

**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 317/08
PRESENTAT PER SEAT PER CAUSES DE PRODUCCIÓ EL 3 D'OCTUBRE DE 2008**

LUIS DONCEL RAMOS, con DNI nº , en nombre y representación de la Sección Sindical de la CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (CGT) en el centro de Seat de Martorell, y FRANCISCO SELAS PARRILLA, con DNI nº T en nombre y representación de la Sección Sindical de la CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (CGT) en el centro de Seat de Zona Franca, 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 3 de octubre de 2008, por el que se solicita la suspensión temporal de contratos de al menos 5.199 personas, con una afectación de 10.626 en total, para los centros de trabajo de la empresa de Martorell y Zona Franca.

Que la empresa modificó de manera sustancial el petitum de su solicitud, con fecha 14 de octubre, en la propia mesa de negociación dentro del periodo de consultas. En esta nueva solicitud amplió la cantidad de puestos de trabajo afectados tanto en los dos meses de noviembre y diciembre de 2008 como en los siete primeros meses de 2009. Por ello, el periodo de consultas retornó al inicio, con lo que dicho periodo finaliza el día 29 de octubre, al cumplirse entonces los 15 días preceptivos legalmente.

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 la evolución de las ventas del sector del automóvil, causa central aludida del ERE por parte de todas las Empresas del Auto, así como por las empresas auxiliares, componentes del auto, neumáticos y contratas y subcontratas del sector 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 sino, 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.**

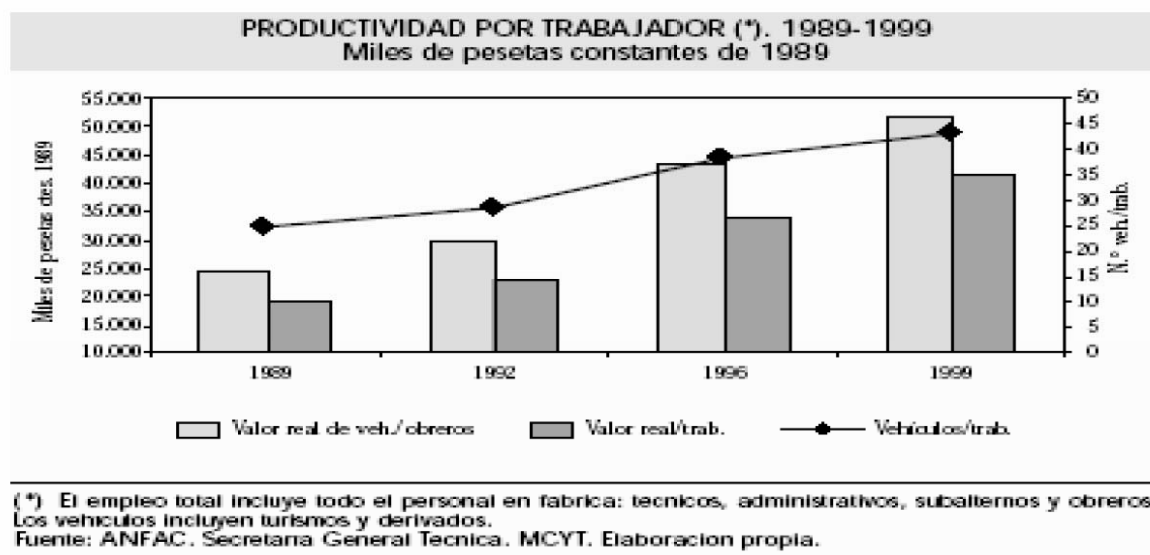
Los costes laborales no son los causantes de los problemas del mercado. En estos casos del auto y las empresas auxiliares, toda vez que este sector y subsector, en su evolución histórica obtiene, más allá de las fluctuaciones, bien coyunturales, bien sistémicas como la actual –como explicaremos a continuación-, unas **rentabilidades** y productividades altas y su valor añadido medido en riqueza que aporta al crecimiento, es decir % en el PIB, se mantiene en cotas significativas, las cuales nunca son negativas.

Además las productividades de los trabajadores en las 18 fábricas del automóvil, son de las mayores del mundo, reconocidas tanto en los informes de las autoridades, como en los informes de los consultores privados.

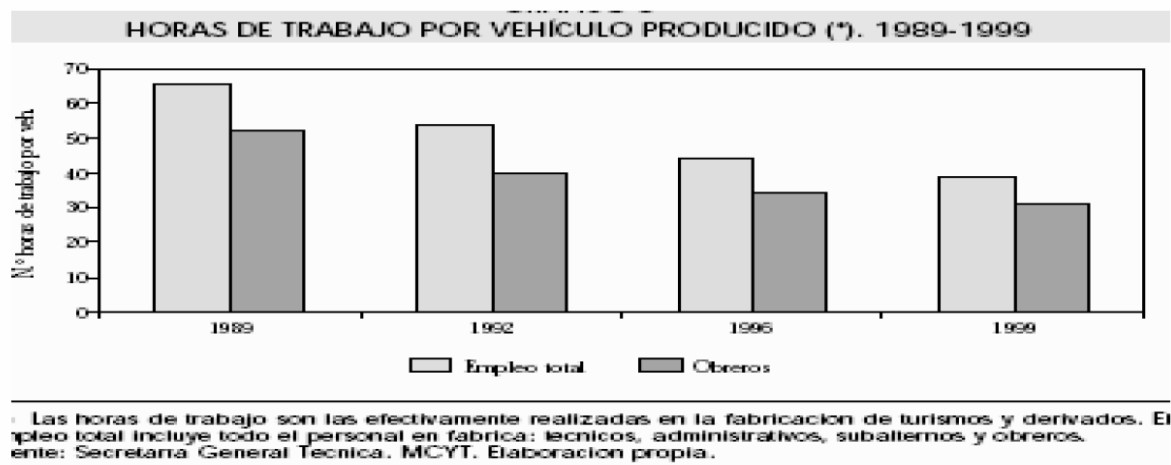
En las dos próximas páginas podremos analizar estos factores, la productividad en el sector del auto, los costes laborales y el empleo.

Productividad de la industria española de automoción:

La productividad de los trabajadores no deja de crecer, tanto si se mide en valores reales como en vehículos fabricados, donde las dos fases que hemos señalado antes, se aprecian claramente. La primera hasta 1996 donde la productividad es producto de la mayor producción y la disminución de plantillas y, una segunda hasta 1999, **donde el aumento de plantillas netas directas (6.000) no incide negativamente en los niveles de productividad.**



La eficiencia productiva de este sector se mide también en el **número de horas de trabajo por vehículo producido**. Las horas totales necesarias para fabricar un vehículo en las plantas españolas entre 1989 y 1996 se sitúa en 39 horas trabajador/vehículo. Si se analiza solamente el factor de *mano de obra directa de taller*, el número de horas desciende a 31, lo que supone -10% respecto a 1996.



El empleo en las fábricas de automóviles:

A finales de 1999 se totalizaban 63.000 trabajadores en el sector, produciéndose un descenso en la primera fase y un crecimiento a partir de 1996. Este importante volumen de empleo es simultáneo a incrementos constantes en la capacidad productiva.

Desde el 2001, se aprecia un considerable aumento de destrucción de empleo en el sector del automóvil y en el subsector de los componentes, siendo los EREs, las nuevas formas de organización del trabajo –flexibilidad, sistemas de producción justo a tiempo, descentralización productiva- y las deslocalizaciones, los elementos racionalizadores de este sector y los cuales influyen directamente en las mayores cuotas de productividad.

Conclusiones:

- **Excelente competitividad** de la industria española de automoción: tercer productor europeo y quinto mundial de vehículos. Segundo sector más importante de la industria española. Segundo puesto exportador, a tan sólo 0,7 décimas por debajo del primero y principal sector contribuyente neto, la industria, positivo tras el sector de turismo.
- **Incrementos netos de producción:** 2,8 millones de vehículos y 3,8 billones de pesetas en el 2000. ***Todo ello fue posible mediante ajustes de plantilla en la fase inicial, las cuales descienden en un -25% hasta 1996.***
- **Incrementos medios del valor real de la producción** en un 82% y de **productividad** de hasta el 117% en valor real y de 72% en vehículos por trabajador. También se han producido mejoras en términos de costes energéticos por vehículo en -36% en valor real.

CUARTA.- 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 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 real en la economía real, así como la ausencia absoluta

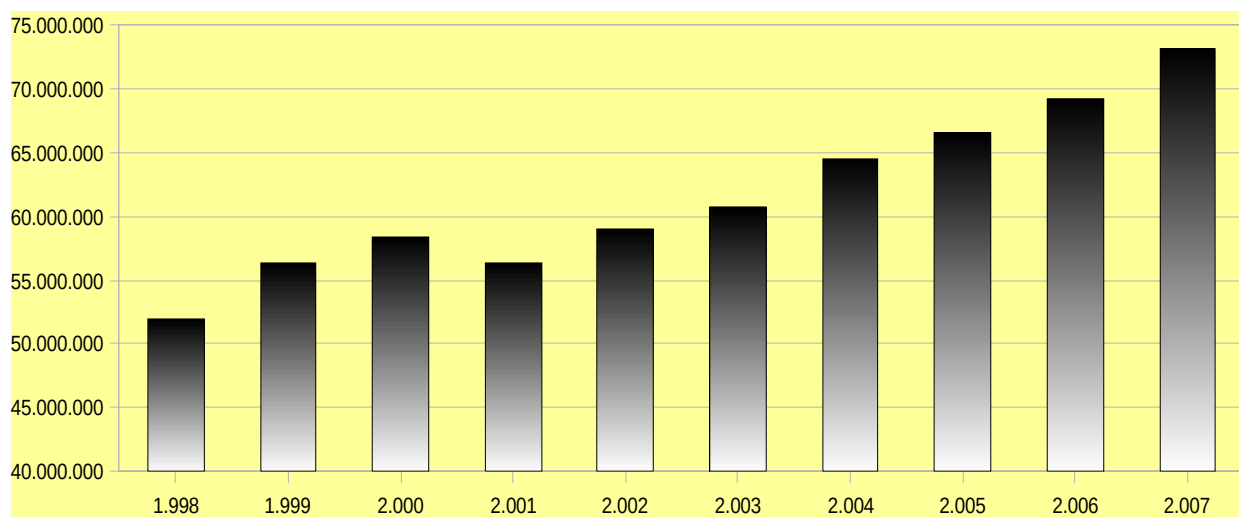
de controles, debido a la liberalización de los capitales y la connivencia de los “controladores privados” que estudian y califican las deudas y la mayor o menor solvencia de quien los paga, han devenido la causa motivadora del rompimiento de la confianza de las entidades financieras entre sí y ello 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 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.

