

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

**CONTRAINFORME AL EXPEDIENTE DE REGULACIÓN DE EMPLEO 1752/09
PRESENTADO POR SEAT POR CAUSES DE PRODUCCIÓN EL 26 DE JUNIO 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 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 26 de junio de 2009, por el que se solicita la suspensión temporal de contratos de 7.789 personas, de un total de plantilla de 12.105, 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.

1.
 - 21 días de paro afectando a 2.150 personas de la línea 1.
 - 21 días de paro afectando a 2.140 personas de la línea 2.
 - 14 días de paro afectando a 970 personas de la línea 3.
2.
 - ERE de meses completos con 500 personas/día del 1 al 13 de septiembre y 900 personas/día desde el 15 de septiembre hasta el 23 de diciembre.

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 planteamos algunas cuestiones del entorno económico:

1. 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.**

Los costes laborales no son los causantes de los problemas del mercado. En este sector del auto y las empresas auxiliares, podemos comprobar que en su evolución histórica obtiene, más allá de las fluctuaciones coyunturales o sistémicas como la actual, unas **rentabilidades** y productividades altas y su valor añadido medido en riqueza se mantiene en cotas significativamente altas de beneficios.

Además las productividades de los trabajadores en las 18 fábricas del automóvil localizadas en el estado español son de las mayores del mundo, como reconocen tanto las autoridades, como los informes de los consultores privados.

2. 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.

Las hipotecas “subprime”, los “chiringuitos financieros”, la especulación y la financiarización de la economía, con alteraciones de los precios de las cosas sin sustento real en la economía real, así como la ausencia absoluta de controles, debido a la liberalización de los capitales y la connivencia de los “controladores privados” que estudian y califican las deudas y la mayor o menor solvencia de quien

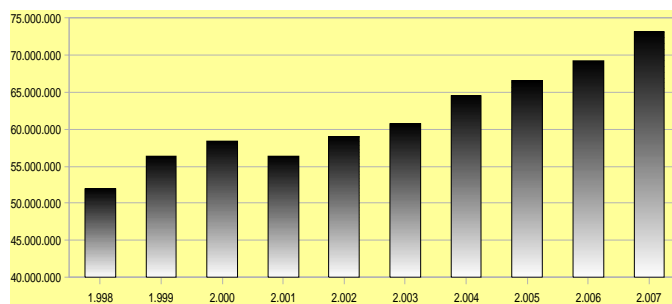
los paga, han devenido la causa motivadora del rompimiento de la confianza de las entidades financieras entre sí y ello ha colapsado el sistema de crédito influyendo de manera exponencial en el descenso de la financiación y del consumo.

Las políticas desreguladoras y de flexibilidad adoptadas los empresarios, como en la mayor parte de las veces por los gobiernos que las avalaban, sumadas al incremento de los tipos de interés desde el Banco Central Europeo, preocupado por el control monetario y los beneficios empresariales y olvidándose de su factor regulador y controlador de las tropelías financieras, han generalizado el empeoramiento de las condiciones de empleo. **En efecto, con sueldos por debajo de una renta aceptable en el mercado actual, se ha llevado a grandes capas de la población a retener el consumo en cuanto se han producido las primeras alarmas de crisis económica pues sus rentas globales y sus salarios, han decrecido en un 5% en el período del 2006/2008 según la OCDE.**

En una sociedad cada vez más globalizada, las empresas del auto, multinacionales en su casi totalidad, han llevado a amplias zonas del planeta la política de abaratamiento de las condiciones salariales y el aumento de productividad sin límite (DESLOCALIZACIONES Y EXTERNALIZACIONES) Así, los distintos gobiernos de la UE, han renunciado a poner límites o a establecer políticas coordinadas para que los costes de producción, y en especial los costes laborales, fueran homogéneos tanto para el mercado de los 27 como en el conjunto de la Unión Europea.

