tenemos las partes en un proceso como el de un Expediente de Regulación de Empleo y que se

paga con los impuestos de todos los ciudadanos. La Dirección de SEAT ha negado siempre los datos reales de stock en el área comercial de la empresa. Con ello, además de vulnerar los derechos sindicales de información ha impedido el control de la evolución de dichos estocajes.

Pues bien, en el caso de SEAT, los datos suministrados por la propia empresa para este expediente y la elaboración propia basada en los balances de los últimos años, hablan de una impresionante disminución de stock, no sólo por motivo de la crisis ni por la pretendida bajada de ventas. En el cuadro siguiente podemos ver la evolución de las ventas respecto a las producciones que, evidencian la bajada del stock que pudiera haber en cada momento.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
producciones	516146	480045	455677	436933	416381	384898	408318	398704	370293	301025	326578
ventas	493033	460397	433063	433293	420642	406654	493714	416571	356996	330397	323414
diferencia	23113	19648	22614	3640	-4261	-21756	-85396	-17867	13297	-29372	3164
										2000 vs 2010	-73176
										2004 vs 2010	-142191

Podemos destacar la acción de la empresa desde el año 2004 que ha significado una reducción de stock de 142.191 unidades. Dado que la empresa ha negado siempre estos datos, no podemos más que presumir de que en ese año debía haber un stock superior a ese número ya que si no, no se podrían haber dado estos números de ventas en años posteriores. La conclusión es que tanto la reducción generada en estos años, como la más concreta del año 2009, **significan una dinámica ajena a la problemática creada teóricamente por la crisis y por tanto un objetivo empresarial totalmente contrario a los requisitos necesarios para la concesión de un Expediente de regulación de empleo.**

Más aún, la abultada diferencia entre los 330.397 vehículos previstos de venta para 2009 y los 301.025 previstos de producción para ese mismo año, son una prueba evidente del uso premeditado de los EREs presentados con el fin evidente de rebajar stock y no porque no hicieran falta en base a las ventas reales.

Pero sobre todo plantean un análisis respecto a los EREs concedidos en el presente año ya que los 29.372 coches vendidos y no fabricados significarían un total de 17 días de fabricación con las cargas actuales y el 33,3% de los ERE concedidos.

Esta última conclusión debería ser más que suficiente para que la Administración rechazara las pretensiones de la empresa o, al menos, las modificara sustancialmente ya que el efecto de la concesión de un día de paro a la empresa SEAT significa automáticamente la generación de nuevos expedientes en cascada sobre los cientos de empresas auxiliares en toda Catalunya e incluso en el resto del estado español.

QUINTA.- La empresa no cumple con su deber de informar y aportar toda la documentación solicitada por la Representación Social, en este caso por la CGT, para poder cumplir por nuestra parte con nuestro derecho y obligación de realizar un contrainforme en el caso de oponernos al ERE. De los datos solicitados a la empresa, ésta ha contestado con un informe muy limitado y evitando dar datos solicitados. En todo caso, destacamos algunas cuestiones:

- En un momento de aplicación de un ERE inacabado y con la petición de uno nuevo sobre la mesa, la empresa reconoce que se están realizando 55.201 jornadas extraordinarias en producción de la fábrica de Martorell. Para la CGT esta es una más de las pruebas de la frivolidad con la que la empresa SEAT trata un tema tan serio como la adjudicación de ayudas públicas en desempleo en una situación en la que el gasto público está tan disparado.

En concreto, si estas horas extraordinarias se hacen recuperar, en descanso, por parte de los trabajadores/as que las han realizado, estaríamos hablando de un total de 6.900 jornadas.

- A la petición de cumplimiento del compromiso de SEAT de prejubilación a los mayores de 60 años en SEAT, la empresa se limitó a contestar que tan sólo hay un centenar de personas mayores de esa edad en la Mano de Obra Directa (MOD)

Pues bien, esas personas, fuera de SEAT en los 8 meses que dura la petición de ERE de la empresa serían 15.000 jornadas de disminución de la mano de obra disponible.

