

**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 728/08
PRESENTAT PER SEAT PER CAUSES DE PRODUCCIÓ EL 17 DE DICIEMBRE DE
2008**

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 la Sección Sindical de la CONFEDERACIO GENERAL DEL TREBALL (CGT) en los centros de trabajo de SEAT en Martorell y Zona Franca, respectivamente, ambos con domicilio a efectos de notificación en el de la empresa, 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 17 de diciembre de 2008, por el que se solicita la suspensión temporal de contratos de al menos 5.295 personas de un total de 7.285 posibles afectados, para los centros de trabajo de la empresa en Martorell y Zona Franca.

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 ha quedado rebatida por esta parte, tanto en el informe presentado el 6 de noviembre de 2008 contra el ERE 317/08, como en el consiguiente Recurso de Alzada presentado el 5 de diciembre ante la Administración (entregados ambos al Inspector actuante en el periodo de consultas) por lo que damos por reproducidas dichas argumentaciones.**

TERCERA.- Que las variaciones de la demanda son producto de las turbulencias financieras vividas en los últimos años y que tienen el origen en una economía basada en la financiarización de la misma y en convertir ésta en un “casino” donde se apuesta a ver quien “roba más y mejor” sin que las supuestas 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.

Millones de personas son impelidas en el consumo creciente y en el aumento de beneficios de las empresas, los cuales se elevan a la categoría de sagrados, cuando los mismos son obtenidos a costa del empobrecimiento, precisamente, de las personas que elaboran los productos ya las que se pretenden vender posteriormente.

Las hipotecas “subprime”, los “chiringuitos financieros”, la especulación y la financiarización de la economía, con alteraciones de los precios de las cosas (maquinaciones) sin sustento 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. **Un caso evidente de la falta de escrúpulos, y de controles, es el llamado “caso Madoff”, confirmación de los aspectos más negativos expuestos anteriormente.**

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

Esto nos lleva a la conclusión de que la actual crisis no es fundamentalmente una crisis financiera, de la que cínicamente intentan sacar ayudas las entidades que han sido causantes de la falta de liquidez. Ésta es una crisis de salarios, de condiciones sociales ya que el rebaje de salarios, con las dobles escalas salariales en convenios, las rebajas de sueldo a cambio de “reestructuraciones salvadoras” o para impedir deslocalizaciones han generado una pérdida total de excedente del factor reproductivo del salario. La capacidad de consumo se hace imposible cuando las hipotecas, los préstamos y los gastos corrientes superan el salario e impiden mantener el nivel de vida.

En una sociedad cada vez más globalizada, las acciones de 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 del espacio de negocios europeo.

Estas acciones por parte de multinacionales y empresas y las omisiones del “deber de hacer” en función de velar por el interés público de Estados y Administraciones han significado, por un lado, unos aumentos de las capacidades productivas que han eliminado la necesidad de contratación y por tanto la posibilidad de que más personas accedieran a un puesto de trabajo y a un sueldo y por el otro, que 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.

CUARTA.- Que las políticas industriales de las empresas 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. Hasta el punto de que el valor de la logística ya supera, de media, los costes sociales y salariales. 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, cuando no literalmente olvidado.

En este sentido, la capacidad de mantener en el futuro una industria del automóvil y todo su sector auxiliar, pasa por acometer la investigación y diseño de vehículo 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.

Las continuas referencias de las Administraciones Públicas en cuanto a las políticas de las multinacionales que utilizan las deslocalizaciones como herramienta de presión para obtener empeoramientos en las condiciones de los trabajadores, hablan de que el estado español debe seguir la senda de la innovación para ganar en mayor valor añadido.

Esta valoración es compartida por la CGT en cuanto defensores de un futuro libre de contaminación por CO₂, pero no ha habido, ni por las empresas ni por la propia Administración, una decidida apuesta política e industrial para conseguir ese avance que permitiría, por una parte, la reducción del impacto ambiental de la industria automovilística y por otra la seguridad del empleo para 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, sino para racionalizar, también a favor de los trabajadores, las políticas industriales de las empresas.