Estas acciones por parte de multinacionales y empresas y las omisiones del deber de velar por el interés público de Estados y Administraciones han significado unos aumentos de las capacidades productivas que han eliminado la necesidad de contratación y por tanto la posibilidad para que más personas accedieran a un puesto de trabajo y a un sueldo. Por otro lado, quien ha conseguido uno de esos puestos de trabajo, ha tenido que entrar con dobles escalas salariales por medio de sueldos por debajo de los 800€ mensuales para los recién ingresados.

	pasajeros	comerciales	totales	variación año ant.
1.998			51.932.086	-2,23%
1.999	39.759.847	16.499.045	56.258.892	8,33%
2.000	41.215.653	17.158.509	58.374.162	3,76%
2.001	39.825.888	16.479.037	56.304.925	-3,54%
2.002	41.358.394	17.635.924	58.994.318	4,78%
2.003	41.968.666	18.694.559	60.663.225	2,83%
2.004	44.554.268	19.941.952	64.496.220	6,32%
2.005	46.862.978	19.619.461	66.482.439	3,08%
2.006	49.918.578	19.304.397	69.222.975	4,12%
2.007	53.049.391	20.103.305	73.152.696	5,68%



*Datos de OICA (Organización Internacional de Constructores de Automóviles)
Los datos de 2008 siguen sin constar en la información estadística de la OICA*

De esta manera la evolución de los mercados mundiales quedan reflejados en los anteriores cuadros. **En él se puede comprobar que el crecimiento de venta de coches mundial ha tenido una tendencia claramente creciente de manera que la diferencia entre el año 1998 y 2007 es de un 40,86%, es decir una media de aumento de ventas mundial de un 4,08% anual en todo el periodo.**

Estos datos 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.

En el caso del Estado Español, desde mayo del 2007 hasta ahora, se han entregado a los empresarios más de 20.000 millones de euros a través de modificaciones fiscales y préstamos del ICO. El reciente 8 de julio el Parlamento español ha aprobado con los votos del PSOE y del PP un nuevo plan de ayudas a los Bancos y Cajas de Ahorros que significan más millones de € para la oligarquía financiera.

Se demuestra ahora, que la sobreexplotación y la sobreproducción creada por la codicia de acaparar todo el mercado cada marcas del auto, ha sido una de las causas de la crisis industrial que ha seguido a la crisis financiera. **A nuestro entender, la bajada de salarios y la pérdida de poder adquisitivo de las plantillas, así como la sobrecapacidad productiva fruto de los aumentos de productividad y flexibilidad, es lo que ha generado la crisis actual en la economía productiva. Por eso el mantenimiento de las exigencias de la patronal del Auto, de más productividad y rebajes de salario, así como de despidos más baratos, sólo pueden provocar un aumento de la espiral negativa de crisis al disminuir la capacidad de compra de las clases populares y por tanto, aumentar la recesión del mercado.**

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 bajada de ventas y producciones.

3. Que las políticas empresariales en materia de logística, tanto de materia prima como del estockaje 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.

Este sistema, a elección voluntaria de las propias empresas, se enmarca en el ámbito del poder de dirección de la empresa y se encuentra desarrollado desde la responsabilidad, el riesgo y la ventura empresarial.

4. En SEAT, los términos de amortización de las inversiones se han reducido al mínimo legal de cinco años. Esto ha permitido a la empresa descontar cantidades elevadas en sus resultados anuales que han sido transferencias a los beneficios de la casa matriz. Por otro lado la realidad de las contabilidades de los últimos 20 años repite con sospechosa asiduidad la obtención de resultados con pérdidas que podrán descontar de los impuestos de sociedades en los siguientes 10 años, periodo que una vez acabado, registra una nueva situación de pérdidas para poder seguir, en la práctica, reduciendo hasta el mínimo el pago de los impuestos generados por una actividad industrial que según todos los datos es realmente rentable.

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.

5. 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.

CUARTA.- Que esta parte no aceptamos los argumentos aducidos por la empresa basados en la evidente bajada de ventas en el sector. La Dirección de SEAT, ha realizado en los últimos años una serie de cambios estratégicos, dejando de fabricar modelos viables que han sido causa fundamental de la situación actual.