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.

De esta manera la realidad de ventas y evolución de los mercados mundiales quedan reflejados en el siguiente cuadro. **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.**



	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%

Estos datos reflejan una indudable acumulación de beneficios en manos de las doce grandes multinacionales que dominan el mercado mundial. Estos beneficios, lejos de ser invertidos en mejoras productivas que aumentarían la capacidad estructural y un mayor valor añadido tanto en el producto como en el proceso, se han llevado en su mayoría a la especulación financiera y al reparto de dividendos, generándose una pérdida de motor económico para el futuro de las empresas y sus empleados.

Ahora, cuando se constatan las consecuencias de la política capitalista avalada y sancionada por Gobiernos, Estados y Organismos supra estatales, como la Comisión Europea y sus órganos competenciales, que han desarrollado las empresas multinacionales del automóvil como exponentes de este sistema, acuden a pedir ayuda a los gobiernos, y por tanto al erario público pagado por toda la población, para que paguemos, con desempleo, miles de trabajadores y sus respectivas familias. Siguen con ello los ejemplos de las políticas que utilizan los estados ultra-liberales, donde se esquima a los contribuyentes, en este caso a los trabajadores, a través de la depreciación de su valor de mano de obra y derechos laborales, y se les entrega a quienes han causado todas las “tropolías”, cientos de miles de millones de euros para que siga funcionando la “rueda de la barbarie del capitalismo”.

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.

Las Administraciones y las Autoridades laborales competentes, tienen que frenar esta lógica y realizar las intervenciones necesarias en este supuesto mercado libre, cuando con cientos de millones o miles de millones de los contribuyentes, se adaptan eufemísticamente los mercados, y lo que verdaderamente se realiza es una acción invertida de Robin Hood: esquilamos las depreciadas rentas de los asalariados y se las entregamos a los multimillonarios de las multinacionales, para que sus cuentas de resultados sigan engordando sus modelos de vida depredadores e insostenibles para la vida en el planeta.

CUARTA.- Que la aplicación de las políticas empresariales en materia de la logística, tanto de las mercancías adquiridas para la elaboración de los automóviles o sus componentes, como de los almacenajes de vehículos terminados, están basadas en dos sistemas:

- “Justo a tiempo”; sistema basado en la reducción del almacenaje en el aprovisionamiento, de manera que por el poder de organización del trabajo para adaptar sistemas y recursos en base a conseguir un rendimiento productivo del trabajo se han eliminado miles de puestos de trabajo en los últimos 15 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 acabados reduciendo al mínimo el número de coches tanto en los concesionarios como en los pulmones de la misma empresa.

De esta forma, se decide eliminar los stocks, reduciendo los costes al máximo y se llega a acuerdos con los proveedores que deben 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. Los principios de este sistema se registran en los siguientes puntos:

- 1. Producir o comprar lo necesario, en la cantidad justa y en el momento oportuno.** Con lo cual se utiliza el “pull system” y la producción en función de la demanda real.
- 2. Se mejora la competitividad mediante la diversidad y la flexibilidad.** Así pues, el precio de venta no se fija estrictamente en función de los costes, se producen pequeños lotes de cada producto y se establecen centros de trabajo polivalentes.
- 3. Se eliminan todos los costes innecesarios.** Este sistema considera que los stocks no son necesarios, se propone la preparación de la producción instantánea, la mejora constante de la calidad, la minimización de los transportes internos, la minimización de fallos e incidencias en el funcionamiento de los equipos y la reducción de los tiempos de mano de obra.
- 4. Se busca la máxima eficiencia, flexibilidad, calidad y productividad del proceso productivo.**
- 5. La simplificación de los sistemas de información.**
- 6. Aumentar la relevancia de la incidencia del elemento humano en el funcionamiento del proceso productivo.** Así, se procede a formar y motivar al personal, se utiliza personal calificado y polivalente y se definen las tareas de forma que el trabajo se convierta en “enriquecedor” para el operario.
- 7. Se establecen relaciones de cooperación con proveedores y clientes. Lo que comporta:**
 - ✓ La selección de pocos (en el límite sólo uno) proveedores para cada elemento a comprar, en base a la garantía de calidad de sus productos y a su capacidad de suministro.
 - ✓ Se establecen relaciones contractuales (de colaboración e incluso de compromiso de compra) a largo plazo con los proveedores.
 - ✓ Los lotes de compras son pequeños y con envíos frecuentes.
 - ✓ Se reduce la inspección de compras. Se pretende eliminar el control de recepción, por la garantía de calidad de los proveedores.
 - ✓ Se colabora con los clientes con el objetivo de lograr un flujo de pedidos lo más regular posible.

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, las cuales optimizaron sus dividendos, siguieron en el mercado y obtuvieron y obtienen importantes beneficios. En el presente momento, nos encontramos ante una nueva forma de trasladar costes a la sociedad, llevando a los trabajadores, que pierden su puesto de trabajo, y que de una u otra forma asumen los costes del mercado, a sufrir un traspaso total del riesgo y ventura empresarial de los empresarios a ellos mismos.

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, se encuentra desarrollado desde la responsabilidad empresarial y el riesgo y ventura empresarial.

QUINTA.- Además, la política de máxima explotación seguida por las empresas ha llevado a amortizar las inversiones en tiempos récord, haciendo que las mejoras productivas se han implantado sólo si respondían a rápidas amortizaciones. Es usual que los términos de amortización de las inversiones se hayan reducido al mínimo legal de cinco años. Esto ha permitido a las empresas descontar directamente de la cuenta de resultados cantidades elevadas que han sido realmente transferencias a los beneficios de la casa matriz.

Por otro lado la realidad de las contabilidades de las grandes empresas del auto 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.

En otro orden de cosas, las ayudas oficiales de las que se han visto beneficiadas las empresas del auto en los últimos decenios son públicas y notorias. En todas estas ayudas no ha habido nunca una posición de control y de contrapartida por parte de las administraciones tanto central como autonómicas. De esta manera se han desaprovechado ocasiones magníficas para haber entrado a formar parte del accionariado de las empresas y así poder realizar una lógica labor de control en los movimientos industriales y financieros de las empresas. En este sentido, además de ser curioso el súbito cambio de tendencia en los capitalistas que dicen padecer la crisis, pidiendo la intervención de los gobiernos de los estados *“para solucionar el desaguado generado por la avaricia de unos pocos”*, es notoria la diferencia de la trayectoria de empresas en las que los gobiernos han mantenido la intervención financiera por medio de las 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 sobre las decisiones del accionista mayoritario, VW.

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 los que hay que añadir las ayudas por la creación del centro de diseño de Sitges, cerrado para trasladarlo posteriormente al Centro Técnico de Martorell y otras.

SEXTA.- 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, si no para racionalizar, también a favor de los trabajadores, las políticas industriales de las empresas.

SEPTIMA.- Que esta parte no aceptamos los argumentos aducidos por la empresa para pedir el ERE, basados en la supuesta “evidencia de la bajada de ventas en el sector”. Tampoco comparten estos argumentos importantes analistas del mercado español que, ante las “tropelías” de las multinacionales del auto que operan en el estado español, llegan a las siguientes conclusiones y así señalan:

...” el anuncio de la regulación temporal en SEAT (Catalunya) y el de medidas más drásticas en Ford (Valencia) y General Motors (Aragón), no debe inscribirse, sin razonarlo mejor, en el contexto de la crisis.

*La fabricación de coches según el modelo japonés de los 80, just in time (la sincronización de las entregas de proveedores), ha sido muy exitoso en España. Pero tiene dos puntos débiles. Uno se comprobó en junio...El otro es que, cuando caen las ventas, sean las de un fabricante en particular o del conjunto del sector, **la minoración de ingresos se traslada inmediatamente a la reducción de plantillas**. En virtud de ese principio, como la venta de coches cayó en agosto, como venía sucediendo desde mayo, ha llegado el ajuste inmediato de las plantillas. Aún **no está justificado, porque no se tiene en cuenta que hasta el 80% de los vehículos que las multinacionales fabrican en España se venden en el extranjero, y esos mercados no han tenido una debacle comparable a la nuestra**. Además, **según los datos del primer semestre del año, las 18 fábricas de automóviles instaladas en España, presentaban resultados económicos que demuestran su rentabilidad, a la que ya ha contribuido la continuada reducción de plantillas**". (Editorial de elPeriódico.com titulada "El automóvil se para" del 10 de septiembre de 2008)*

En realidad, la Dirección de SEAT, esconde las verdaderas causas de este expediente que se encuentran en una serie de acciones que se han producido en los últimos años y que han sido causa de la situación actual en la empresa. Por ello entendemos que la petición de la empresa de un Expediente, lejos de responder a la motivación estrictamente coyuntural por una bajada de ventas, viene como consecuencia de la política estratégica y decisiones empresariales tomadas en los últimos años y que han significado un evidente aumento de la rentabilidad obtenida.

