

Generalitat de Catalunya
Serveis Territorials de Treball a
Barcelona/Oficina d'Atenció
Ciutadana (OAC)

Número: 0279E/107354/2009
Data: 03/12/2009 11:58:14

Registre d'entrada

SEGUNDA.- Que se fundamenta la petición de la empresa en la falta de pedidos y la fuga de ventas en el sector del motor. Esta cuestión quedará resuelta por el presente informe de la Comisión que atiende a la empresa SEAT y a las necesidades de producción y de planta.

**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 2839/09
PRESENTAT PER SEAT PER CAUSES DE PRODUCCIÓ EL 19 DE NOVIEMBRE DE
2009**

LUIS DONCEL RAMOS, con DNI nº 35.091.395 L y FRANCISCO SELAS PARRILLA, con DNI nº 37.358.946 T 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 Cr tra N -Il s/n, 0 8760 M artorell, por medio de este escrito, comparecen ante este Organismo y, como mejor proceda en Derecho,

Produccions mensuals 1990-2009

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 19 de noviembre de 2009, por el que se solicita la suspensión temporal de contratos de 7.484 personas, de un total de plantilla de 11.649, 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

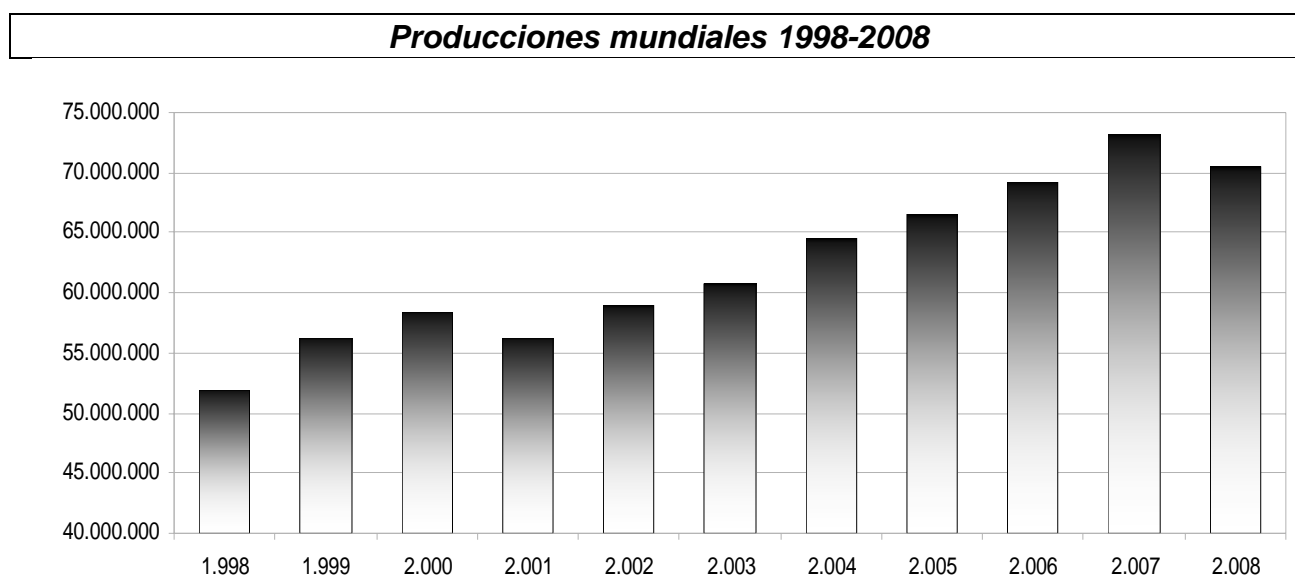
temporal y personal:

- 51 días de paro afectando a 2.150 personas de la línea 1, 2.140 personas de la línea 2 y a 970 personas de la línea 3, en cualquiera de las líneas
- Suspensión de 1.100 contratos diariamente en dos periodos comprendidos desde el 4 de enero al 30 de julio y desde el 31 de agosto al 23 de diciembre de 2010.