Pero además, en este Expediente presentado el 26 de junio de 2009, la empresa ha obviado la evolución del mercado, tanto en España como en Europa, de ese mismo mes de junio. Los datos aportados en la memoria del expediente hablan hasta el mes de mayo. Pero los datos del cierre de junio han sido conocidos una vez iniciado el expediente siendo catalogados como los más positivos desde 2002, con un aumento en las ventas mundiales de SEAT del 0,7%, dato muy significativo porque significa un punto de inflexión respecto a los 12 meses anteriores. Sin embargo la empresa no ha modificado en nada las previsiones presentadas inicialmente manteniendo una previsión de bajada de ventas progresiva.

La CGT entendemos que dicha modificación de la tendencia de ventas debería ser motivo suficiente para que la empresa cambiara sus previsiones de producción y ventas y por tanto se modificara el petitum de este Expediente rebajando, cuando no eliminando totalmente, la petición de desempleo.

Aún más, la reciente noticia del aumento de un 4% en los pedidos industriales en Alemania en el mes de junio, por tercer mes consecutivo de manera positiva, e igualmente en los pedidos comerciales en el exterior con un 10%, tampoco han sido tenidos en cuenta. Hay que resaltar que la subida de producciones del modelo Ibiza registrada en los últimos meses ha sido precisamente tras la recuperación de ventas en Alemania por las ayudas oficiales en la compra de vehículos.

Por ello entendemos que la Administración de la Generalitat no puede aceptar este Expediente debiendo exigir a la empresa la retirada del mismo y la negociación con la Representación social de un plan alternativo, sin ERE.

QUINTA.- 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.

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.

Sin embargo en este expediente la empresa ha ofrecido, quizás involuntariamente, una prueba irrefutable del objetivo real de su petición de ERE. En la página 3 de su memoria plantea las nuevas previsiones de ventas en base a la evolución del mercado, recordemos, sin contar la evolución favorable de junio:

2.4 Previsión de las ventas de SEAT en 2009

Como el mercado no mejora, la previsión es que el año 2009 se cierre con unas ventas de 325.770 unidades.

En el período enero - mayo se han realizado 135.080 ventas, restando 190.698 para alcanzar el objetivo anteriormente indicado.

Estas previsiones se contradicen, sin embargo, con las previsiones de producción (que justifican para la empresa su petición de ERE). Estas previsiones son:

Reducción de la producción

Debido al prolongado, y cada vez más acentuado, descenso de las ventas, que ya persiste desde hace más de un año, la empresa ha rebajado la previsión de producción para 2009 fijándola en 289.010 coches, de los cuales 97.678 corresponden al período agosto - diciembre 2009.

Es decir, existe una diferencia de 36.760 coches que no se fabricarán a pesar de estar prevista su venta. Esto sólo puede tener la justificación de una bajada del stock QUE PARA NADA PUEDE CONSIDERARSE COMO CAUSA COYUNTURAL NI DE PRODUCCIÓN. Todo lo contrario, 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.

SEXTA.- 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 de los sistemas implantados por la empresa y denominados SPS o RDEs.

En efecto, los niveles de productividad han tenido un ascenso reflejado en la caída del número de personas necesarias para realizar la producción de manera que como vemos en el siguiente cuadro, el número de cargas necesario para fabricar los coches ha ido bajando en los últimos años, y de manera especial, en el periodo de los dos EREs aplicados desde noviembre de 2008.

	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	2.036	5.699	2,7991
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 actual	1.818	4.485	2,4670

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 20'78%, con una media anual del 4,62%.

En números totales, la realidad es que actualmente se fabrican 170 coches diarios menos (-8,51%) pero esto se hace con 1703 personas menos, un -27,52% 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” que, desgraciadamente, ha sido cumplido. 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 corrobora uno de los sindicatos firmantes del Convenio en sus hojas informativas.

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”.

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 plantilla de más de 1.000 personas.