OCTAVA: Mostraremos en este punto ciertos parámetros y variables en la evolución que durante los últimos diez años ha venido registrando la empresa SEAT.

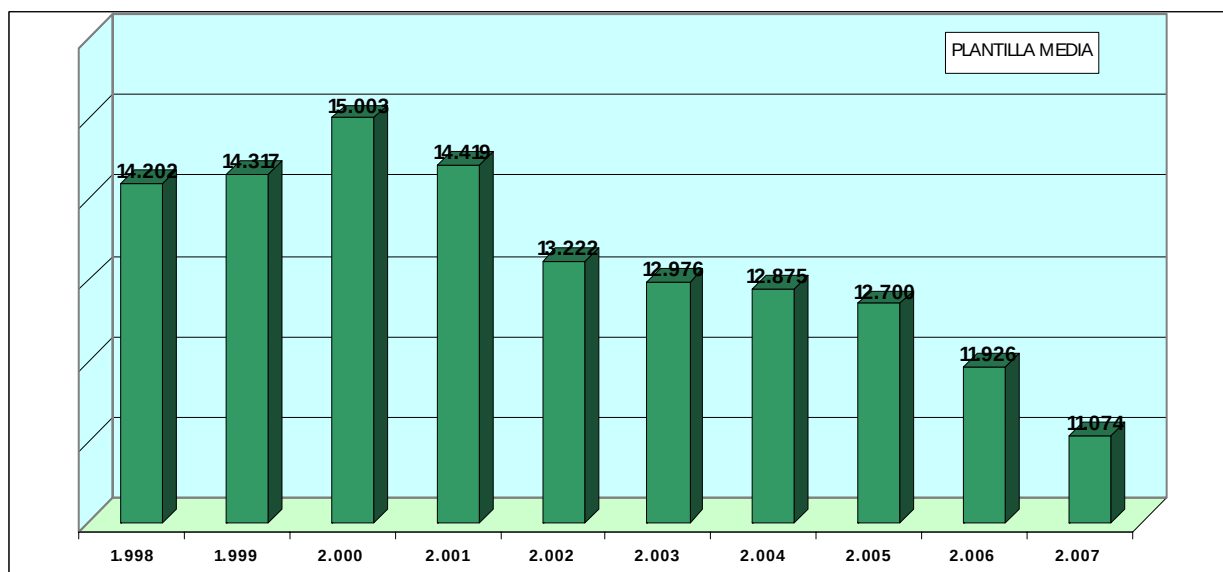
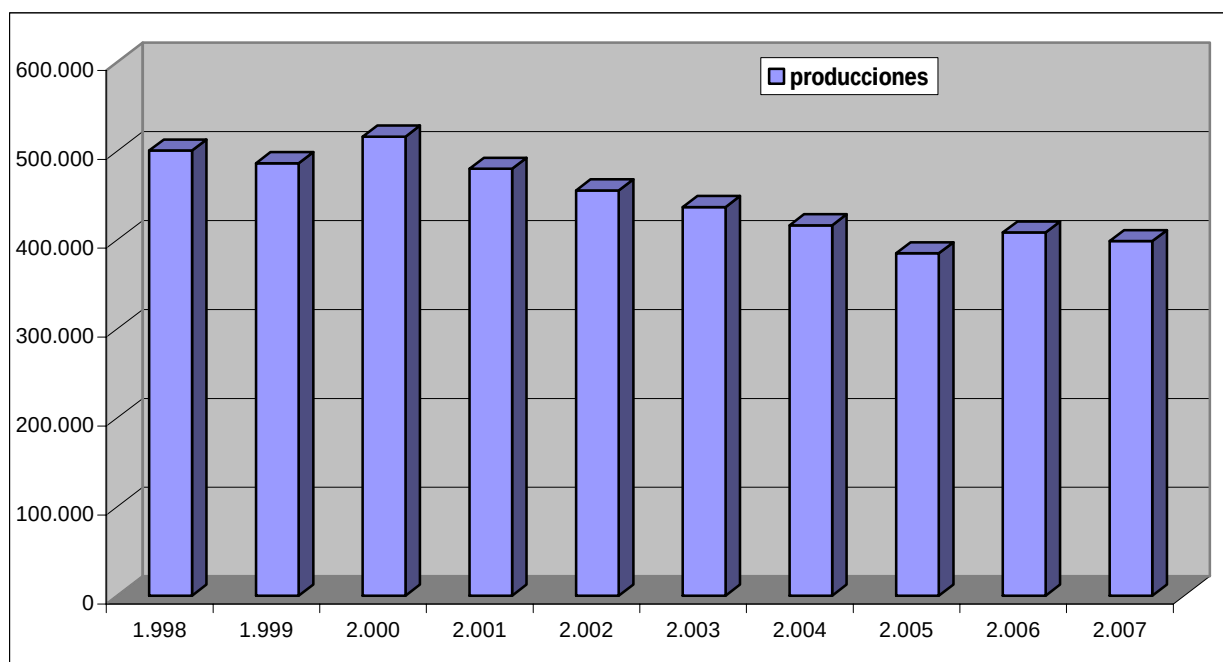
1. Reducción de stock de vehículos producidos.

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.

Esto nos lleva 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 stocks por decisión propia de la empresa es una de las verdaderas causas que hace pedir este ERE a la empresa

2. Evolución de las plantillas respecto a la producción.



Los gráficos anteriores, 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 concluir resaltando 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

	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

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%.

3. Evolución de las capacidades productivas en las fábricas.

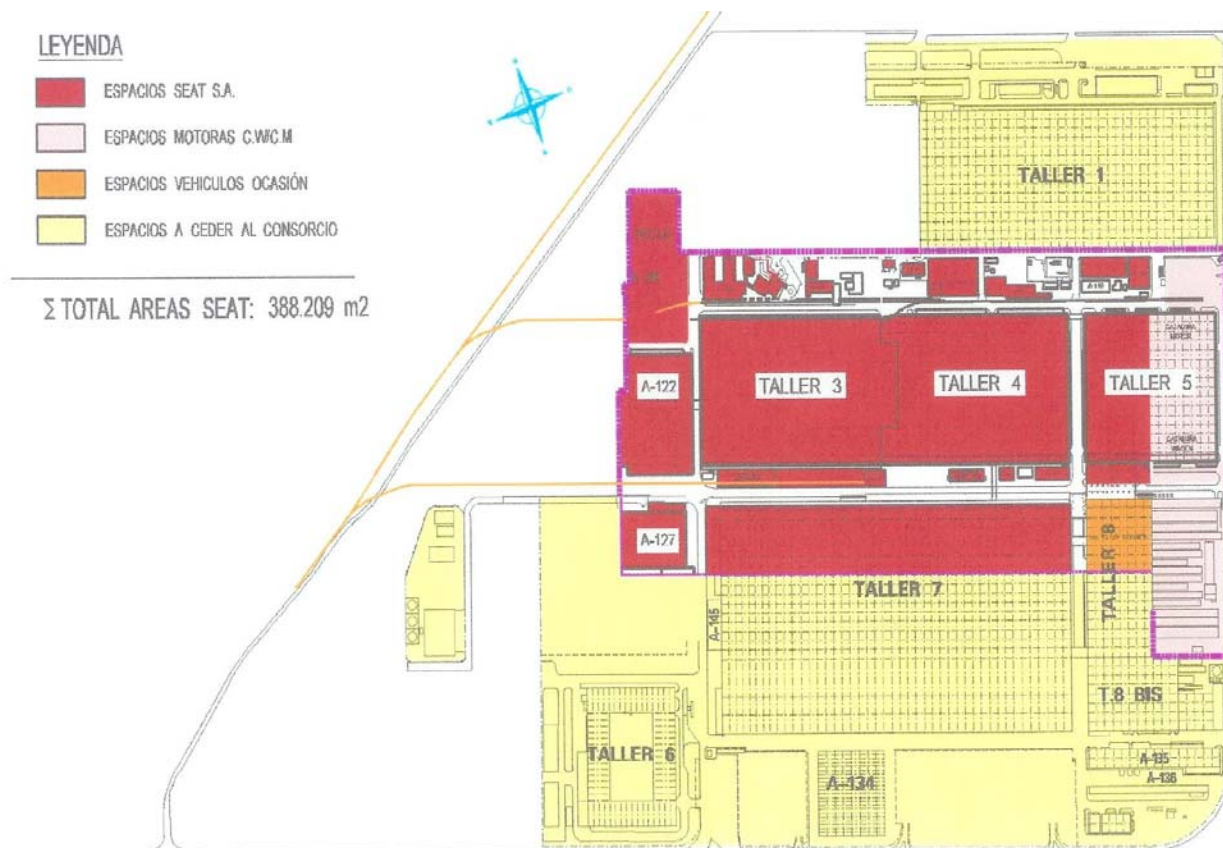
La evolución de la fábrica de Martorell desde 1992, fecha de su inauguración, ha tenido un marcado carácter expansionista. En efecto, la capacidad instalada ha ido creciendo año a año, fruto de un aumento de las producciones diarias. Este aumento ha significado la ampliación de la superficie dedicada a talleres de fabricación y el aumento de instalaciones para poder producir en mayor número.

Sin embargo la estrategia industrial de todos estos años, acrecentada en los últimos cinco años, ha sido la de ahorrar al máximo en las inversiones necesarias en las instalaciones de producción. Por ello, tenemos una serie de “cuellos de botella” que lejos de ser resueltos con las inversiones necesarias para poder solucionar los problemas que estos “cuellos de botella” generan han sido utilizados por la Dirección para justificar las continuas peticiones de flexibilidad horaria en festivos.