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, es decir reducción de la capacidad productiva, lanzando gente a la calle bien de forma permanente, bien de forma temporal y trasladar los costes al erario público ya que si no, nos encontramos ante un **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” sin que las autoridades mundiales y estatales hagan algo al respecto. Y todo en nombre de la “libertad absoluta del movimiento de los capitales”, confundiendo, engañando y estafando a millones de personas, en nombre del libre 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:

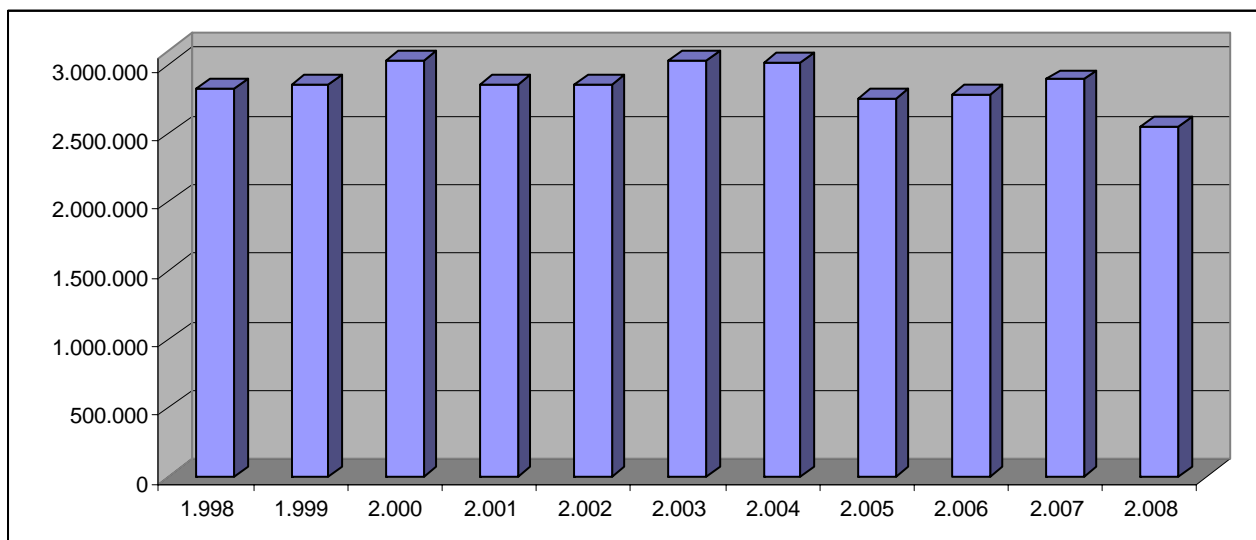


Datos de OICA (Organización Internacional de Constructores de Automóviles)

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 2008 es de un 35,81%, es decir una media de aumento de ventas mundial de un 3,58% anual en todo el periodo, a pesar del descenso de un 2,23% en el último año.

Producciones en el conjunto de constructores de auto en España

	pasajeros	comerciales	totales	variación año ant.
1.998			2.826.063	10,30%
1.999	2.281.617	570.772	2.852.389	0,93%
2.000	2.366.359	666.515	3.032.874	6,33%
2.001	2.211.172	638.716	2.849.888	-6,03%
2.002	2.266.902	588.337	2.855.239	0,19%
2.003	2.399.374	630.452	3.029.826	6,11%
2.004	2.402.501	609.673	3.012.174	-0,58%
2.005	2.098.168	654.332	2.752.500	-8,62%
2.006	2.078.639	698.796	2.777.435	0,91%
2.007	2.195.780	693.923	2.889.703	4,04%
2.008	1.943.059	598.595	2.541.654	-12,04%



Estos datos hablan de una estabilidad en las producciones en el conjunto de las marcas del estado español ya que a pesar del descenso de ventas en el mercado español en 2008 de un 28,09%, las producciones han bajado sólo un 12,5% con respecto a la media de los últimos 10 años y un 12,04% con respecto al año 2007.

También reflejan una indudable acumulación de beneficios en manos de las grandes multinacionales del auto que, lejos de ser invertidos en mejoras productivas estructurales 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.

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 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 stockajes.

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 este mismo año, son una prueba evidente del uso premeditado de los EREs presentados para este año 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 55,73% del ERE concedido.

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.- Pero hay que añadir aún que los propios datos facilitados por la empresa, abundan en la falta de justificación del ERE, o al menos del volumen del petitum de este expediente por cuanto la petición de 1.100 personas en desempleo diario no corresponde con el cálculo que se desprende de los propios datos de la empresa.

Si tenemos como referencia las producciones realizadas en 2009 (301.025) y en las que siempre ha habido unas 200 personas menos de las solicitadas en desempleo diario, las previsiones de 326.578 coches para 2010 (pag. 3 de la memoria), hacen poco justificable que se haya de aumentar el personal diario en desempleo hasta las 1.100.