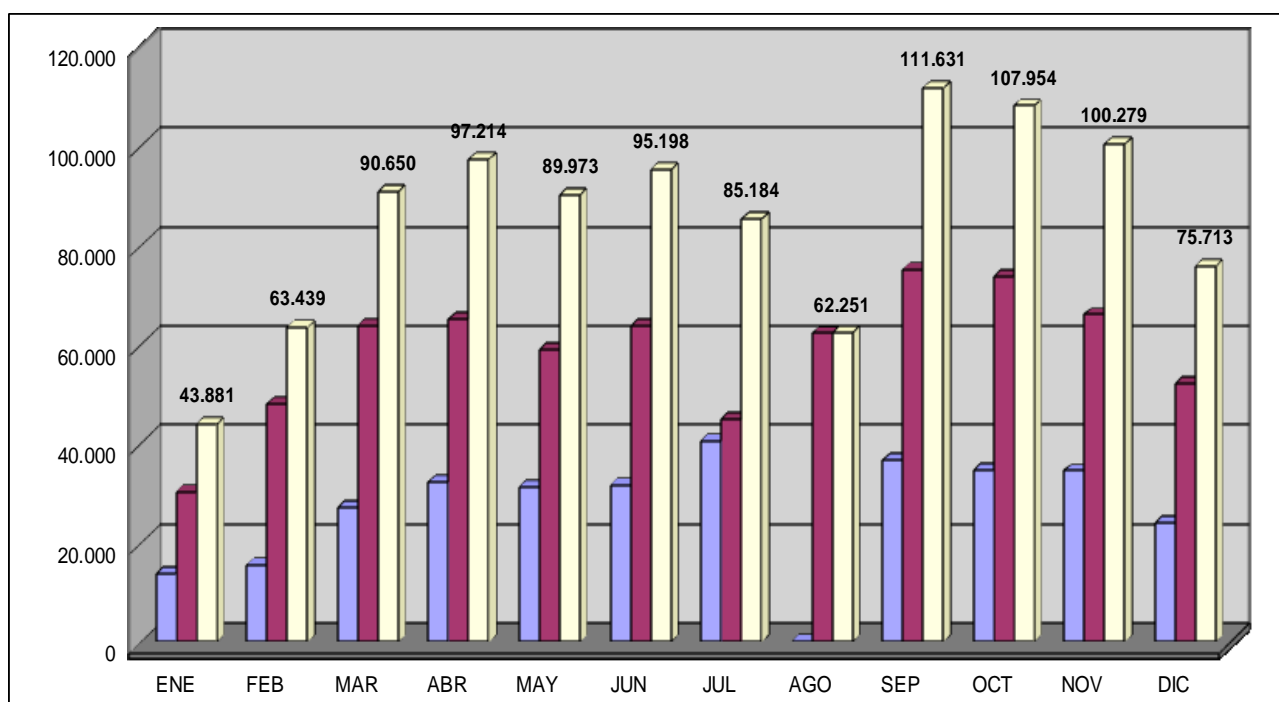
SEPTIMA.- Que durante el periodo de consultas, y siempre basándonos en los propios datos de planificación con los que trabajan los Servicios Técnicos de la Empresa (que adjuntamos), hemos argumentado a la representación empresarial que, **para el Centro de Trabajo de la Zona Franca, no existe justificación para la aplicación de ningún ERE**, puesto que de la planificación de producciones se deduce lo siguiente:

- La fábrica de la Zona Franca, como consta en la memoria (punto 3.3 Organización de la Producción) tiene un taller de Prensas y otro de Chapistería.
- Que en esa factoría se trabaja para las tres líneas de producto existentes en Martorell (Ibiza en sus distintas versiones, León, gama Altea y Exeo) con lo que podría entenderse una afectación proporcional a la que se derive de aplicar una parada de producción en cualquiera de esas líneas en Martorell.

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.
- En los meses de septiembre a diciembre de 2009, periodo para el que se solicita por SEAT, S.A. la autorización de suspensión de contratos, las producciones de SEAT previstas para Zona Franca sufren una reducción cercana al 10 %, mientras que las producciones para las distintas empresas del Grupo Volkswagen, para las que se ha mencionado que se trabaja en Zona Franca, reflejan un incremento superior al 22 %.
- Ello supone que, la posible afectación por un ERE de la plantilla de Zona Franca, derivada de una parada de producciones en Martorell, no sólo se absorbe por las mayores producciones de los modelos Volkswagen, Audi y Skoda, sino que se necesitará mas personal para su realización.