Esto les ha llevado a la situación contradictoria de no poder solucionar problemas de colapso productivo por la persistencia de la Dirección de no invertir con el objetivo de ahorrar. La acción consiguiente ha sido siempre la de exigir a la plantilla que aportara más trabajo en festivos para solucionar la falta de capacidad instalada en los lugares denominados “cuellos de botella”

En el momento actual, la oportunidad de fabricación de entre 20.000 y 40.000 vehículos de los modelos Ibiza antiguo y Córdoba para el mercado mexicano, está teniendo problemas de carácter técnico solucionables con una inversión de carácter menor que la empresa no quiere hacer a pesar de las continuas demandas de la Representación Social. Hemos de reseñar que la causa fundamental de la petición de este ERE está, precisamente, en la reducción de producción de 2008 respecto a 2007 de 29.210 unidades, cuestión que desarrollaremos más adelante.

En cuanto a la fábrica de Zona Franca la evolución ha sido la contraria. Con la devolución de los terrenos alquilados al consorcio de la Zona Franca en el periodo 2003-2007, la superficie destinada a la producción se ha reducido hasta un 24,5 % del total existente en 1994.



Sin embargo esta fábrica tiene una actividad destinada a la producción tanto de la propia SEAT, como de otras empresas del Grupo VW. Debido a ello el calendario de trabajo de ese centro cubre prácticamente los tres turnos de los siete días de la semana en el sector de prensas y tiene un cumplimiento de jornada por encima de lo pactado en convenio.

En la zona de Chapistería, que centra su producción en componentes para el centro de Martorell, se trabaja de lunes a viernes, vinculando lógicamente el calendario al aplicado en Martorell, salvo la instalación de estampación en caliente y corte por láser, cuya jornada laboral es similar a la del taller de Prensas (hasta 21 turnos semanales).

4. La flexibilidad conocida como bolsa de horas y su aplicación en convenio

En primer lugar hay que considerar la información general aportada por la empresa en las primeras reuniones. En dicha información se detallan las horas acumuladas por la bolsa de horas y por la Jornada Industrial pendiente de disfrute. De estos datos se puede colegir la siguiente información de carácter general y con medias por plantilla afectada:

	Bolsa individual	Bolsa colectiva	J. Industrial pendiente	Suma	Plantilla afectada	Media de jornadas
Total plantilla SEAT	441592	-1613094	595856	-575646	13077	-5,5
Plantilla Producción	448109	-1587088	392832	-746147	10626	-8,78
Plantilla Producción		-1587088	392832	-1194256	10626	-14,05
Plantilla Producción		-1587088		-1587088	10626	-18,67
Producción Martorell	89.787,7	-1.418.448,9	262.992,0	-1.065.669,2	6286	-21,19
Producción Zona Franca	86105,8	-108985,1	28288	5.408,7	692	0,98

Como podemos comprobar, la situación real de la cuenta de horas entregada por la empresa a fecha 31 de septiembre no supera en ninguno de los casos las 21,19 horas de media. Queremos resaltar en este punto la total discrepancia con los argumentos de la empresa que sitúa esta bolsa muy por encima de nuestros números **(números que salen del recuento informático de los datos aportados por la propia empresa y que constan en el expediente)**

Para esta parte el convenio colectivo establece claramente la obligación de compensar las horas acumuladas personales o individuales en determinados casos generando la posibilidad de compensar dichas horas contra las colectivas. Detallaremos los puntos del convenio que apoyan esta argumentación

Art. 75.- Cuenta de Horas Personal.

- 1) Por cada trabajador se llevará una cuenta de horas personal, donde se reflejarán en negativo las horas trabajadas de menos y en positivo las horas trabajadas de más, distinguiéndolas por su origen colectivo o individual.
- 2) Cuando la jornada laboral se reduzca, el trabajador percibirá el mismo salario básico. Las horas trabajadas de menos se considerarán adeudadas por el trabajador a la empresa (horas negativas), la cual podrá exigir que se trabajen en el mismo o en futuros ejercicios.
- 3) Cuando la jornada laboral se amplíe, el trabajador percibirá el mismo salario básico. Las horas trabajadas en exceso servirán en primer lugar para cancelar las horas negativas si las hubiese. Una vez recuperadas éstas en su totalidad, las horas que se acumulan en positivo se considerarán adeudadas por la empresa al trabajador (horas en positivo).
- 4) El número de jornadas que cada trabajador realizará anualmente no superará los 233 días. En condiciones excepcionales, podrá llegarse hasta 237 días, previo acuerdo con la Representación Social.
- 5) En la cuenta de horas personal del trabajador, con independencia de las horas acumuladas en positivo o en negativo de forma colectiva, también podrán acumularse en positivo o en negativo las horas acordadas de forma individual entre el trabajador y su Jefatura. **Así mismo, el Comité Intercentros podrá acordar con la Dirección de la empresa las soluciones que, en cada caso, convengan a los supuestos de acumulaciones excesivas de horas individuales.**
- 6) A la terminación del contrato de trabajo o en la fecha de jubilación parcial, el saldo positivo o negativo de la cuenta de horas se liquidará con la liquidación del finiquito al precio señalado en el Convenio Colectivo.
- 7) Todo trabajador que no tenga horas individuales en positivo, podrá utilizar previo acuerdo de su jefatura cada año 2 días por asuntos particulares a descontar de su cuenta de horas individual, con un máximo acumulado de menos 3 días por esta causa.
- 8) Cuando se llegue a cero en la cuenta de horas colectiva, los 2 primeros días adicionales a la jornada individual irán a la cuenta individual, ya sea para compensar negativos de esta bolsa individual o para poder disfrutarlos. **Los ocho siguientes hasta diez por encima de la jornada individual pactada irán a la cuenta colectiva y así en cada ciclo de diez días. Si los dos primeros días de cada ciclo de diez no se utilizan para disfrute**

por asuntos personales dentro del año natural, volverán a la cuenta colectiva.

Como podemos comprobar la Dirección debía haber intentado con el propio Comité intercentros la posibilidad de acordar soluciones para la acumulación excesiva de horas que aparecen en algunos casos de manera clara, sobre todo en el sector indirecto.

Contrariamente a lo aducido por la empresa en cuanto a la imposibilidad de compensar horas individuales con las colectivas, el apartado 8 de este artículo desmiente categóricamente dicha argumentación de la empresa ya que existe el supuesto para esta compensación.

Art. 91.-

1. Los diez primeros sábados adicionales se compensarán en la forma siguiente:

Los sábados compensables por acumulación, se abonarán con el Plus del nº 3 del Art. 110 y se acumularán las horas trabajadas hasta final del año, **salvo que pudieran ser compensadas antes con disfrute de jornadas en alguno de los casos siguientes:**

- A) En el período del corredor de vacaciones, siempre que fuera posible su disfrute por no hacerse uso total o parcial del corredor de vacaciones del artículo 95, en cuyo caso el mismo número de trabajadores contratables en verano para realizar el corredor de vacaciones, se dedicarían a facilitar el descanso compensatorio. La Dirección de Producción fijará el número máximo de trabajadores contratados para sustituir interinamente al personal en vacaciones, de manera que no se perjudique ni el volumen ni la calidad de la producción.
 - B) **En cualquier otro momento del año, si por causas imprevistas bajasen los programas de producción, con el fin de evitar en la medida correspondiente el recurso a expedientes de regulación de empleo o la no renovación de contratos temporales, en el centro de trabajo afectado.**
 - C) Si, finalizado el año natural, el trabajador tuviera horas acumuladas pendientes de descanso, podrá durante los quince primeros días del nuevo año exigir su compensación en alguna de las formas siguientes:
Acumulación de las horas pendientes de descanso para aplicar su importe o su tiempo a alguna de las siguientes posibilidades:
 - Compra de coche, por el sistema de ventas a empleados
 - Compra de vivienda, como complemento del sistema de crédito vivienda a empleados
 - Permiso pagado sustitutivo de la suspensión del contrato en caso de ERE
 - Reducción del tiempo de trabajo previo a la jubilación, por jornadas completas
 - Disfrute de descanso individualmente, de acuerdo con la jefatura y siempre que no se perjudique el servicio.
 -
2. **Los días adicionales trabajados que excedan de diez días en el año se retribuirán con un día de descanso compensatorio, más el Plus del nº 3 del Art. 110.**
 3. Estos abonos no se incluirán en la retribución de las vacaciones.

Art. 92.- **Durante la vigencia del Convenio Colectivo las Representaciones Empresarial y Social podrán acordar la modificación de lo establecido en esta Subsección en las condiciones que se fijen en el correspondiente pacto colectivo.**

En estos dos artículos encontramos la mayor de las contradicciones de la empresa en su actuación. En efecto, la negativa a compensar la cuenta individual de horas contra la bolsa colectiva es una evidencia de la vulneración del principio de buena fe en la negociación en el periodo de consultas preceptivo a cualquier ERE. La empresa niega la aplicación del artículo 91.1.B y por tanto la minoración

o minimización que esta compensación podría acarrear sobre los efectos del ERE presentado.

Tanto el punto 91.2 como el artículo 92 no hacen más que redundar y abundar en el incumplimiento de la empresa y en la evidencia de que la aplicación de estas medidas podrían incluso eliminar la necesidad total de aplicar ningún ERE

En el art. 74.9 del convenio colectivo se recoge:

- 9) *Tanto la reducción como la ampliación de la jornada laboral básica se aplicará por la empresa de forma colectiva. A tal efecto se llevará una Cuenta de Horas Colectiva por Centro de Trabajo y Línea de Producto acordada con el Comité Intercentros. Dentro de cada centro se podrán también establecer cuentas de horas colectivas a nivel de otras unidades organizativas.*

En este caso hemos de denunciar que la empresa nunca ha llevado un control de dichas horas colectivas por medio de ningún acuerdo con el Comité Intercentros. Tan sólo ha habido información y en ningún caso existe un acta en la que se recoja un acuerdo por el que estos datos hayan sido ratificados o acordados por ambas partes. Sólo por la presentación del ERE 317/08 la empresa ha tenido que dar información detallada de la bolsa de horas del conjunto de la plantilla.