Pero una simple regla de tres, y según los datos de la empresa, se reduce a 903 personas las necesarias para dejar de fabricar las 59.502 unidades:

Si para hacer 415160 coches necesita la empresa 6300 MOD, para hacer 59.502 el resultado son 903 y no las 1.100 que solicita la empresa.

SEXTA.- Que las informaciones actuales sobre la evolución de las ventas en el mes de noviembre, conocidas a 1 de diciembre, han sido una novedad positiva para todas las partes que hemos de resolver y proponer informe ante la presentación del Expediente. Todos los medios de comunicación se han hecho eco sobradamente de la noticia. Ponemos un ejemplo:

Las ventas de coches consolidan su recuperación y crecen un 37%

Los concesionarios reducen sus stocks a la mitad, hasta 225.000 vehículos

DOLORS ÀLVAREZ
Barcelona

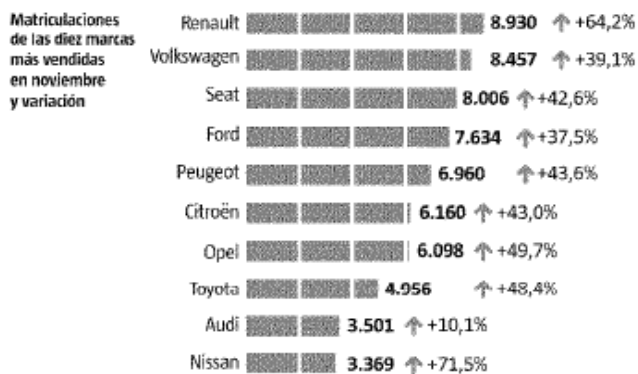
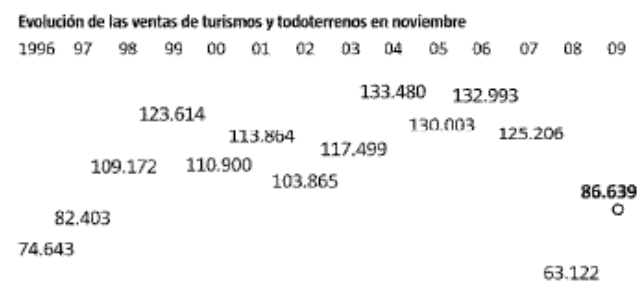
La recuperación de las ventas de coches se ha consolidado en noviembre con un aumento del 37,3 por ciento y un total de 86.639 unidades matriculadas, frente a las 63.122 del mismo mes del año 2008. Se confirma así el impacto positivo de las ayudas del Plan 2000 E, que por sí solo va a generar este año una demanda adicional de 125.000 vehículos, según las estimaciones de la asociación de fabricantes Anfac. Lo mismo ha ocurrido en Francia, donde las matriculaciones subieron en noviembre un 48%.

De momento, el repunte de ventas ha permitido reducir el stock de coches en los concesionarios en un 50%, hasta situarlos en 225.000 unidades, según revelan los datos de Faconauto. Se tra-

entre 940.000 y las 950.000 unidades, entre un 19 y un 18% menos que en el 2008. A principios de año, eran más pesimistas y pronosticaban entre 800.000 y 820.000 vehículos.

Son varios los datos que muestran el impacto del Plan 2000 E. El primero es el crecimiento en un 83,8% de la demanda de vehículos con emisiones de hasta 149 gramos de CO₂ por kilómetro, que son a los que afectan principalmente las ayudas. El segundo es que el segmento que más se está recuperando es de los utilitarios urbanos, también principales beneficiarios de las ayudas. Por este motivo, las organizaciones del sector se han apresurado a dar la voz de alarma respecto a la caída que se puede producir cuando expire el plan de incentivos, pues consideran que la rean-

Las ayudas del Gobierno reaniman el sector



FUENTE: Anfac

LA VANGUARDIA

mación del consumo privado no puede darse por confirmada. El Gobierno ha acordado mantener el plan en el 2010 hasta que se agote la dotación de 100 millones de euros, pero los cálculos del sector es que se agotará ya en el

primer trimestre. "El Plan 2000 E no sólo ha contribuido a la recuperación del mercado sino que, además, ha sacado de la circulación unos 200.000 vehículos con más de 10 años, altamente contaminantes e

Sin embargo, por parte de la empresa son perfectamente conocidas de antemano ya que en la fecha de comunicación del expediente (día 19 de noviembre), había pasado más de medio mes y la tendencia de ventas de dicho periodo debía señalar claramente la posibilidad de una mejoría en los términos que finalmente se han dado.