Que los datos que sostienen esta situación vienen reflejados en los siguientes cuadros.



Como se puede comprobar, además de trabajar durante el mes de agosto por aplicación del corredor de vacaciones, en los meses para los que solicita la suspensión de contratos (de septiembre a diciembre), las producciones de modelos SEAT y VW en Zona Franca son superiores a las que se han realizado en el primer semestre del año.

En concreto, la media de las producciones mensuales previstas para los últimos cuatro meses de 2009 significan un aumento del 22,41% sobre los siete primeros meses del año, pero contando que en Zona Franca se trabaja también en agosto, el aumento de media sobre los ocho meses anteriores es del 26,02%.

Nuestros cálculos cifran el personal necesario para absorber el aumento de producciones, en 160 personas. Teniendo en cuenta que en los meses de mayo, junio y julio sólo ha habido 45 personas de Zona Franca afectadas por el ERE 317/08 (incluidos de manera voluntaria). En el peor de los casos harían falta 115 personas más para poder alcanzar la producción prevista para los meses de septiembre a diciembre en Zona Franca.

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.

Durante la confección de este Contrainforme hemos conocido la producción real del mes de junio y las nuevas previsiones de producción de julio a diciembre de la Planta de Prensas. Y los datos nos dan la razón a la CGT en cuanto al cambio de ella tendencia que significan los datos del mes de junio en ventas. La empresa sí ha modificado sus previsiones, pero las ha escondido tanto al Inspector actuante de mediador en el periodo de consultas, como a la CGT.



SEAT

VOLÚMENES DE PRODUCCIÓN

FABRICACIÓN ZONA FRANCA (BARCELONA)