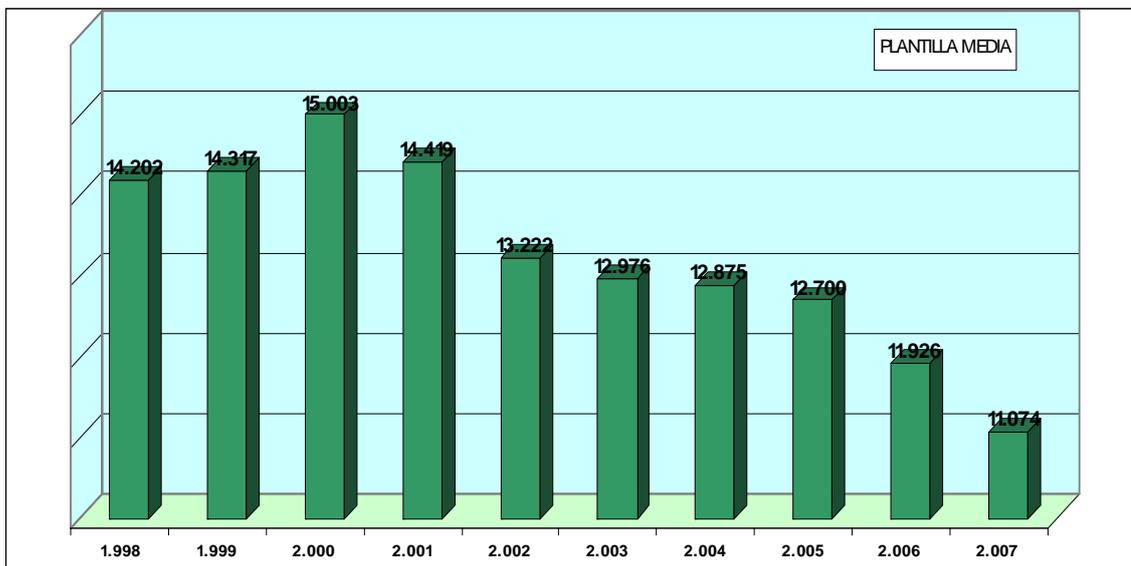
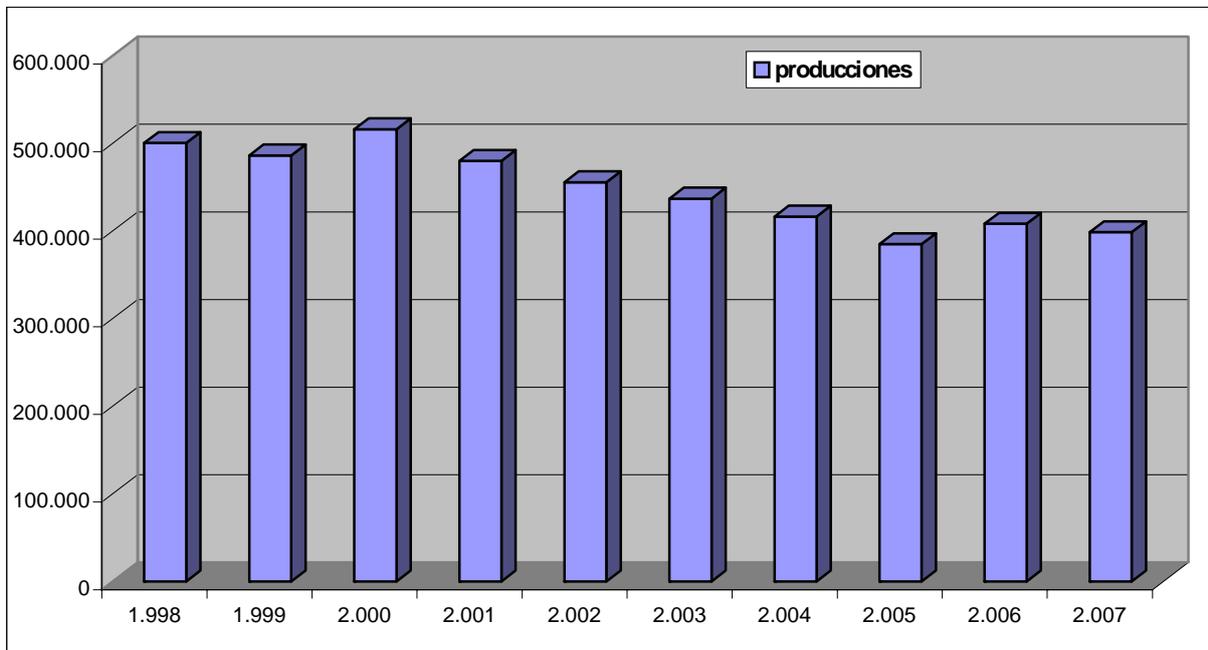
QUINTA.- Que la empresa se ha negado reiteradamente a dar la información sobre la evolución de los stocks en los últimos años, de manera obstinada y contra el deber de informar que debe presidir el periodo de consultas que establece el ET. El argumento usado a menudo por la empresa para no facilitar 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 la generación de propuestas, alternativas o reivindicaciones a las que tenemos derecho todos y cada uno de los componentes de la Representación Social.