Por eso no es entendible que las previsiones de ventas para el próximo año sean inferiores a las obtenidas en 2009. No sólo los datos de noviembre en el mercado español

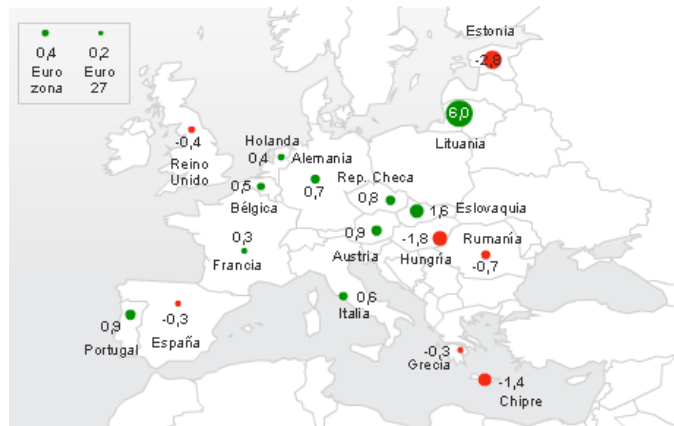
si no, y sobre todo, los datos europeos, hablan de una recuperación económica que para nada justifican unas previsiones a la baja en las ventas y producciones para el año 2010.

Aportamos a continuación algunos ejemplos de noticias al respecto:

El mundo

Variación del PIB de las principales economías europeas

Porcentaje de variación en el tercer cuarto de 2009 respecto del segundo trimestre.



En algunos países los datos aún no están disponibles

Fuente: Eurostat | elmundo.es

HACIA EL FIN DE LA CRISIS

La zona euro sale de la recesión mientras España sigue cayendo

- España es el único gran país de la región que no logra crecer
- Sólo otras dos economías siguen con caídas: Grecia y Chipre
- Alemania y Francia llevan ya dos trimestres consecutivos de crecimiento

Actualizado viernes 13/11/2009 17:51

El País

Recuperación de la economía

Alemania y Francia salen de la recesión

Las dos grandes economías de la zona euro sorprenden a los analistas al crecer un 0,3% en el segundo trimestre tras un año de caídas continuadas

JUAN GÓMEZ - Berlín - 14/08/2009

Las dos mayores economías de la eurozona, la alemana y la francesa, salieron de la recesión durante el segundo trimestre del año al registrar un crecimiento del producto interior bruto (PIB) del 0,3% en ambos casos. Los dos pesos pesados europeos indican así que la crisis económica podría estar terminando, al menos en lo que concierne a los países del euro. En conjunto, el PIB de los 16 países del euro cayó un 0,1% de abril a junio respecto al trimestre anterior, lo que supone una contención sustancial de la recesión.

El consumo privado y el gasto público apuntalan el crecimiento

Los pedidos en Alemania adelantan que la recuperación puede ser mundial

Pese a la mejora, la comparación interanual muestra fuertes descensos

Aunque la caída interanual del PIB alemán alcanza el 5,9% según datos de Eurostat -7,1% sin tener en cuenta la estacionalidad y el calendario-, los datos del último trimestre terminan técnicamente con la recesión.

En efecto, las previsiones aportadas por la empresa en la documentación solicitada por este sindicato en el periodo de consultas, y en el documento llamado “previsión de ventas SEAT 2009” se establece que se venderán en 2009, 330.397 vehículos, sin embargo para el año 2010 se prevén 323.414, lo que significa una reducción de 6.983 en la previsión de ventas.

Todo ello confirma nuestra conclusión de que la empresa persigue un segundo objetivo, además del de seguir rebajando estoc; una capacidad de flexibilidad en la producción en base a modificar las cargas o los días de producción en función de sus intereses. Esta flexibilidad la lleva intentando conseguir en las negociaciones de convenio y los sindicatos presentes en SEAT lo hemos rechazado por estar fuera de toda lógica productiva.

Por ello la CGT entiende que este objetivo de la empresa de conseguir una flexibilidad fuera de convenio utilizando un Expediente de Regulación de Empleo es motivo suficiente para que la Administración resuelva rechazar la pretensión de la empresa o subsidiariamente la reducción importante de lo que solicita.