PROGRAMA OPERATIVO

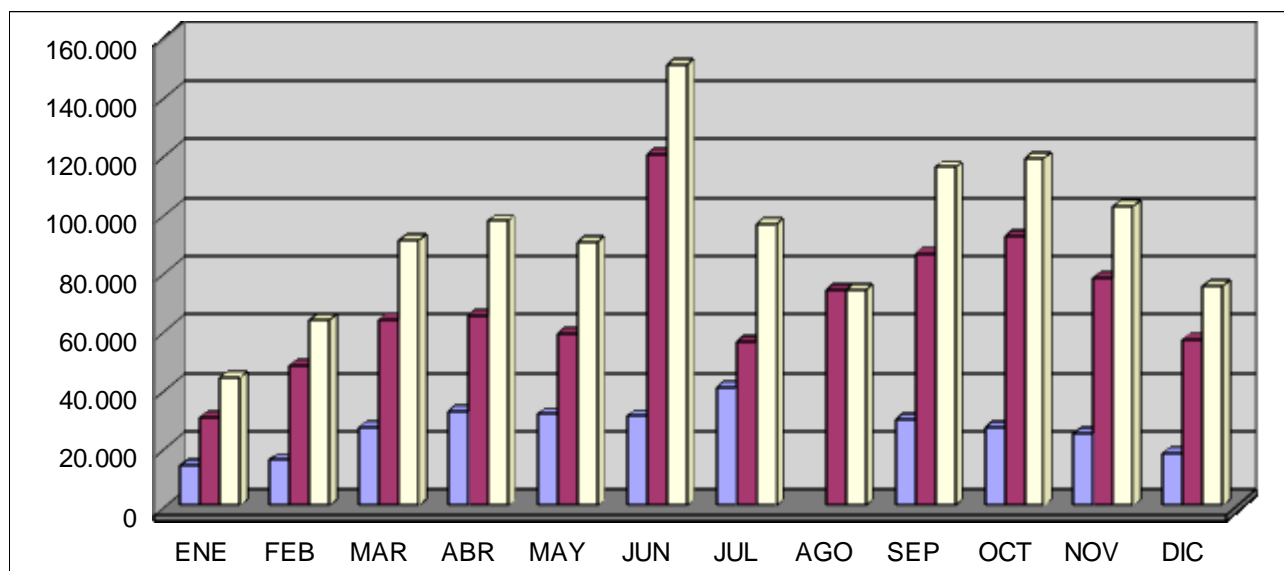
COCHES / MES

Símbolo	Modelo	REAL	REAL	REAL	REAL	REAL	REAL	PREVI	PREVI	PREVI	PREVI	PREVI	PREVI	Forecast
		Ene 18	Feb 20	Mar 22	Abr 20	May 20	Jun 20	Jul 23	Ago 20	Sep 22	Oct 21	Nov 21	Dic 16	243
SE250 5P	PQ25 Ibiza 3 V	4.676	4.122	7.211	10.955	10.145	11.758	14.806	0	9.227	7.742	7.256	5.444	92.442
SE254 3P	PQ25 Ibiza 2 V	2.410	2.568	4.668	6.723	7.441	5.872	6.520	0	4.977	5.134	4.812	3.502	54.627
SE253	PQ25								0					0
SE240	PQ24 Ibiza 3p S04													0
SE240	PQ24 Ibiza 5p S04	1.038	2.383	2.084	1.725	1.849	1.042	1.205		1.291	810			13.427
SE 241	PQ24 Córdoba S14	549	815	604	704	783	1.127	279	0	0	0	0	0	4.861
SE 240/1	PQ24 CKD Mexico													0
SE 350	PQ35 León S5	3.138	2.908	6.326	6.540	5.548	5.599	9.673	0	7.104	6.755	6.330	4.675	64.596
SE 370	PQ36													0
SE 351	PQ35 Toledo MPV	26	39	89	208	201	8	0		0	0	0	0	571
SE 352	PQ35 Altea XL + FREETRACK	1.302	1.046	2.324	2.066	1.712	1.568	2.407		1.901	1.811	1.699	1.238	19.074
SE 359	PQ35 Altea	400	553	894	1.636	1.619	1.321	1.680		1.143	1.089	1.022	717	12.074
SE 371	PQ36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SE 368	PQ36													0
SE 411	Exeo	98	1.065	2.706	2.529	1.815	1.108	990		1.616	1.594	2.001	1.582	17.104
SE 412	Exeo Avant	4	10	13	32	115	1.049	2.849		2.125	1.757	1.463	817	10.234
VW 240	PQ24 Polo 3p (PAMP/BRUX)	3.172	4.715	11.599	10.251	4.733	23	0	0	0	0	0	0	34.492
VW 240	PQ24 Polo 5p (PAMP/BRUX)	12.501	21.193	17.779	16.417	9.687	5.057	3.902	2.624	2.055	4.808	0	0	96.023
VW 250	PQ25 Polo 3p (PAMP/BRUX)										8.591	8.589	6.673	23.853
VW 250	PQ25 Polo 5p (PAMP/BRUX)	47	60	85	233	2.873	11.600	11.958	21.976	29.093	22.092	22.085	17.158	139.260
VW 254	PQ25 Polo MPV													0
SK240/1/2	PQ24 SKODA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SK250/252	PQ25 SKODA	7.685	14.763	20.251	21.304	21.803	25.847	13.812	26.340	25.200	25.200	21.660	17.048	240.913
SK250	PQ25 SKODA Roomster	1.290	2.210	4.011	4.286	4.329	5.309	2.269	4.914	4.641	3.780	3.325	2.876	43.240
AU210	PQ25 AUDI													0
VW 465	PQ35 VW EOS	1.993	1.774	1.808	2.078	1.776	1.642	1.595	397	1.621	1.276	1.190	675	17.825
VW 364	PQ35 SCIROCCO	3.172	3.128	3.987	4.562	4.807	4.583	4.428	863	4.687	3.954	3.706	2.199	44.076
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CHINA	PQ24 Polo A04	0	0	0	0	0	48.700	10.370	9.390	9.450	9.660	8.500	2.348	98.418
South Africa	PQ24 CKD	380	87	343	1.138	3.261	12.509	2.723	1.346	1.380	1.518	16	0	24.701
South Africa	PQ25 CKD	0	0	0	0	26	52	140	845	2.978	5.972	6.993	2.538	19.544
Argentina	CKD Polo A04	0	0	3.868	4.697	5.451	4.760	4.630	4.760	5.073	5.040	1.737	5.474	45.490
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL SEAT	13.641	15.509	26.919	32.218	31.228	30.452	40.409	0	29.384	26.692	24.583	17.975	289.010
	TOTAL VW	30.240	47.930	63.731	64.966	58.745	120.082	55.827	73.455	86.178	91.891	77.801	56.989	827.835
	TOTAL SEAT + VW	43.881	63.439	90.650	97.184	89.973	150.534	96.236	73.455	115.562	118.583	102.384	74.964	1.116.845