En el mismo artículo anterior pero en su punto 74.12 se recoge:

- 12) *Cuando la cuenta colectiva llegue a menos 240 horas, se aplicará una cláusula de salvaguarda para mantener el empleo, consistente en una reducción proporcional de salario y jornada con acuerdo del Comité Intercentros en evitación de un ERE, pudiéndose también adoptar otras medidas que se pacten con el Comité Intercentros.*

Aquí hemos de plantear que la empresa, en su evidente incumplimiento de los principios de buena fe en la negociación ha rechazado cualquier otra solución a la de un Expediente de Regulación de empleo. Por ello para esta parte, la empresa no ha aplicado ni intentado ninguna otra medida tal como recoge este artículo.

Todos estos aspectos de incumplimiento del convenio significan para esta parte un motivo suficiente para rechazo de la petición de la empresa y la exigencia de la Administración en su Resolución de aplicación de la compensación de las horas individuales y otras medidas para solucionar el presunto problema de producción presentado por la empresa.

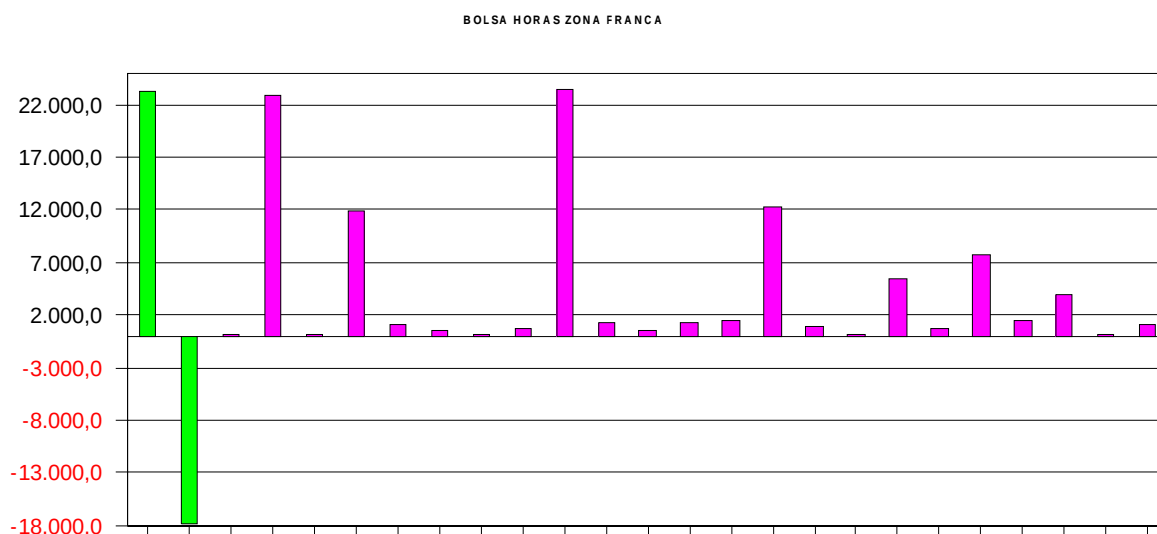
5. Situación de la bolsa de horas en Zona Franca.

El número de horas que la plantilla de Zona Franca ha trabajado en los últimos años, por encima de lo establecido en el Convenio Colectivo, hace que la media de jornadas pendientes de disfrute por la plantilla se encuentre en positivo, tanto la MOD, como en mayor medida los Indirectos:

MOD	+ 0'98	JORNADAS DE MEDIA POR DISFRUTAR
MOI	+24,47	JORNADAS DE MEDIA POR DISFRUTAR

En la siguiente gráfica se reflejan las jornadas acumuladas, contemplando la suma

algebraica de la jornada industrial con las bolsas individual y colectiva. Se observará que sólo la sección 246 de producción chapistería se encuentra en negativo en la bolsa horaria, pero perfectamente compensable con la bolsa positiva de la otra sección de producción, la 230 de Prensas, la plantilla de todos las demás secciones tienen cientos de jornadas adicionales trabajadas, pendientes de disfrutar.



6. Situación de la bolsa de horas en CROS (Almacén de Recambios).

Así mismo, los datos aportados por la empresa de la situación del centro de trabajo de CROS (Recambios) en materia de bolsa de horas, abundan en la posibilidad de reducir claramente el montante global de la bolsa:

	B. individual	B. colectiva	J. l. pendiente	Suma horas	Jornadas	
Directos	7641,7	-3468,9	1008	5180,8	647,6	
Indirectos	11872,3	-1264,7	3952	14559,6	1819,95	plantilla
Total	19514	-4733,6	4960	19740,4	2467,55	350
					media	7,05

Con la situación de ambos centros, se minimizaría el número total de personas presuntamente afectadas por este expediente, sirviendo como medida para probar que no se puede aceptar en ningún caso el recurso al expediente sin haber agotado todas las medidas organizativas que minimicen o eliminen el supuesto excedente.

Estas distorsiones entre lo demandado en el Expediente presentado por SEAT y la realidad son para esta parte un motivo más para el rechazo de dicha petición.

7. Situación de la bolsa de horas en Martorell

La distribución de horas de la bolsa por sección en la fábrica de martorell es la siguiente:

DEPENDENCIA	B. Individual	B. Colectiva	J.I. Pdte.	Total Horas	Jornadas	Plantilla	Media
401	-18.375,7	-281.651,0	76.320,0	-223.706,7	-27.963,3	1342	-20,84
402	-13.245,6	-229.026,3	7.672,0	-234.599,9	-29.325,0	927	-31,63
403	28.313,2	-129.251,2	33.496,0	-67.442,0	-8.430,3	611	-13,8
404	7.091,0	-74.600,3	22.424,0	-45.085,3	-5.635,7	466	-12,09
405	6.857,9	-86.361,9	16.864,0	-62.640,0	-7.830,0	378	-20,71
406	37.912,9	-202.400,7	45.512,0	-118.975,8	-14.872,0	801	-18,57
407	22.304,0	-129.916,1	13.024,0	-94.588,1	-11.823,5	500	-23,65
411	1.492,9	-16.039,2	6.192,0	-8.354,3	-1.044,3	99	-10,55
415	3.761,2	-9.358,6	1.896,0	-3.701,4	-462,7	35	-13,22
416	21.696,0	-27.380,8	7.248,0	1.563,2	195,4	116	1,68
431	-6.852,0	-109.683,6	17.784,0	-98.751,6	-12.344,0	453	-27,25
441	-1.168,1	-122.779,2	14.560,0	-109.387,3	-13.673,4	558	-24,5
Directos	89.787,7	-1.418.448,9	262.992,0	-1.065.669,2	-133.208,7	6286	-21,19
160	274,5	24,0	16,0	314,5	39,3		
169	877,6	-1.019,6	736,0	594,0	74,3		
401	4.490,7	-4.727,7	2.488,0	2.251,0	281,4		
402	3.746,5	-5.308,8	344,0	-1.218,3	-152,3		
403	8.274,8	-629,0	1.464,0	9.109,8	1.138,7		
404	2.605,0	-2.349,3	1.256,0	1.511,7	189,0		
405	2.687,8	-1.503,3	904,0	2.088,5	261,1		
406	2.344,0	-3.351,6	1.648,0	640,4	80,1		
407	3.347,0	-2.041,3	784,0	2.089,7	261,2		
408	324,4	-8,0	848,0	1.164,4	145,6		
411	314,7	-703,3	496,0	107,4	13,4		
416	310,8	-249,5	80,0	141,3	17,7		
428	1.271,8	-236,2	248,0	1.283,6	160,5		
429	1.007,2	-464,1	1.008,0	1.551,1	193,9		
430	-165,3	-536,0	328,0	-373,3	-46,7		
431	1.755,1	-1.365,2	752,0	1.141,9	142,7		
437	4.088,0	-177,6	832,0	4.742,4	592,8		
439	3.237,9	-1.432,7	1.432,0	3.237,2	404,7		
440	603,5	-80,0	96,0	619,5	77,4		
441	4.092,2	-1.599,9	768,0	3.260,3	407,5		
442	392,4	350,0	840,0	1.582,4	197,8		
449	33.768,5	-3.282,0	5.472,0	35.958,5	4.494,8		
457	19.345,6	195,5	7.896,0	27.437,1	3.429,6		
459	9.913,6	-2.587,0	7.160,0	14.486,6	1.810,8		
479	453,3	-112,3	216,0	557,0	69,6		
Indirectos	109.361,6	-33.194,9	38.112,0	114.278,7	14.284,8	1725	8,28

De estos datos se desprende que la información de la empresa en la que establece que la situación actual de la plantilla supera las 28 jornadas en negativo sólo busca una justificación para su petición de ERE. La media de horas negativa del conjunto de la Mano de Obra Directa es de 21,19 jornadas y en cuando a la Mano de Obra Indirecta se encuentra en números positivos en 8,28 jornadas. Pero para la CGT el cómputo de horas de media sigue siendo el de la suma de todos los centros que reduce aún estos números aplicados sólo al centro de Martorell. Recordamos que la media de producción aún contando sólo la Bolsa Colectiva negativa es de -18,67 jornadas:

	Bolsa individual	Bolsa colectiva	J. Industrial pendiente	Suma	Plantilla afectada	Media de jornadas
Total plantilla SEAT	441592	-1613094	595856	-575646	13077	-5,5
Plantilla Producción	448109	-1587088	392832	-746147	10626	-8,78
Plantilla Producción		-1587088	392832	-1194256	10626	-14,05
Plantilla Producción		-1587088		-1587088	10626	-18,67
Producción Martorell	89.787,7	-1.418.448,9	262.992,0	-1.065.669,2	6286	-21,19
Producción Zona Franca	86105,8	-108985,1	28288	5.408,7	692	0,98

Esto hace plantear a esta parte que las medidas de compensación de horas sumado a las propuestas realizadas por la representación social hacen injustificable la necesidad de este ERE. Con medidas de formación, compensación de horas, permisos pagados a los jubilables, etc. se rebajaría sobradamente el montante de horas negativas que permitiría mantener la plantilla por debajo de las 280 horas de media que establece el artículo 74 del convenio incluso después de aplicar la reducción de días que la empresa tiene previstas en el Expediente presentado.