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 del espectáculo público generado para la adjudicación del modelo Audi A316 (conocido públicamente por 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.

OCTAVA.- Que se está recuperando bolsa horaria a pesar de estarse aplicando un ERE. Los pocos datos aportados por la empresa, a petición de esta parte en la primera reunión, aportan la constatación de que se está trabajando por encima de la jornada normal en algunas secciones de manera que un total de 2.497 trabajadores han recuperado horas de la bolsa recogida en convenio. Ello ha sido siempre trabajando por encima de la jornada semanal reglada. La siguiente tabla es reflejo de los datos de los meses de junio, julio, septiembre y octubre de 2009.

DEP	ACR	Barcelona	Martorell				
20			156,63	425		9,46	
31			15,96	428			14,54
33			0,70	429			16,24
34			116,92	430			28,88
36			60,58	431			353,74
51			6,19	433			604,52
52			29,38	437			310,79
53			35,94	439			652,48
58			4,91	440			2,43
60			0,91	441			3.238,80
68		16,20	52,31	442			14,86
78			25,87	449			983,63
84			137,35	457			1.284,41
85			15,10	459			1.366,77
89			7,75	470			4,19
91			47,25	474			70,38
100			0,68	476			71,54
104			122,82	477			396,00
124			8,11	478			158,14
134		344,08		490		19,48	
136			226,48	494			36,50
144			97,77	496			33,50
145			76,61	502			8,08
147			122,11	503			4,08
154			53,17	509			110,23
160			32,74	513			56,00
170		79,53		515		1,08	180,31
185			43,80	517			31,25
186			133,50	518			138,34
204			35,30	519			52,22
212			52,74	530			8,33
216			149,95	596			13,33
230		1.073,25		605		64,55	
246		714,03		615		60,00	
265			12,77	618		578,40	
270			1,43	620		5,45	
288			55,63	626		18,63	
336			110,83	804			105,79
337			102,63	808			42,59
338			2,37	809			19,72
339			136,31	816		7,44	
357			23,41	821	30,03		
359			32,09	822	211,31		
360			6,00	823	603,79		
363		493,47		826			43,88
379			53,48	827			179,58
381		1,95		828			65,47
401			2.729,40	831			55,53
402			2.945,15	832			14,81
403			731,46	837			14,43
404			2.070,20	843			38,93
405			1.985,83	844			15,09
406			7.403,92	845			14,43
407			1.147,29	849			123,03
408			97,71	860		10,06	
411			609,53	910			4,02
415			2.752,93	915			85,99
416			3.252,90	920			2,38
420		14,75		961			21,40
421		44,29		963			31,54
422			44,64	TOTALES	845,13	3.556,10	39.300,56
						TOTAL	43.701,79
						JORNADAS	5.462,72
						PLANTILLA	25,53

Ante la falta de datos del resto de meses, una proyección de estos datos sobre los 5 meses anteriores de trabajo, se habrían trabajado en el conjunto del año, más de 12.000 jornadas lo que representa un 8% aproximado del total de las jornadas de ERE

consumidas en 2009 (150.009 según elaboración por los escasos datos aportados por la empresa).

NOVENA.- Que 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, las políticas industriales y de innovación tecnológica en nuevas fuentes de energías totalmente renovables para los vehículos que se fabriquen.


DÉCIMA.- 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.

UNDÉCIMA.- Las necesidades de plantilla para las producciones en SEAT han sufrido un claro descenso por la saturación de la actividad de los trabajadores y trabajadoras fruto

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".

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.

DUODECIMA.- 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 este contrainforme de oposición al ERE, no nos ha sido proporcionada.

Esa información es fundamental, puesto que la empresa, en la memoria explicativa del ERE (punto 3.3 Organización de la Producción) dice que la fábrica de la Zona Franca,

como la de Martorell, trabaja para las tres líneas del producto, pero **lo que no aparece en la memoria justificativa del ERE presentado por SEAT es:**