Estos nuevos datos reflejan una nueva escala de producciones en las que destacan varios **datos clarificadores**, aún más, **de la improcedencia total de un ERE en Zona Franca**:

- las producciones suben desde 1.023.337 coches/mes a 1.116.845 coches/mes lo que significa un nuevo aumento del 9,14%.
- mientras que las producciones de SEAT bajan un -9,97%, en línea con las pretensiones de la empresa, las de VW suben hasta un 17,87%.
- en el mes de junio, que la empresa no ha tenido en cuenta para variar sus previsiones de ERE, la realidad es que se ha pasado de unas previsiones de producción de 95.189 coches/mes a 150.534 lo que significa un abultadísimo aumento del 58,13%.

De esta manera la gráfica de producciones a fecha de 10 de julio de 2009 sería la siguiente:



Resulta por tanto evidente que, existiendo una programación de producciones mayor para los cuatro últimos meses del año que en los anteriores ocho, 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.

OCTAVA.- Que se ha llegado 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, ya que incluso la reducción de hasta cinco días de la bolsa de horas de quien tenga más de 31 días adeudados en la bolsa colectiva, no reduce la afectación del expediente. Al contrario, el acuerdo firmado abre la posibilidad de ampliación del total de jornadas de ERE, hasta “56 días en conjunto” con lo que, al no definirse los días de afectación como aparece en la memoria, puede la empresa afectar los 56 días a las líneas con mas trabajadores.

Petium del Expediente:

	plantilla	días	jornadas
Línea 1	2.150	21	45.150
Línea 2	2.140	21	44.940
Línea 3	970	14	13.580
		total	103.670
Periodo 1	500	9	4.500
Periodo 2	900	71	63.900
		total	68.400
		suma total	172.070

Acuerdo de 9 de julio de 2009 (ejemplo):

	plantilla	días	jornadas
Línea 1	2.150	30	64.500
Línea 2	2.140	26	55.640
Línea 3	970	0	0
		total	120.140
Periodo 1	500	9	4.500
Periodo 2	900	71	63.900
		total	68.400
		suma total	188.540

Es decir: el acuerdo permite que en lugar de unos días concretos por línea de producción como solicitaba, se pueda llegar a 56 días en cualquiera de las líneas. El ejemplo del acuerdo anterior refleja que se podrían llegar a realizar 16.749 jornadas más de paro que lo solicitado por SEAT en el “petitum” del Expediente, si la empresa aplicase los 56 días en las líneas 1 y 2, de mayor plantilla, y ninguno en la línea 3, de menor plantilla. Por ello, las 8.799 jornadas por la condonación de hasta 5 días de la bolsa, de las 2.175 personas que adeudan mas de 31 días, significan la mitad de las 16.470 que los firmantes del acuerdo han concedido como más flexibilidad y posibilidades para la Dirección de SEAT.

Esta parte sostiene que el acuerdo firmado 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 se ha aumentado el “petitum” del ERE como resultado final de lo firmado, 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.

NOVENA.- Que en el acuerdo referido en el punto anterior, en los puntos SEGUNDO y SEXTO se vulnera contra el derecho de información de la Representación Social. El texto refiere la información de aspectos de la aplicación del ERE a una “comisión de seguimiento” que pretende arrogarse un papel que en derecho ostenta el conjunto de la Representación Social.