Si no lo ha hecho es porque sabe que esa evolución demuestra el rebaje importantísimo del número de coches almacenado y que ha sido una decisión estratégica de la empresa el mantener unos límites cada vez más bajos. **En definitiva, uno de los objetivos de la empresa al plantear este ERE es mantener los números de stock en esos límites ínfimos aunque con ello envíe a miles de trabajadores al desempleo con los perjuicios que esta situación conlleva.**

La empresa está aplicando el ERE 317/08 con la consiguiente reducción de producciones y eliminación de stock. Estos datos han vuelto a ser negados a la Representación Social en una muestra más de oscurantismo en este tema.

Esto nos lleva de nuevo a plantear a la Administración que igual que en el caso del conflicto del transporte del mes de julio de 2008 los argumentos empresariales eran la imposibilidad de recibir materiales por el funcionamiento de la producción basado en el sistema “just in time”, en este caso se produce la misma circunstancia ya que, aunque pueden seguir produciendo, el objetivo de no aumentar stock por decisión propia de la empresa es la verdadera causa que hace pedir este ERE a la empresa.

SEXTA: Que en cuanto a la evolución de las plantillas respecto a la producción, los gráficos posteriores, surgidos de los datos de las cuentas de resultados de la empresa en los últimos años, demuestran que la reducción de la plantilla media de 2000 a 2007, ha sido del 26,19%, mientras que la bajada de producciones en ese mismo periodo ha sido de un 22,75%.



Pero donde ha habido una clara saturación de la actividad de los trabajadores y trabajadoras ha sido en la presión en las líneas de producción. **En efecto, los niveles de productividad han tenido un ascenso reflejado en el 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 bajado de 3,1142 hasta 2,5674 en un periodo de cuatro años. Lo que significa un 17,56% en dicho periodo y un aumento anual de productividad del 4,39%.**

Para más abundamiento en este terreno hay que resaltar la palpable demostración del aumento de productividad en el nuevo Ibiza ya que de los propios datos de la empresa se desprende que actualmente se trabaja de la siguiente manera:

Línea 1	3 turnos	320 coches por turno	1969 trabajadores/as afectados
Línea 2	2 turnos	300 coches por turno	1980 trabajadores/as afectados

Si el número de afectados por una línea u otra es similar, la explicación pasa por que en la línea del nuevo Ibiza se ha aplicado un aumento de ritmos productivos de más del 30%.

	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 actual	1.900	4.878	2,5674

Pero aún más, con motivo de la aplicación del ERE 317/08, se ha incrementado la productividad según confirman los datos de las producciones de vehículos por líneas. En concreto los datos se pueden comprobar en las hojas de “cargas” entregadas por la empresa a la Comisión de Productividad con un aumento de un 2'6% de productividad en el paso de la semana 40 a la 49 de 2008.