- **El taller de Prensas de la Zona Franca, además de trabajar en un 40 % para la fábrica de Martorell, realiza el otro 60 % de la producción de estampación de piezas comunes para distintos modelos fabricados en empresas del Grupo Volkswagen (Navarra, Bruselas, Alemania, Argentina, Sudáfrica, Chequia,...).**
- **El taller de Chapistería de la Zona Franca, aparte de la fabricación de componentes ligados a las tres líneas de producto de Martorell, también elabora componentes comunes a las empresas del Grupo mencionadas, en sus instalaciones de estampación en caliente.**
- **Ello supone que, la posible afectación de paro productivo para la plantilla de Zona Franca, derivada de una parada de producciones en Martorell, se absorbe por las mayores producciones de los modelos Volkswagen, Audi y Skoda, estando además previsto en 2010 un importante incremento de esas producciones para el grupo.**

A esto hay que sumar el hecho de que la empresa sigue aplicando un régimen de trabajo de, al menos, 17 turnos semanales que hacen posible que la parte de la plantilla que pudiera estar afectada por un supuesto ERE en el taller de Chapistería pueda ser destinada a trabajos en la Planta de Prensas. A esta parte le consta que incluso habría necesidad de incorporar más trabajadores o trabajadoras para poder cumplir con el objetivo de producción si cubrimos en la misma semana el descanso compensatorio, tal como establece el Convenio, por el trabajo extraordinario realizado en sábado o domingo.

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.

DECIMOTERCERA.- Que se está a punto de llegar a un **acuerdo con la mayoría del Comité**, en el que **no hay ningún aspecto de minimización de los efectos del ERE**. Los apartados del acuerdo no tienen consecuencias de minimización ni reducción de la afectación del expediente. Al contrario, el posible acuerdo firmado abre la posibilidad de ampliación del total de jornadas de ERE, hasta “51 días en conjunto” con lo que, al no definirse los días de afectación como aparece en la memoria, puede la empresa afectar los 51 días a las líneas con más trabajadores.

Esta parte sostiene que dicho acuerdo entra en contradicción con el objetivo del periodo de consultas de minimizar las consecuencias de la petición de la empresa y queremos hacer notar a la Administración que el “petitum” del ERE es totalmente indefinido, para que valore si procede el RECHAZO DE ESTE PUNTO DEL ACUERDO EN LA RESOLUCIÓN SOBRE EL ERE Y OBLIGUE A LA EMPRESA A CUANTIFICAR Y CONCRETAR LA AFECTACIÓN DE LOS DÍAS DE ERE EN CADA TALLER, LÍNEA Y GRUPO DE TRABAJADORES/AS.

DECIMOCUARTA.- Que la empresa se ha obstinado en negar la información sobre las previsiones de plantilla para el modelo Q3 que se ha de fabricar a partir de primeros de

2.011. La CGT hemos reiterado la petición de esta información por cuanto entendemos que para la fabricación de este modelo, durante el año 2010, se han de destinar posiblemente a cientos de trabajadores para la formación y puesta a punto de los puestos de trabajo en los que se realizará este modelo. La CGT creemos que es un dato que puede tener una gran relevancia en la verdadera afectación de las necesidades de plantilla y por tanto es un factor de minimización del ERE presentado por SEAT.

Así mismo, con objeto de reducir la afectación del personal de Mantenimiento coligado a Producción, deberían programarse todas aquellas actividades de mantenimiento preventivo que no se pueden realizar con la fábrica en funcionamiento. Esto también reduciría el número de personal afectado.

Por ello solicitamos a la Administración, por medio del presente contrainforme, que obligue a la empresa a cumplir con sus obligaciones en materia de información a la Representación Social en caso de nuevas actividades como recoge el E.T. En su art. 64 2.b. y facilite a esta Sección Sindical de CGT las previsiones de plantilla que afectarán a este nuevo modelo Audi A316. Igualmente que se programen las actividades de Mantenimiento que son necesarias.

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 FRAUDULENTO 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 2839/09, presentado por la empresa SEAT S.A., sea denegado y devuelto a la empresa y no sea homologado el posible acuerdo de 3 de diciembre 2009 por los siguientes motivos:

- **Por la excesiva coyunturalidad, aplicando EREs durante más de 26 meses.**
- **Por no acreditarse que existen las causas de producción alegadas.**
- **Por el dolo manifiesto que la empresa ha cometido al haber escondido la realidad de las producciones de Zona Franca y del conjunto del Grupo VW.**
- **Por la ilegalidad que puede suponer el haber aumentado la afectación, comparando ésta con el ERE que finaliza el 23 de diciembre de 2009.**
- **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 unas previsiones de ventas que superan las previsiones de producción.**

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 323.414 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, 3 de diciembre de 2009

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