8. Evolución de la capacidad comercial y estratégica.

Desde 2001 hasta hoy, la aplicación de una decisión del Grupo de unirnos a la empresa Audi como subgrupo del Consorcio, ha significado la toma de decisiones en la estrategia industrial, que ha colocado a SEAT ante el mercado en peor situación que cualquiera de las marcas del entramado productivo de VW. La desaparición de modelos de gama baja o comerciales para crear un estilo deportivo-familiar, ha hecho que las producciones de los nuevos modelos hayan tenido un claro ejemplo de fracaso estratégico y comercial.

No sólo ha habido un claro ejemplo de fracaso en el caso del actual modelo Toledo (cuando la anterior versión tuvo un gran éxito) sino que la capacidad de ventas en los últimos años en los concesionarios ha sufrido un deterioro ostensible ante la falta de modelos en las gamas del coche pequeño o de comerciales, factor de fidelización de los clientes, que ha causado una parte importante de la pérdida de oportunidades de venta.

MARCA	Unidades Agosto '08	Unidades Agosto '07	% dif.	und. dif.
Skoda	31.970	32.158	-0,6	-188
Audi	42.227	43.086	-2,0	-859
SEAT	19.426	23.712	-18,1	-4.286
VW	92.963	107.196	-13,3	-14.233

Estos datos de ventas en el año 2008, dentro del grupo VW (aportados por la propia empresa en su memoria y obtenidos de la organización europea ACEA) arrojan una diferencia clara, en cuanto al tanto por ciento de descenso, en contra de SEAT.

Pero las hojas, recogidas en la página Web de ACEA, aportan más datos que los ofrecidos por la empresa. (Hacemos destacar que en todas las hojas la información

viene reflejada por Grupos, apareciendo el primero el de VW lo que hace más evidente las diferencias dentro del grupo)

NEW PASSENGER CAR REGISTRATIONS BY MANUFACTURER TOTAL EUROPE (EU* + EFTA Countries)

	January					January to January				
	%Share		Units		% Chg	%Share		Units		% Chg
	'08	'07	'08	'07	08/07	'08	'07	'08	'07	08/07
ALL BRANDS**			1.308.761	1.312.131	-0,3			1.308.761	1.312.131	-0,3
VW Group	18,9	18,7	246.741	245.311	+0,6	18,9	18,7	246.741	245.311	+0,6
VOLKSWAGEN	9,9	9,4	129.928	122.882	+5,7	9,9	9,4	129.928	122.882	+5,7
AUDI	3,7	4,0	48.893	51.846	-5,7	3,7	4,0	48.893	51.846	-5,7
SEAT	2,3	2,4	29.603	31.413	-5,8	2,3	2,4	29.603	31.413	-5,8
SKODA	2,9	2,9	38.014	38.652	-1,7	2,9	2,9	38.014	38.652	-1,7

	February					January to February				
	%Share		Units		% Chg	%Share		Units		% Chg
	'08	'07	'08	'07	08/07	'08	'07	'08	'07	08/07
ALL BRANDS**			1.180.842	1.086.676	+8,7			2.489.812	2.399.237	+3,8
VW Group	19,6	19,6	231.694	212.942	+8,8	19,2	19,1	479.282	457.991	+4,6
VOLKSWAGEN	10,1	9,6	118.739	103.802	+14,4	10,0	9,4	248.782	226.453	+9,9
AUDI	3,9	4,0	46.307	43.919	+5,4	3,8	4,0	95.259	95.759	-0,5
SEAT	2,6	2,7	30.920	29.087	+6,3	2,4	2,5	60.695	60.466	+0,4
SKODA	3,0	3,3	35.445	35.886	-1,2	3,0	3,1	73.945	74.545	-0,8

	March					January to March				
	%Share		Units		% Chg	%Share		Units		% Chg
	'08	'07	'08	'07	08/07	'08	'07	'08	'07	08/07
ALL BRANDS**			1.654.214	1.827.128	-9,5			4.153.822	4.226.114	-1,7
VW Group	18,3	19,0	302.987	346.464	-12,5	18,9	19,0	783.152	804.436	-2,6
VOLKSWAGEN	9,3	9,7	154.102	177.242	-13,1	9,7	9,6	403.617	403.687	-0,0
AUDI	3,9	4,1	65.187	74.774	-12,8	3,9	4,0	160.573	170.528	-5,8
SEAT	2,3	2,4	37.917	43.722	-13,3	2,4	2,5	98.902	104.183	-5,1
SKODA	2,7	2,7	45.184	50.056	-9,7	2,9	2,9	118.886	124.600	-4,6

	April					January to April				
	%Share		Units		% Chg	%Share		Units		% Chg
	'08	'07	'08	'07	08/07	'08	'07	'08	'07	08/07
ALL BRANDS**			1.420.944	1.296.329	+9,6			5.575.564	5.522.269	+1,0
VW Group	20,7	20,3	293.567	263.633	+11,4	19,3	19,3	1.076.897	1.068.068	+0,8
VOLKSWAGEN	10,8	10,6	153.077	136.793	+11,9	10,0	9,8	556.613	540.479	+3,0
AUDI	4,4	4,4	62.778	57.417	+9,3	4,0	4,1	223.507	227.945	-1,9
SEAT	2,3	2,2	32.854	29.152	+12,7	2,4	2,4	131.753	133.335	-1,2
SKODA	3,1	3,1	44.418	39.893	+11,3	2,9	3,0	163.439	164.493	-0,6

	May					January to May				
	%Share		Units		% Chg	%Share		Units		% Chg
	'08	'07	'08	'07	08/07	'08	'07	'08	'07	08/07
ALL BRANDS**			1.334.081	1.446.283	-7,8			6.919.190	6.969.408	-0,7
VW Group	20,2	20,3	269.476	293.258	-8,1	19,5	19,5	1.347.663	1.361.326	-1,0
VOLKSWAGEN	10,5	10,5	139.521	151.941	-8,2	10,1	9,9	696.694	692.420	+0,6
AUDI	4,4	4,4	59.250	63.644	-6,9	4,1	4,2	283.102	291.589	-2,9
SEAT	2,1	2,3	28.328	33.645	-15,8	2,3	2,4	160.187	166.980	-4,1
SKODA	3,2	3,0	42.050	43.622	-3,6	3,0	3,0	205.776	208.115	-1,1

	Juny					January to Juny				
	%Share		Units		% Chg	%Share		Units		% Chg
	'08	'07	'08	'07	08/07	'08	'07	'08	'07	08/07
ALL BRANDS**			1.427.008	1.549.574	-7,9			8.344.117	8.516.006	-2,0
VW Group	19,9	19,5	283.887	302.442	-6,1	19,6	19,5	1.631.528	1.663.769	-1,9
VOLKSWAGEN	10,4	10,1	148.585	156.727	-5,2	10,1	10,0	844.959	849.147	-0,5
AUDI	4,2	4,0	59.231	62.381	-5,0	4,1	4,2	342.336	353.971	-3,3
SEAT	2,2	2,4	32.061	37.796	-15,2	2,3	2,4	191.956	204.776	-6,3
SKODA	3,1	2,9	43.657	45.004	-3,0	3,0	3,0	249.991	253.119	-1,2

	july					January to July				
	%Share		Units		% Chg	%Share		Units		% Chg
	'08	'07	'08	'07	08/07	'08	'07	'08	'07	08/07
ALL BRANDS**			1.258.701	1.358.483	-7,3			9.602.446	9.875.106	-2,8
VW Group	21,3	20,7	268.290	281.433	-4,7	19,8	19,7	1.900.102	1.945.203	-2,3
VOLKSWAGEN	10,9	10,6	137.353	144.463	-4,9	10,2	10,1	983.071	993.610	-1,1
AUDI	4,7	4,2	58.803	57.027	+3,1	4,2	4,2	401.223	410.998	-2,4
SEAT	2,6	2,9	33.031	38.954	-15,2	2,3	2,5	224.977	243.731	-7,7
SKODA	3,1	3,0	38.817	40.562	-4,3	3,0	3,0	288.253	293.681	-1,8

	September					January to September				
	%Share		Units		% Chg	%Share		Units		% Chg
	'08	'07	'08	'07	08/07	'08	'07	'08	'07	08/07
ALL BRANDS**			1.304.653	1.421.790	-8,2			11.713.937	12.251.790	-4,4
VW Group	20,2	18,3	263.435	259.840	+1,4	20,1	19,7	2.349.861	2.411.460	-2,6
VOLKSWAGEN	10,4	9,7	135.313	137.292	-1,4	10,3	10,1	1.211.549	1.238.099	-2,1
AUDI	4,9	3,8	63.796	53.833	+18,5	4,3	4,1	507.169	507.917	-0,1
SEAT	1,8	2,1	23.846	30.106	-20,8	2,3	2,4	268.335	297.549	-9,8
SKODA	3,1	2,7	40.183	38.189	+5,2	3,1	3,0	359.738	364.028	-1,2

Como podemos observar, los datos del total de ventas en Europa, a pesar de las bajadas de ventas algo más importantes de los meses últimos, siguen siendo como máximo del 4,4% en el acumulado de septiembre. Mientras, en el Grupo VW el acumulado hasta septiembre significa una bajada de ventas del 2,6%, destacando Audi con un acumulado de -0,1 y Skoda con una reducción de sólo un 1,2%

Sin embargo podemos ver cómo las políticas comerciales de VW en SEAT llevan a esta marca al 9,8 de reducción de ventas en Europa.