SEPTIMA.- Hacemos constar ante la Administración los razonamientos expuestos en los Informe y Recurso de Alzada referenciados anteriormente respecto a la aplicación de la flexibilidad, además de los argumentos expuestos en el punto cuarto de los Fundamentos de Derecho del citado Recurso de Alzada,

Añadimos, en todo caso, que tras la aplicación parcial del ERE 317/08 sigue existiendo un montante muy elevado de horas pendientes de disfrutar por la plantilla que siguen siendo una posibilidad de minimización de los efectos del supuesto excedente planteado por la empresa.

Aún más, la aplicación del ERE 317/08 está provocando la contradictoria situación de aumento de la bolsa de horas de la plantilla en negativo, mientras que se disminuye la bolsa en positivo por la aplicación de la propia Resolución. De esta manera, una vez acabada esta situación coyuntural, la empresa tendrá a su disposición una mayor capacidad de producción en aquellas jornadas que de manera extraordinaria, y fuera de la semana de lunes a viernes, se tenga que trabajar por aplicación del Convenio Colectivo vigente.

OCTAVA.- Que la empresa está demostrando una total carencia de previsiones reales y creíbles en las que sustentar sus peticiones de Expediente. En efecto, los continuos cambios de previsiones de ventas y de planificaciones de producción, son una demostración de la imprevisión y de la intención de la empresa de que la Administración le acepte una carta en blanco para aplicar días de no producción a su libre albedrío.

En primer lugar hemos de llamar la atención a la continua referencia de la empresa a las diferencias entre las personas que definen los planes de producción y las previsiones de ventas. Lejos de ser un enfrentamiento entre partes, no son más que dos elementos más de la misma maquinaria: la Dirección de SEAT. **Desde esta parte no aceptamos esta lógica por la que se nos quiere hacer aceptar unos supuestos excedentes en previsiones cada vez más erráticas. Estamos seguros que para la Administración tampoco serán aceptables estas maniobras de la empresa SEAT**

En segundo lugar, los efectos de esta falta de previsión y de concreción en su política productiva pretende traspasarla a la Administración. El hecho de que el Comité Intercentros de SEAT se haya negado por segunda vez a secundar con acuerdo una mala planificación empresarial es una prueba de la incapacidad de la empresa de convencer al interlocutor más cercano: la Representación Social.

Al no encontrar este acuerdo en un ámbito en el que tendría que rendir cuentas cada mes, al menos, de las continuas variaciones en sus planes, pretende que la Administración le conceda un “cheque en blanco” para poder realizar, durante seis meses y a su antojo, la programación productiva más acorde a unos intereses diferentes al “petitum” de su solicitud de ERE.

En tercer lugar, para la CGT la pretensión de la empresa es también un claro intento de **que la Administración se haga cargo del coste de la reducción de producciones que como ya hemos manifestado en anteriores documentos tiene sus causas en la política comercial e industrial de la empresa matriz VW en los últimos ocho años.**

NOVENA.- Que a mayor abundamiento sobre la actuación de la Dirección de SEAT contraria a derecho y a las mínimas obligaciones de coherencia con las acciones realizadas en sus demandas ante la Administración, hemos de informar de la situación totalmente contradictoria, a entender de la CGT, de estar trabajando en producción, en días festivos, en los centros de Martorell y Zona Franca en medio de la aplicación del ERE 317/08.

Esta situación, ilógica, ha sido contestada por las secciones sindicales de CCOO y CGT de ambos centros con la convocatoria de una huelga legal en los días festivos donde se produce tamaña incongruencia. La Dirección no sólo no ha aceptado cortar de buena fe esta actitud incorrecta si no que ha seguido convocando a trabajar en producción en festivos cualquier ocasión en la que por diferentes motivos no se ha convocado dicha huelga. Así ha ocurrido en los días 27, 28 y 29 de diciembre, periodo de vacaciones y que no se incluyó en la huelga por motivos obvios y que fue usado por la empresa para convocar a una serie de personas de producción para realizar funciones de producción que están reguladas dentro de la semana de lunes a viernes.

Todo esto unido al hecho de que la empresa se niega a facilitar la programación y previsiones de producción en la fábrica de Zona Franca, siendo el centro donde es más patente el hecho de que lo que se pretende producir por la empresa en sábado es fácilmente realizable entre semana con una simple planificación, reafirma a estas Secciones Sindicales de CGT sobre la actuación incorrecta de la empresa y la improcedencia de sus pretensiones en este expediente.