En todo caso, es constante el intento de la empresa y de los sindicatos firmantes de excluir al sindicato CGT, a pesar de la reciente sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya por la que se condena a la empresa por discriminación al sindicato CGT en los despidos del ERE de 2005, así como las numerosas sentencias de nulidad por los despidos de afiliados y afiliadas que se vieron afectadas por dicho ERE.

Entendemos que la Administración debe velar por el cumplimiento del principio de igualdad y por la defensa de los derechos fundamentales, como son los sindicales. Por ello debería valorar, en el supuesto de aceptar la homologación del acuerdo, rechazar y eliminar la clara discriminación y vulneración de derechos fundamentales que representa este articulado.

DECIMA.- Que la empresa ha retirado en las reuniones previas al acuerdo, su pretensión de aplicar un coeficiente de desempleo de 1,53 días por cada día de afectación de ERE. Sin embargo en los anteriores EREs se está aplicando un coeficiente de 1,25 días de desempleo por día de ERE.

Si se sigue aplicando dicho coeficiente de 1,25, se podría llegar a un total de consumo de jornadas de desempleo que, en el ejemplo de aplicación del acuerdo de 9 de julio, significa:

188.540*1,25 = 235.675. Es decir 47.135 jornadas más que equivalen a 220,26 puestos de trabajo anuales en SEAT.

Esta parte defiende que en el tipo de ERE de días sueltos por la paralización de una línea, el coeficiente a aplicar debe ser de 1:1, como lo han sentenciado, sin posibilidad de recurso en las demandas presentadas en un caso similar en la empresa Ford de Almusafes.

Por ello reclamamos de la Administración de la Generalitat que valore en su Resolución, en caso de autorizar algún tipo de paro días sueltos, que el coeficiente de afectación sea de 1:1, puesto que las causas productivas no han de afectar a festivos, que por definición no son días productivos.

UNDECIMA.- 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, además de haber tenido la empresa y los firmantes reuniones secretas, en las que por supuesto no hemos participado la CGT, es un dato que puede tener una gran relevancia en la negociación futura, tanto del Convenio Colectivo como en el anunciado cuarto ERE que se prevé para todo el año 2010, según declaraciones de los firmantes del acuerdo de 9 de julio.

También por cuanto ha sido manifiesto y público el efecto de presión (por no llamar de chantaje) realizado por la empresa SEAT hacia el conjunto de la plantilla, amenazando con 1500 excedentes si no se aceptaba una congelación salarial. Al entender de esta parte, el cruce y estudio de datos podría poner de manifiesto el verdadero alcance de la repercusión en plantilla de este modelo y por tanto clarificar la verdad de la situación vivida por la plantilla abocada a un referéndum que la CGT hemos denunciado como trampa y chantaje.

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 artículo 64 2.b. y facilite a esta Sección Sindical de CGT las previsiones de plantilla que afectarán a este nuevo modelo Audi A316

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 1752/09, presentado por la empresa SEAT S.A., sea denegado y devuelto a la empresa y no sea homologado el acuerdo de 9 de julio de 2009 por los siguientes motivos:

- Por no acreditarse que existen causas de producción.
- 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, cuyo conocimiento ha de suponer, como se ha demostrado, la desafectación de la plantilla de la Fábrica de Zona Franca, al igual que lo están todos los trabajadores del Centro de Recambios Originales SEAT, no incluidos en la solicitud de este expediente.
- Por la ilegalidad que puede suponer el haber aumentado la afectación que en su momento solicitó la empresa.
- 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 las previsiones de ventas de las 325.000 unidades previstas.

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

OTRO SI:

- Que en caso Resolución positiva se anule el punto PRIMERO del acuerdo de 9 de julio de 2009 y se obligue a la empresa a concretar una afectación por líneas que evite un libre albedrío de la empresa que signifique una ampliación artificiosa de los días de desempleo del ERE.
- Que se anulen todos los puntos del acuerdo en el que se vulnera el derecho sindical a la información de la Representación social de todos los efectos del ERE, modificando el texto y reconociendo el derecho de información al conjunto de la Representación Social y no sólo a la comisión de seguimiento.

Barcelona, 10 de julio de 2009

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