Baste recordar que los argumentos de la empresa en contra del coste que pueden significar esas jubilaciones se desmoronan ante el espectáculo generado por los despidos unilaterales del mes de enero de este año en los que la propia empresa se jactó de que había logrado con un gran gasto económico.

- La empresa no ha querido aportar el calendario de puesta en marcha del modelo Audi Q3, famoso modelo por ser motivo de un circo mediático para la congelación salarial de la plantilla SEAT a cambio de su “concesión” desde el Consorcio VW, argumentando torpemente que eso es un tema de Audi.

Es totalmente inaceptable esta respuesta toda vez que es impensable que la empresa que lo está aplicando, SEAT, no conozca esa información. Al entender de estas secciones sindicales de la CGT, su aportación abriría posibilidades de buscar una disminución importante de la magnitud del expediente solicitado, por medio del adelantamiento de la fabricación ya que los datos de lo que disponemos hablan de su inicio de fabricación para el mes de junio de 2010 y la capacidad máxima de producción para octubre.

La CGT entendemos que el adelantamiento de uno o dos meses para el inicio de la fabricación o el uso de la capacidad instalada con los tres turnos a pleno rendimiento reduciría de una manera, aún más importante, la magnitud del expediente motivo de este contrainforme. **Según los propios datos aportados por la empresa, la concesión del Audi Q3 aseguraba 1.500 puestos de trabajo. Si de estos, unos 1.200 son de MOD, el adelanto de dos meses de producción significarían 48.000 jornadas.**

- La empresa no ha contestado a una de las peticiones que hemos realizado referente a los planes de formación previstos para la fabricación del modelo Q3. Es evidente que para la fabricación de un modelo nuevo, la formación de la plantilla es fundamental. No sólo eso, en el modelo que nos ocupa, el Audi Q3, estamos hablando de la primera fabricación de automóviles en SEAT con componentes de aluminio y la primera vez que SEAT construye autos todoterreno (4*4) lo que significa una nueva tecnología que precisaría de conocimientos concretos para una parte importante de la plantilla.

Aún más, la necesidad de formación se extiende, no sólo a los afectados por la fabricación del propio modelo, si no de un abanico más amplio entre el resto de la plantilla ya que los continuos movimientos entre líneas, así como la anunciada petición de SEAT de utilización del corredor de vacaciones hará que un número superior a la plantilla exclusiva de la línea 3 (Exeo y Q3) sea afectada por la necesidad del conocimiento de la nuevas aportaciones tecnológicas.

Es de destacar la pública notoriedad que ha obtenido el factor de la formación en los últimos meses, con declaraciones del mismo Presidente del Gobierno español, manifestando que la formación es la mejor garantía de futuro y de ampliación del valor añadido en las empresas.

Sin embargo la empresa se limita a pedir el envío de una parte de la plantilla a un ERE, para obtener unos ingresos del Estado, pero no contempla la utilización de este tiempo de menos necesidad de mano de obra para realizar formación y otras acciones como las siguientes:

- La tecnología del aluminio y de las características del modelo todoterreno Q3 para una plantilla que la CGT calculamos ascendería a **unas 2.500 personas con una formación de alrededor de 120 horas en 20 días, lo que significaría una reducción de 50.000 jornadas en este periodo de implantación.**
- El cumplimiento de las obligaciones de formación en materia de salud laboral que no significan un incumplimiento de las normas por parte de la empresa. **Esta formación debería ser impartida a un total de 8.146 trabajadores de MOD en cursos de 18 horas, en tres jornadas, lo que equivaldría a 24.438 jornadas más que reducirían el ERE.**
- La realización de los simulacros de evacuación que la empresa lleva comprometida en cumplir desde hace años y que no realiza desoyendo las continuas reivindicaciones de la parte social de los Comités de Seguridad y Salud de SEAT. **Esta acción de simulacros podría afectar a las mismas 8146 personas de MOD a 4 horas por personas, 4084 jornadas menos de necesidad de ERE.**

Todo ello arroja la cifra de 148.422 jornadas de reducción de un ERE que no tendrían justificación ni por su argumentación ni por el volumen solicitado.