DECIMA.- Una de las obligaciones que tiene la labor sindical es la de exigir planes de futuro y de viabilidad real del conjunto de los puestos de trabajo, así como el aseguramiento del resto de la red industrial derivada de los puestos de trabajo en la Industria Auxiliar.

En este sentido, recordamos los datos presentados por la empresa en el ERE 317/08 respecto a sus previsiones de necesidad de plantilla para el periodo 2009-2013.

	2009	2010	2011	2012	2013
Necesidad MOD Martorell	5.323	5.954	5.446	5.536	5.258
Necesidad MOD Zona Franca	577	637	578	531	519
Suma necesidad MOD	5.900	6.591	6.024	6.067	5.777
Previsión plantilla	6.438	6.411	6.406	6.401	6.396
Excedente-(Déficit)	538	-180	382	334	619

Estos datos significan una clara bajada de las necesidades de personal en un periodo que la empresa ha catalogado de expansivo, tal como recogen las declaraciones de la Dirección en su plan "2018", en el que prevén la fabricación de unos 600.000 coches en la factoría de Martorell y 200.000 más en el resto del mundo para ese año.

El hecho de que la plantilla sólo tenga un déficit de 180 personas en el año 2010 y el resto de los años, destacando el 2013 con 619 teóricos puestos, sean excedentarios es un detalle muy preocupante que debe ser tenido en cuenta por la Administración Pública como otro de los aspectos que demuestra la actuación inaceptable de la empresa.

Este es uno de los argumentos que a esta parte le hace concluir que la empresa SEAT y su accionista VW estén aprovechando la psicosis de crisis para realizar una reestructuración en lo industrial y en lo laboral.

Peor aún es constatar el incumplimiento flagrante del Plan Industrial que formó parte, indisoluble e importante del acuerdo de ERE de 2005, y al que se comprometió de manera obligacional la empresa. En dicho acuerdo quedaron reflejados los siguientes compromisos de producción en los años 2006-2010:

2) PREVISIONES DE PRODUCCIÓN

El Plan Industrial contempla unos volúmenes de fabricación previstos para los próximos cinco años, según el siguiente desglose:

2006	2007	2008	2009	2010
429.412	448.665	446.579	445.686	430.380

Dichas producciones contemplan la fabricación tanto de los actuales modelos con presencia en el mercado como de un nuevo modelo a partir de 2006. Concretando parte de las producciones futuras, la distribución por modelos en los próximos dos años es la siguiente:

MODELO	2006	2007
Ibiza	190.928	169.353
Córdoba	36.596	31.603
León (antiguo)	7.000	-
León (nuevo)	104.335	112.674
Toledo	18.779	20.667
Altea	67.774	67.167
352	4.000	47.201
TOTAL	429.412	448.665

Estas producciones son las necesarias y suficientes para asegurar la ocupación de un volumen de plantilla como el que se prevé para la ejecución del plan.

Sin embargo la realidad deja unas producciones muy por debajo de las anunciadas para 2006 (408.318) y 2007 (398.704), a pesar de que en esos momentos no se hablaba de crisis y el mercado del auto superaba crecimientos del 4 y 5% anual.

Además la empresa ni siquiera plantea Plan industrial en este expediente. Precisamente para no tener responsabilidad y compromiso que puedan ser exigidos desde la Administración. Proyectos de modelos ecológicos, previsiones de nuevos modelos como el recientemente anunciado Q3 de Audi.

Aún más, el hecho de que la Dirección de SEAT haya presentado sucesivos expedientes que se solapan con el anterior, se traduce en un incumplimiento sistemático de cualquier compromiso de plan industrial al variar constantemente tanto las previsiones de ventas como las de producciones.

DECIMOPRIMERA.- En la presentación documental de la empresa del día 3 de octubre de 2008, en el ERE 317/08, 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”, aumentos que no son más que deseos y expectativas y en ningún caso una valoración empírica de sobrante real basado en la menor producción de vehículos.