Entraremos ahora en el desarrollo de la situación del mercado mexicano por su evidente importancia en la justificación o no de este expediente. Una simple ojeada a los anexos presentados por la empresa (doc. nº 4) hablan de unas ventas en ese mercado que avalan perfectamente la posibilidad de acoger las 20.000-40.000 unidades reflejadas anteriormente en este documento (por no hablar de otros mercados "latinos" o emergentes de otras áreas del planeta que la empresa SEAT no ha desarrollado en los últimos años)

PAIS	Agosto		Enero-Agosto	
	2008	2007	2008	2007
España	3.891	6.641	76.194	97.790
Alemania	3.630	4.050	28.247	31.848
Italia	1.202	1.431	10.309	22.198
Francia	2.307	2.247	23.998	23.099
Reino Unido	819	1.041	20.320	21.265
Portugal	837	760	9.900	8.765
Austria	920	458	6.723	5.240
Holanda	1.150	1.087	9.370	9.773
Resto Europa del Oeste	1.481	1.465	15.746	17.994
Europa del Este	2.469	2.356	21.660	18.743
México	1.150	1.225	8.637	11.153

De estos datos podemos colegir que el mercado de México ha significado para SEAT una oportunidad de negocio evidente. En el mes de Agosto se han vendido el 30,11% de lo vendido en España (mercado histórico de SEAT), un 95,67% de lo vendido en Italia o la misma cantidad que en Holanda y hasta un 49,85% de lo vendido en Francia (el mercado europeo de los cinco, donde SEAT crece en ventas)

Es la propia empresa la que demuestra con su actuación que ese mercado tiene capacidad de compra. La decisión tomada para la implantación de una línea de producción en Puebla (México), ha sido retirada por la paralización de inversiones que ha determinado la Dirección de VW a nivel mundial, pero es evidente que las posibilidades de venta son evidentes. Sólo razones inconfesables hacen que la empresa sólo recoja una pequeña cantidad de unidades para fabricar en los próximos meses.

En cuanto a los modelos que aún se venden como el Córdoba, el Ibiza antiguo o incluso el Toledo III, en España, el segundo cuadro del documento nº 4 nos abre los ojos a una situación absolutamente contradictoria con las causas de producción que la empresa aduce en la presentación del Expediente.

MODELO	Agosto		Enero-Agosto		Dif. previsión
	2008	2007	2008	2007	
IBIZA	5372	10222	94906	116096	-2,2%
CORDOBA	1400	366	15750	20551	-18,5%
TOLEDO III	283	366	3792	4455	+28,2%

Los datos de ventas de los modelos Ibiza y Córdoba reflejan un número de coches importante que puede mantener las producciones en volúmenes más que aceptables. Destaca el hecho de que el Ibiza antiguo sólo baja un 2,2% en ventas cuando el total de Seat es del 9,2% (y en España el 22,1%)

Destacable es, también, que el modelo Toledo, que ha sido casi desahuciado por la propia empresa tenga ahora una espectacular subida del 28,2% de ventas sobre las

previsiones de la propia empresa (Budget).

Ante la nueva situación presentada por la empresa con fecha 14 de octubre, en la que consta la posibilidad de fabricación de más vehículos de los modelos Ibiza y Córdoba, la realidad de ese aumento es la siguiente: el total de vehículos que se añaden en la fabricación de estos modelos entre final de 2008 y todo el 2009, sería de 7.618. Recordando lo vendido de estos dos modelos en el mes de Agosto, el total de vehículos es de 6.772 (5.372 Ibizas y 1.400 Córdobas). Es decir; en el mejor de los casos, el aumento de vehículos significaría algo menos de las ventas de un mes.

A juicio de esta parte, las posibilidades de fabricación y de venta de estos modelos es muy superior y el hecho de decidir tan sólo este pequeño aumento responde a cuestiones organizativas e industriales que contradicen totalmente la argumentación del petitum del expediente. Esto evidencia igualmente que la empresa no ha buscado la minimización de los efectos del ERE.

A todo lo anterior hay que añadir una de las contradicciones más flagrantes de la política comercial de SEAT. O mejor dicho, de la aplicación de decisiones de la multinacional VW contra los razonables intereses de cualquier empresa del grupo: el boicot a la ampliación de mercados de SEAT en los países emergentes. En efecto, mientras para el resto del grupo, incluida la marca Skoda de características semejantes a SEAT, los mercados de China, Rusia o India se han abierto en línea con la política generalizada de globalización de todas las multinacionales del auto, para SEAT se ha practicado una exclusión de esos mercados de manera deliberada mientras que los mercados a los que destinan los productos son de dudosas expectativas como los de Mozambique, Cuba o Islas Mauricio.

MODELO	Previsión '08	Previsión a 3-10	Previsión a 14-10	Dif.con Previsión '08	Diferencia con 3-10
Ibiza SE240	99573	88840	91135	-8438	2295
Córdoba	26206	22316	20487	-5719	-1829
			TOTALES	-14157	466
MODELO	Previsión '09	Previsión a 3-10	Previsión a 14-10	Dif.con Previsión '09	Diferencia con 3-10
Ibiza SE240	7500	6390	9200	1700	2810
Córdoba	0	0	4342	4342	4342
			TOTALES	6042	7152

Los datos de ventas hablan por si solos, las ventas en Asia no existen a pesar de unas previsiones ridículas de 510 vehículos para 2008. La respuesta en la mesa del periodo de consultas en fecha 20 de octubre es que la empresa abrirá mercados y nuevos concesionarios. Paradójicamente el mismo día aparecía en la prensa la noticia en la que la Presidencia de SEAT reiteraba la negativa del Grupo a abrir los mercados emergentes al área comercial de SEAT o dejarlos para más adelante. Noticia que reproducimos en la próxima página.

Seat pospone su entrada en China y varios países latinoamericanos

El coche eléctrico abre expectativas de mejor trato fiscal en Renault y Nissan

»» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

sado de un mercado de aproximadamente 1,7 millones de unidades a uno de apenas 1,2 millones", remarcó en un encuentro celebrado la semana pasada en Martorell.

La pregunta es si un mercado de esa dimensión justifica la existencia de una marca española dentro de un grupo como Volkswagen. "Por supuesto -respondió Schmitt-. Seat tiene personalidad propia, está orientada a un público joven que no acudiría a la marca Volkswagen si no existiera Seat". Remarcó, además, que Seat "no depende sólo del mercado español, que representa un 30% de las ventas".

"Estamos intentando adaptarnos a la situación del mercado", dijo al explicar la presentación de un expediente de regulación temporal de empleo para los trabajadores de sus plantas de Martorell y de la Zona Franca. "Ante este tipo de situaciones hay dos posibilidades: los despidos o un expediente temporal. La nuestra es la mejor opción, y espero que así lo entiendan las autoridades y los sindicatos".

Aunque admitió que "nadie sabe hoy por hoy qué deparará el futuro", Schmitt se mostró convencido de que Seat podrá cumplir el objetivo de duplicar las ventas en el año 2018, con una ampliación de la gama de modelos. Eso sí, de momento el plan se ralentiza, al menos en lo que respecta al desembarco en China y varios países latinoamericanos. "El plan se va a postergar algo debido a la situación actual. Ahora la prioridad es reforzarnos en Europa", explicó.

En un contexto en el que la industria tiene que hacer un enorme esfuerzo para responder a los nuevos requerimientos medioambientales y con unas ventas que sólo crecen en los países

emergentes, la posición de España es compleja.

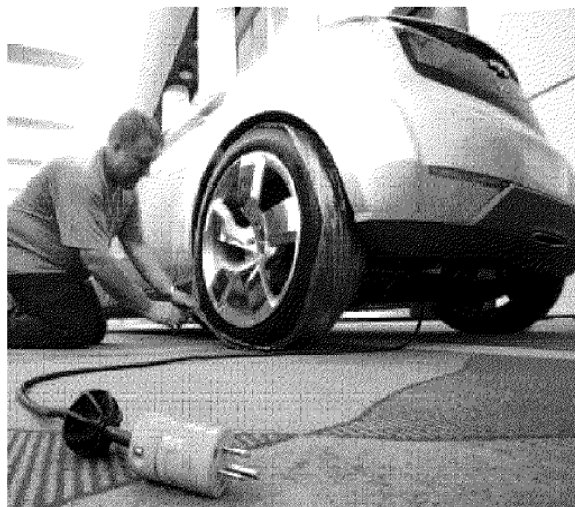
"La ventaja competitiva más importante de nuestra industria, en ausencia de otras, como la que otorga el hecho de fabricantes con centro de decisión en España o una posición favorable desde el punto de vista logístico, es la calidad de su capital huma-

no y, sobre todo, la capacidad de sus ejecutivos para contrarrestar con esfuerzo, rapidez y flexibilidad la competencia de otras fábricas y proveedores con mayores recursos, como ya se ha visto en anteriores crisis", opina Antoni Delgado.

"Las plantas españolas tienen que encontrar su nicho y hacer

un esfuerzo tecnológico", añade. En materia de tecnología relacionada con el automóvil, el ministro de Industria, Miguel Sebastián, apuesta por el coche de alimentación eléctrica. Podría ser una salida para la fábrica de Renault en Valladolid, cuya continuidad corre serio peligro con una producción mínima y sin nuevos modelos asignados. También podría serlo para la planta de Nissan en Zona Franca.