Motivo	Jornadas
Horas extras descansadas	6.900
Prejubilaciones	15.000
Adelanto 2 meses Audi Q3	48.000
Formación Q3	50.000
Formación Salud Laboral	24.438
Simulacros evacuación	4.084
TOTAL	148.422

Obviamos en este cómputo la situación de bolsa de horas en positivo, ya que la empresa mantiene una falta de información en este terreno, que no sabemos que ofrece a los demás sindicatos por su pertenencia a la Comisión de Seguimiento de los anteriores EREs. En todo caso es una cuestión que redundaría en la disminución de las justificaciones del ERE solicitado.

A esto hay que unir la realidad demostrada por la propia información de la empresa de que el volumen de EREs solicitado en los cuatro anteriores, nunca ha sido utilizado realmente, estaríamos ante la posibilidad de que las 163.550 solicitadas por la empresa pudieran ser totalmente ahorradas por la Administración y utilizadas en otros gastos sociales más necesarios.

En el siguiente cuadro vienen reflejadas las jornadas solicitadas por la empresa en EREs anteriores y la utilización real realizada al final del mismo.

ERE	Petición	Utilización real *	%
317/08	175.086	164.278	93,82%
728/08	111.415	83.865	75,27%
1752/09	493.384	144.176	29,22%
2839/09	754.484	169.667	22,49%
TOTAL	1.538.369	561.986	36,53 %

* Datos aproximados, ya que no disponemos de los listados del personal que habiendo sido enviado al ERE de meses rotativos, ha sido rescatado y reincorporado a su puesto de trabajo. En todo caso esto supondría una utilización menor aún del ERE solicitado.

Por tanto la CGT estamos ante la necesidad de solicitar de la Administración que, demostrada la innecesaria aplicación de medidas de suspensión de empleo en la empresa SEAT, niegue dicha petición de ERE.

SEXTA.- Tampoco ha querido la empresa aportar el calendario para el año 2011. Se ha limitado a anunciar una posible reunión que cuatro días después de la comparecencia ante la Administración (15 de octubre) no se ha concretado. Este aspecto es relevante en la concreción del petitum del Expediente, toda vez que la empresa intenta solicitar una “carta blanca” para utilizar el ERE como una medida de flexibilidad a su antojo.

No sólo pretende poder intercambiar las jornadas de suspensión individual con los días de paro de las líneas, si no que persigue una capacidad de utilizar el calendario a su antojo pudiéndose dar el caso de que tengamos una aplicación de días de ERE en el primer periodo del año y que posteriormente la empresa consiga una producción real muy por encima de las previsiones tan pesimistas que presenta para justificar su petición. Incluso se podría dar el caso de que la misma plantilla que estuviera en el desempleo en

los primeros meses del año, acumulara decenas de días de producción extraordinaria en la segunda mitad del año 2011.

La CGT entendemos que la Administración no puede aceptar que un ERE basado en motivos de producción sea utilizado para aplicar una medida de flexibilidad que la empresa lleva solicitando a la Representación Social y que no le ha sido concedida por la negociación colectiva.

SEPTIMA.- Las ayudas oficiales entregadas a SEAT son públicas y notorias. Pero en todas estas ocasiones se ha desaprovechado la oportunidad de entrar a formar parte del accionariado de la empresa y poder realizar una labor de control en los movimientos industriales y financieros de esta empresa. En este sentido, es notoria la diferencia de la trayectoria de empresas en las que los gobiernos han mantenido la intervención financiera con acciones que permitieran ese control, como es el caso del gobierno Checo en la empresa Skoda, en contraposición de SEAT que ha recibido ayudas abundantes en los últimos quince años sin que ninguna Administración haya aprovechado para adquirir acciones y posibilidades de control.