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						
Ajustes								
Productividad	272							
Diferencias								
Balance Plantilla	577	568	558	546	536	528	520	538

Y estamos hablando de un 50,56% del teórico excedente para el que la empresa pide sean declarados en situación de desempleo y está aplicando actualmente dentro de los 750 trabajadores y trabajadoras afectados por el ERE 317/08.

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.

DECIMOSEGUNDA.- Que una de las reivindicaciones que la CGT hemos situado con mayor claridad ha sido la de la formación. Un aspecto que tiene una triple acción positiva sobre la empresa y el conjunto de los trabajadores permite mejorar la capacitación en la realización del trabajo diario, la empresa cumpliría con obligaciones legales como la planificación formativa en Seguridad y Salud y por último añadiría un claro componente de mayor valor añadido en calidad al futuro de la todos.

Las propuestas de CGT en esta materia, de ser aceptadas por la empresa, significarían una aportación de corresponsabilización en la solución de una problemática de la que es responsable, al menos parcialmente, la propia Dirección.

Sin embargo, la empresa SEAT no sólo no ha aceptado esta propuesta razonable y coherente con su situación, si no que los datos de los que disponen estas secciones sindicales hablan de aprovechamiento del tiempo de ERE de una parte de la plantilla afectada para proceder a su formación, en las instalaciones de la empresa en una posible incorrección legal y un abuso de derecho ya que la situación legal de desempleo es incompatible con el desempeño de actividades que entendemos deben ser cubiertas por la empresa con la desafectación del ERE, del personal correspondiente.

DECIMOTERCERA: Que todos los sindicatos hemos planteado alternativas suficientes para eliminar o minimizar los efectos del ERE presentado por la empresa sin que ésta haya planteado más que un reiterado Plan Social que contiene las siguiente medidas:

- Exclusión de mayores de 53 años.
- Exclusión de trabajadores sin paro y que lleven en la empresa menos de un año.
- Las vacaciones de 2009, no tendrán afectación.
- No se paralizarán los planes de carrera ni los plazos de niveles salariales, B, C, D,..
- Exclusión de los afectados por el ERE '05.
- Complemento al desempleo de:
 - Bruto de 80% de sueldo y complemento de previsión *14 /12.
 - Tope de 90 % del neto.
 - No pagaría el complemento si el trabajador no tiene derecho a paro.
 - Las pagas se perciben íntegras.
 - Las cotizaciones serán a cargo de los trabajadores (será bruto).

Como podemos ver, todos los aspectos de este plan tienen un carácter económico u organizativo en la propia aplicación del ERE. No tienen ningún aspecto de minimización de los efectos del ERE.

Sin embargo la empresa ha desoído constantemente las peticiones que desde la Representación Social hemos expresado y que sí permitirían reducir o incluso eliminar la aplicación del ERE. Reproducimos aquí la plataforma presentada por nuestros representantes en la mesa de negociación del periodo de consultas del anterior ERE 317/08 el 7 de octubre de 2008:

- Agotar la Jornada Industrial en L1, L3 y Zona Franca.
- Compensación de las horas para reducir la bolsa negativa y los efectos del ERE.
- Traslados entre centros.
- Permiso pagado pre-jubilables hasta diciembre de 2009 (400 personas).
- Reducción de ritmos de producción con factor fatiga, pausas,...
- Seguir produciendo para el mercado de México las 40.000 unidades previstas.
- Jornadas de formación en Seguridad y Salud (el mes de septiembre ha sido especialmente grave en accidentes y muertes en el centro de Martorell) y otros temas de conocimiento general del producto a toda la plantilla para incrementar el valor añadido en el trabajo.
- Todo esto reduciría el supuesto excedente. No haría falta ERE con la aplicación de unos días de flexibilidad de bolsa y, el año que viene ya veríamos al final, porque el número de coches para fabricar sigue siendo importante.

DECIMOCUARTA: Que el único accionista de la empresa SEAT es la multinacional VW. La situación económica y comercial de esta compañía, responsable de la realidad en la que se encuentra la empresa SEAT, se encuentra en unos términos de rentabilidad altísima que con fecha 27 de octubre de 2008, ha sido motivo de titulares más que llamativos en la situación actual de crisis financiera.