La alianza Renault-Nissan tiene previsto poner en el mercado a gran escala vehículos comerciales a partir del año 2012 y está firmando acuerdos con distintos gobiernos para asegurarse un tratamiento fiscal favorable y el desarrollo de redes de abastecimiento adecuadas para hacer posible la circulación masiva de coches eléctricos. Ya ha firmado o está a punto de hacerlo con Dinamarca, Israel y Portugal. "Ese es el plan del grupo, y desde luego Zona Franca podría fabricar cualquier tipo de vehículo, pero es prematuro hablar de ello. Ni siquiera sabemos si los futuros coches eléctricos se harán en Europa", dijeron fuentes de la compañía Nissan.●



Los fabricantes confían su futuro al coche eléctrico

EL RETO MÁS DIFÍCIL

El cambio tecnológico

■ "Por primera vez desde que nació la industria del automóvil, hace ya más de 100 años, está en cuestión el motor de combustión", señala Antoni Delgado, analista de PwC. "Todas las empresas están convencidas ya de que hay que buscar tecnologías alternativas", añade.

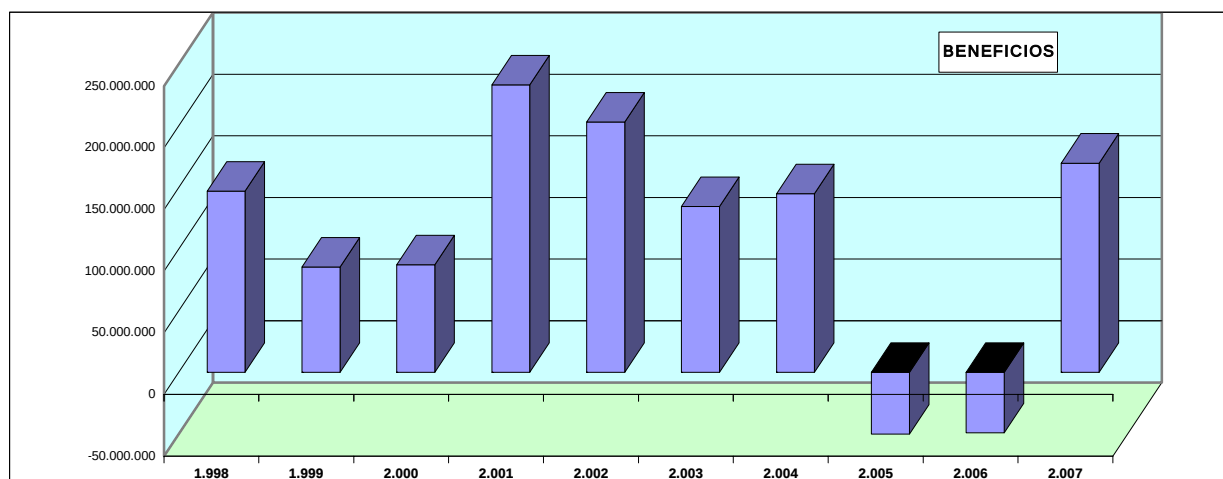
Es un ejemplo del reto que tiene la industria, que

no sólo tiene sobre sí la presión de las nuevas normas sobre emisiones de CO₂, sino que además debe intentar satisfacer las nuevas preferencias de los consumidores. Cada vez se piden coches más compactos, menos contaminantes y que consuman menos.

"La industria automovilística apoya la política euro-

pea de reducción de CO₂, pero los legisladores deben ser comprensivos con las dificultades que implica, sobre todo en un contexto de dificultades de financiación", dijeron fuentes de la patronal europea Acea, que recordaron que el sector invierte cada año unos 20.000 millones de euros en investigación y desarrollo.

9. Evolución económica de la empresa SEAT.



La evolución económica de la empresa, a pesar de los importantes obstáculos sufridos, es sobradamente positiva. Los beneficios acumulados por la empresa alcanzan casi los mil millones de € a pesar de los años 2005 y 2006 en los que se registran pérdidas como consecuencia de la política comercial antes reseñada. Los datos de 2007, con la fabricación de 398.704 unidades y unos beneficios de 169,70 millones de € demuestran la viabilidad y la competitividad de la empresa SEAT.

Es evidente la capacidad competitiva de la plantilla y del conjunto de la empresa SEAT ante la realidad de un menor nivel de producción a pesar del cual, en el año 2007 se han tenido unos beneficios de 163MM€, similares al año 2001 en el que fabricándose 480.045 unidades, se obtuvieron unos beneficios de 233MM€.

Pero aún hay que abundar en la realidad de la organización productiva, pero sobre todo financiera de la empresa SEAT. Son continuas las denuncias públicas de los diferentes sindicatos presentes en esta empresa sobre la derivación de capital en los precios de transferencias. El precio de los materiales comprados por SEAT a la multinacional VW y las transacciones que conllevan, enfrentados a los precios de venta de los vehículos se convierten en una manera de desviar beneficios directamente a la Matriz, desde la facturación diaria entre empresas.

NOVENA: Demostraremos en este apartado la **falta de justificación por razones de producción de la petición de la empresa**. Teniendo en cuenta que las producciones previstas a finales del año 2008, según la nueva planificación entregada el día 14 de octubre, son 369.514 unidades, el descenso productivo total sería de 29.190 unidades. Esto significa un descenso del 7,34%.

Y es aquí donde esta parte queremos reflejar la falacia con la que la empresa interpreta los datos en la búsqueda de una justificación tendenciosa e inadecuada. Plantea la empresa que la reducción de producciones es de hasta 75.059 coches en 2008 y de hasta 112.295 en 2009. Esta cantidad resulta de la resta de las previsiones de producción con las producciones nuevamente revisadas. Pero esta resta sólo es válida en las valoraciones empresariales del cumplimiento de los deseos de mayor beneficio o negocio pero nunca se puede aceptar como justificación para la validez de un ERE que se debe basar en la auténtica necesidad de mano de obra para realizar las verdaderas

producciones o trabajos. Porque es evidente, por los números presentados, que la producción de 484.526 coches devendría en la obligatoria contratación de cientos de trabajadores.

Y en este aspecto es donde los números que la empresa presenta tienen la mayor de las debilidades. La reducción de plantilla realizada en los últimos meses, fruto del acuerdo de toda la representación intercentros ha significado la cantidad de 1050 personas lo que significa una reducción del 8,03%. Reiteramos en este punto que la antes mencionada bajada de producción del 7,34%.

Hasta tal punto es así que para poder realizar las producciones previstas, la empresa había programado la contratación, de al menos 300 personas, para poder atender a la introducción del modelo SE411. La no contratación de dichas personas ha sido ya una consecuencia que absorbería sobradamente el teórico excedente planteado por la empresa.

Por ello, es conclusión de esta parte en esta materia que está totalmente injustificada la aceptación de este ERE.

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, miramos con preocupación uno de los datos que refleja la memoria de la empresa en su documento nº 14 de la primera versión entregada. Documento que la empresa ha retirado de la segunda memoria entregada y que reproducimos resumido:

	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.

UNDÉCIMO: En cuanto a los efectos de una supuesta aceptación de este expediente por parte de la Administración queremos reflejar tres situaciones paradójicas que ciertamente pueden producirse en caso de una aplicación de las peticiones de la empresa:

- Podríamos tener personas incluidos en un ERE y que ante la aplicación indiscriminada de afectación en el mismo, puedan tener días individuales por realizar y que fueran al desempleo a pesar de tener días suficientes para compensar dicha afectación.
- La línea ML1 de producción (modelos Ibiza nuevo) tiene nueve días pendientes de disfrutar de Jornada Industrial en 2008, sin embargo se está pidiendo que 1980 personas vayan 5 días al desempleo con el coste que esto significa a las arcas del Estado.
- En todos los casos, la empresa mantiene la bolsa colectiva en negativo intacta. De esta manera, a la vuelta del desempleo podría darse el caso de que las producciones fueran por el camino de los planes de la empresa en un crecimiento tras la crisis y se pudiera obligar a todos los afectados a trabajar en festivos. Es decir; después de haber estado en el desempleo durante unos meses, posteriormente la empresa obligaría a hacer trabajos extraordinarios a todos los afectados que quisiera.

Aún más, en 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", 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	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% del teórico excedente para el que la empresa pide sean declarados en 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.

DUODÉCIMO: 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 pretendido Plan Social que contiene las siguiente medidas:

- Preferencia de voluntariedad siempre que el trabajo lo permita.
- 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.
- Desafectación de vacaciones de navidad de 2008.
- No se paralizarán los planes de carrera ni los procesos de niveles salariales, B, C, o D.
- Exclusión de los afectados por el ERE '05.
- Rotación por tandas de máximo de dos meses. El número no sería nunca mayor

- de 750 diarios.
- Complemento al desempleo de:
 - Bruto de 80% de sueldo y complemento de previsión *14 y /12.
 - Tope de 90 % del neto.
 - No pagaría el complemento si el trabajador no tiene derecho a paro.
 - Las pagas se pagan íntegras.
- Las cotizaciones serán a cargo de los trabajadores (será bruto).

Posteriormente en hoja informativa a la plantilla, la empresa ha incluido en el plan “la formación a los trabajadores asignados a nuevos modelos”.

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. El único aspecto, no introducido en la reunión de negociación (posiblemente por olvido), de formación, tiene que ver con la evidente necesidad de la empresa de formar a la plantilla que realizará las operaciones de un nuevo modelo para poder desarrollar su trabajo en óptimas condiciones. No tiene por tanto ningún factor “social” de minoración 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 el 7 de octubre de 2008:

- Agotar la JI 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 2009 (400)
- 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 bolsa y el año que viene ya veríamos al final, porque el número de coches para hacer sigue siendo importante.

DECIMOTERCERO: 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(tít
	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 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 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 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 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:

- Agotar la JI en ML1, ML3 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 2009 (400)
- Reducción de ritmos de producción con factor fatiga, pausas,...
- Seguir produciendo para el mercado de México los 40.000 previstos o los que hagan falta.
- 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.

Barcelona, 28 de octubre de 2008

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