Pero en el caso que nos ocupa hay que sumar las ayudas obtenidas en los últimos meses, a raíz precisamente del espectáculo público generado para la adjudicación del modelo Audi Q3. Es pública y notoria la concesión de ayudas por parte del Gobierno español y de la Generalitat para la fabricación de dicho modelo en la fábrica de Martorell.

Es la propia Administración quien conoce, de manera directa, las cantidades reales que han sido entregadas a la empresa SEAT, y por ende a su accionista, la multinacional VW. En todo caso bastaría recordar que ya en 1993, el proceso de crisis generado para el traslado de la fabricación de Zona Franca a Martorell, se aportaron por el Gobierno central 228,38 MM€ (38.000 MM de ptas), y por parte del Govern 48,08 MM€ (8.000 MM de ptas.)

A esto hay que añadir las ayudas por la creación del centro de diseño de Sitges, cerrado para trasladarlo posteriormente al Centro Técnico de Martorell y actualmente se habla de 300MM€ más para la fabricación del modelo Q3. La última noticia al respecto es la concesión de 40 millones para el desarrollo de un vehículo eléctrico, cuestión ésta que coincide en parte con la petición realizada por la CGT en anteriores EREs.

Las políticas industriales de las multinacionales del sector se han centrado en la obtención de mayores beneficios basándose en el ahorro y abaratamiento sobre todo del coste de la mano de obra. Sin embargo el gasto en la búsqueda de tecnologías de futuro y por supuesto con un mayor valor añadido, ha quedado relegado a lo que “manden” las casas matrices, o literalmente olvidado.

En la CGT pensamos que la capacidad de mantener en el futuro una industria del automóvil y todo su sector auxiliar, pasa por acometer la investigación y diseño de vehículos más ecológicos con motorizaciones libres de los combustibles derivados del petróleo, verdadero problema no sólo para la economía general sino para el conjunto de la industria automotriz y por supuesto para el conjunto del planeta.

Compartimos también la opinión de las Administraciones Públicas cuando manifiestan su oposición a las políticas de las multinacionales que usan las deslocalizaciones como

chantaje para obtener empeoramientos en las condiciones laborales y que se debe seguir la senda de la innovación para garantizar el empleo.

Pero no ha habido, ni por las empresas ni por la Administración, más que tímidas referencias a proyectos de muy largo plazo y sin aplicación generalizada, única forma de reducir el impacto ambiental de la industria automovilística y, sobre todo para la seguridad del empleo en el futuro.

Por ello es necesario que las ayudas que se den desde las Administraciones se conviertan en una intervención real para un control futuro de las acciones y de las decisiones de las empresas que garantice que los fondos públicos no sean usados para el aumento directo de los beneficios empresariales, si no para racionalizar, también a favor de los trabajadores, los ritmos de trabajo, la formación, las políticas industriales y de innovación tecnológica en nuevas fuentes de energías totalmente renovables para los vehículos que se fabriquen.

OCTAVA.- Esta parte entiende que la petición de la empresa, lejos de responder a una motivación coyuntural por una bajada de ventas, viene ligada al interés de seguir recibiendo aportaciones económicas del erario público por medio del desempleo. **En este sentido incumple lo establecido en el Reglamento recogido en el RDL 43/96 de 19 de enero que en su artículo 20.b establece que las suspensiones de empleo deben responder a argumentos coyunturales y por tanto no pueden ser utilizadas para la consecución de objetivos estructurales o largamente expresados por la empresa.**

Estos datos dejan patente que este ERE responde a un interés de la empresa de recoger “beneficios sociales” del Estado, por medio del desempleo aunque prevea vender los coches que produciría en este periodo de días de suspensión que solicita. Esto nos lleva a plantear a la Administración que se produce una circunstancia contraria a la exigencia legal de causas de producción ya que, la empresa SEAT puede seguir produciendo todos los días laborables de calendario restantes del año 2009 pues la previsión de ventas supera las producciones previstas sin aplicación de ningún ERE.