Los medios de comunicación se hacen eco de un aumento de las acciones del 80% al 90% por la información de la compra de las acciones de VW por parte del Grupo Porsche. La información del diario "El economista" habla, además, de un 4% de aumento de ventas en 2008, lo que significaría un nuevo record histórico.

VOLKSWAGEN		Precio	Variación		8.601.690(tit
		415,60	+97,11% ▲	+204,75€ ▲	
ESTADÍSTICAS			RATIOS		
Anterior	210,85€	Per 2008 (veces)	28,49		
Máximo sesión	415,78€	Per 2009 (veces)	29,73		
Mínimo sesión	324,99€	BPA (€)	12,07		
Máximo desde enero	452,00€	Rentabilidad dividendo (%)	+0,61%		
Mínimo desde enero	144,30€	Último dividendo (€)	2,01 2008		
Máximo 52 semanas	452,00€	EBITDA (millones €)	14.580,75		
Mínimo 52 semanas	144,30€	Precio objetivo (€)	130,00		
Capitalización (millones €)	121.079,77	Ver más »			
NOTICIAS					
Economía/Motor.- Volkswagen se dispara más de un 75% en bolsa tras asegurarse Porsche el 75% de su capital					
10:57					
FRANKFURT (ALEMANIA), 27 (EUROPA PRESS)					
Las acciones del grupo automovilístico alemán Porsche subían hoy más del 75% en la Bolsa de Frankfurt después de que el primer accionista de la corporación, el fabricante de coches deportivos Porsche, anunciara que se ha asegurado el control del 75% del capital del consorcio de Wolfsburg.					
Volkswagen se dispara en bolsa: Porsche quiere el 75% de sus acciones					
10:24					
Con las bolsas europeas cayendo cerca de un 5%, las acciones del Grupo Volkswagen se han llegado a revalorizar hoy más de un 81%. Este <i>subidón</i> bursátil llega después de que Porsche declarara ayer que poseía el 74,1% de la compañía y que tiene intención de ampliar su participación hasta un 75% en 2009.					
Economía/Motor.- Volkswagen aumenta un 4% sus ventas mundiales a septiembre y mantiene su objetivo de récord en 2008					
24/10					
WOLFSBURG (ALEMANIA), 24 (EUROPA PRESS)					
La marca automovilística alemana Volkswagen, aumentó un 3,9% su cifra de venta en los nueve primeros meses del año con respecto al pasado ejercicio, alcanzando la cifra de 4,8 millones de unidades vendidas en todo el mundo, informó hoy la compañía.					

Para CGT está claro que el accionista de SEAT ha de hacerse cargo de los costes de una situación que ha provocado con su estrategia comercial errónea de los últimos años ya que existen medidas y acciones que así lo permitirían.

Por todo ello, y como consecuencia de todo lo anteriormente manifestado, este Sindicato sostiene:

Que podemos encontrarnos ante un supuesto de fraude de ley, en el que, por medio de las referidas solicitudes se esté llevando a cabo una reordenación y reestructuración empresarial, en el ámbito de todas las empresas del auto, 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 de la economía, 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 317/08, presentado por la empresa SEAT S.A., sea denegado y devuelto a la empresa significando tal denegación la aplicación de las medidas necesarias que mantengan el empleo en la empresa respondiendo los accionistas con medidas como:

- **Compensación de las horas para reducir la bolsa negativa y los efectos del ERE.**
- **Traslados entre centros.**
- **Permiso pagado pre-jubilables hasta 2009.**
- **Reducción de ritmos de producción con factor fatiga, pausas,...**
- **Seguir produciendo para el mercado de México los 40.000 coches previstos o los que hagan falta.**
- **Jornadas de formación en Seguridad y Salud y otros temas de conocimiento general del producto a toda la plantilla.**

Barcelona, 8 de enero de 2009

Secciones sindicales de la CONFEDERACIO GENERAL DEL TREBALL en la empresa SEAT S.A.