NOVENA.- La empresa ya da por hecho el calendario para los meses de noviembre y diciembre, que están supeditados a la resolución del presente Expediente, como demuestra la documentación presentada en la pasada reunión de la Comisión de Transporte y Comedores del día 20 de octubre de 2010, y que reproducimos a continuación.



DECIMA.- Que durante el periodo de consultas, hemos solicitado a la empresa la información relativa a la carga de trabajo de la Fábrica de la Zona Franca y en el momento de realizar y presentar este contrainforme de oposición al ERE, no nos ha sido proporcionada.

Desde el mes de mayo no existe ninguna afectación de ERE diario, siendo únicamente afectada la plantilla del centro productivo de Zona Franca por los días de afectación de ERE por calendario

Resulta por tanto evidente que, existiendo una programación de producciones mayor para 2010, de ninguna forma puede existir afectación por ningún Expediente a la plantilla del centro de Zona Franca por no concurrir las causas de producción argumentadas por la Empresa en su Memoria.

En consecuencia con todo lo anteriormente manifestado, este Sindicato sostiene,

Que podemos encontrarnos ante un supuesto de fraude de ley, en el que, por medio de la referida solicitud de ERE se esté llevando a cabo una reestructuración empresarial, así como una transferencia de costes al conjunto de la sociedad eludiendo de este modo las regulaciones legales y de competencia oportunas.

Que la Ley no dota a los empresarios de un poder omnímodo. El artículo 38 de la Constitución Europea (libre mercado), establece claramente el límite del interés general o interés de la economía del estado que según la CE es una economía social de mercado, DONDE EL INTERÉS GENERAL SIEMPRE SE ENCUENTRA POR ENCIMA DEL INTERÉS PRIVADO. En consecuencia, recurrir al despido temporal o total de trabajadores cada vez que el mercado tiene un ciclo, no sólo es actuar contra el interés general, sino ACTUAR DE FORMA FRAUDULENTA para el interés privado al cargar a la Economía social de mercado (interés general) los ajustes o reestructuraciones y financiarse con dineros públicos. Es también FRAUDE porque se traslada el DEBER HACER al cual los empresarios están obligados (ser empresario es asumir el riesgo y ventura del negocio que se tenga), a una obligación externa (financiación con dineros públicos), fuera del estricto negocio privado y, en consecuencia se produce un atentado contra el interés general.

Que igualmente, esta parte entiende que se puede estar produciendo un fraude de ley en las informaciones y alegaciones sostenidas por las empresas, así como respecto de la información entregada a las diferentes representaciones de los trabajadores y del propio período de negociación y de las causas de los expedientes de regulación temporal de empleo.

Por todo ello,

S O L I T A M O S:

Que teniendo por admitido este documento de contrainforme contra el ERE 1.670/10, presentado por la empresa SEAT S.A., sea denegado y devuelto a la empresa y no sea homologado el acuerdo de 22 de octubre de 2010 por los siguientes motivos:

- Por existir alternativas suficientes, sin cargo al erario público, que pueden eliminar la pretendida necesidad de un Expediente de suspensión de contratos por medio de formación, prejubilaciones, adelanto de la fabricación del Q3 y otras medidas que esta parte ha demostrado posibles.
- Por el fraude de ley que significa usar los medios económicos del desempleo para un beneficio económico en el rebaje del stock cuando las producciones son necesarias por existir una situación de ventas que mejoran la del año anterior.

Que dicha denegación conlleve la aplicación de las medidas necesarias que mantengan el empleo en la empresa SEAT, en especial la fabricación de los coches que respondan a mayores previsiones de los 334.181 contenidos en el ERE presentado por la empresa, en una nueva negociación en la que la empresa informe tanto de los stocks como de las previsiones de plantilla para el nuevo modelo Audi Q3 y los datos exigidos durante la negociación pasada.

Que responda la multinacional VW como único accionista de SEAT con los cuantiosos beneficios acumulados en los últimos años.

Barcelona, 22 de octubre de 2010

Secciones sindicales de la CONFEDERACION GENERAL DEL TRABAJO en la empresa SEAT S.A.

