



A LA DIRECCION DE LA EMPRESA SEAT

INFORME CONTRADICTORIO AL EXPEDIENTE DE REGULACIÓN DE EMPLEO PRESENTADO POR SEAT, POR CAUSAS ORGANIZATIVAS Y DE PRODUCCIÓN, EL 8 DE JULIO DE 2013

VALENTIN REJON BAYO, con DNI nº 35.107.210 X y JUAN CARLOS OTERO, con DNI nº 46.329.149 L en nombre y representación de las Secciones Sindicales de la CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (CGT) en los centros de SEAT de Martorell y Zona Franca respectivamente, ambos con domicilio a efectos de notificación, en Crtra de Esplugues 46, 08940, Cornellà de Llobregat, por medio de este escrito, presentan

INFORME CONTRADICTORIO AL EXPEDIENTE DE REGULACIÓN DE EMPLEO DE SUSPENSIÓN TEMPORAL DE CONTRATOS PRESENTADO EL 8 DE JULIO DE 2013, CON NUMERO 1.755/2013.

Con este documento realizamos las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- Que la interposición de solicitud de expediente de regulación de empleo, ha sido comunicada a la Representación Social en fecha 8 de julio de 2013, por el que se solicita la suspensión temporal de contratos de 9.239 personas, de un total de plantilla de 11.797, para los centros de trabajo de la empresa en Martorell y Zona Franca. El número de expediente lo hemos conocido con fecha de hoy ya que los documentos de petición del ERE no entraron oficialmente en la Delegación Territorial de Treball, hasta el pasado 18 de julio.

Esta solicitud se divide en tres peticiones diferenciadas por el tipo de afectación temporal y personal:

- Desde septiembre hasta diciembre de 2013, suspensión diaria en una escala de 357 a 571 personas en rotación de desempleo en todas las líneas de producción de los modelos SEAT.
- También desde septiembre hasta diciembre de 2013, suspensión contratos durante 16 días para la línea de producción L3, del modelo Audi Q3.



- Durante todo el año 2014, suspensión de hasta 35 días para 3810 personas de la anterior L2, modelos León y Altea.

Finaliza la empresa, en la presunta aplicación de dichas medidas, solicitando un “totum revolutum” por el que solicita que el total de las jornadas de suspensión, que cuantifica en 214.978, se puedan realizar de manera aleatoria por la empresa, tanto en lo personal como en lo temporal y en cualquiera de las líneas de producción.

SEGUNDA.- Que se fundamenta la petición de la empresa en causas organizativas y productivas, presuntamente 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 que la situación que la propia empresa SEAT refleja en los datos del informe y memoria de la petición del ERE, desmienten categóricamente la necesidad de dichas suspensiones de contratos y sitúan más bien una estrategia productiva y organizativa que la empresa pretende sea pagada y subvencionada con coste al erario público.**

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

- Que la evolución de las ventas del sector del automóvil, causa central aludida en los EREs por parte de todas las Empresas del Auto, así como por las empresas auxiliares, componentes del auto y subcontratas del metal, no puede ser motivo de resolver los problemas del mercado (adaptación de los recursos a la demanda) siempre a costa del factor trabajo, lanzando gente a la calle bien de forma permanente, bien de forma temporal y trasladar los costes al erario público, encontrándonos ante un **posible fraude de ley que las Administraciones, y ahora la judicatura, tienen que impedir en base a su mandato constitucional: velar por el bien público en una economía social de mercado.**
- Que las variaciones de la demanda son producto de las turbulencias financieras vividas en los últimos años que tienen el origen en la financiarización de la economía, convirtiéndola en un “casino” donde se apuesta a ver quien “roba más y mejor”. Las autoridades mundiales y estatales se limitan a ayudar a los culpables de esta situación con ayudas multimillonarias a los bancos y aplicando políticas antisociales como las Reformas Laborales que los diferentes gobiernos estatales han impuesto al mundo laboral. Y todo esto en nombre de la “libertad de movimiento de capitales”, confundiendo, engañando y estafando a millones de personas, en nombre del mercado.

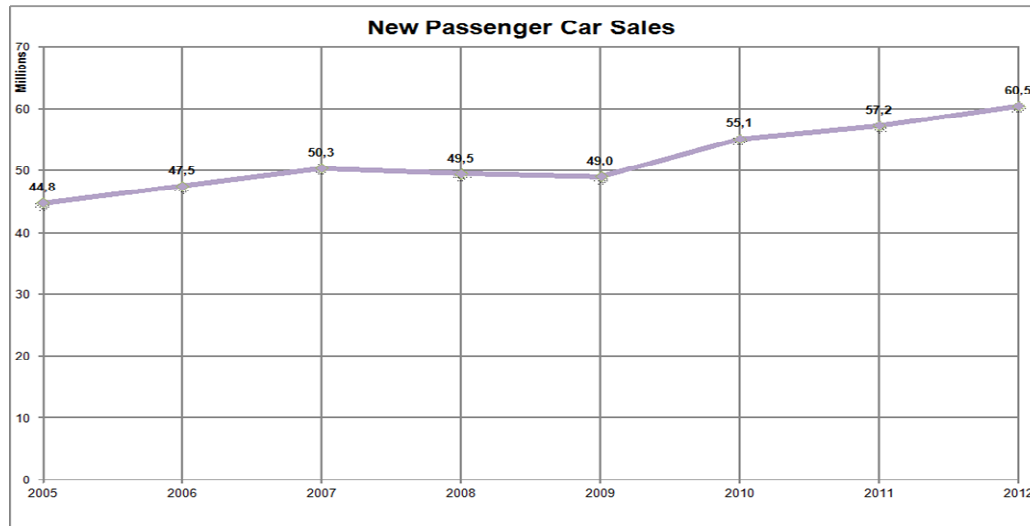
CUARTA.- Que la empresa basa única y exclusivamente la justificación de la medida presentada, en la situación del mercado español. Sin embargo, la propia empresa reconoce en su balance de 2012 que la exportación abarca el 75% de la producción que se realiza en Martorell. Una prueba evidente de esta falta de rigor en la justificación de la empresa, es que el modelo Q3 que VW-Audi está siendo comercializado para todo el planeta.

Argumenta la empresa una situación económica negativa en el estado español. Efectivamente, los sueldos cada vez más bajos, la precariedad y la incertidumbre en los contratos o la pérdida constante de las condiciones laborales, generan una absoluta desconfianza en el consumo que imposibilitan a más del 70% de la población adquirir productos como el automóvil. Pero de todo esto hay responsables, cuando no culpables; personas como el hasta ahora, presidente de ANFAC y presidente del Consejo de Administración de SEAT llaman continuamente a modificar leyes y destruir derechos laborales como presunta manera de acabar con esta crisis, cuando se está demostrando que estas medidas son precisamente la causa. Curiosamente estas personas alcanzan cifras de sueldos y bonus empresariales que superan los 10 millones de € en un solo año.



Ahondando en esta falta de rigor, la empresa esconde los datos de mercado que pueden darnos el verdadero nivel de necesidades de producción: SEAT ha aumentado un 11,5% las ventas a nivel mundial y sigue creciendo. Y el mercado mundial, lejos de ser un escenario negativo, tiene una progresión descaradamente positiva con un aumento en el periodo 2005, 2012 de un 35%. Periodo que, hay que recordar contempla todo el ciclo económico llamado crisis, desde 2007 hasta hoy. Si la marca SEAT, en un principio, no ha podido optar a partes importantes de ese mercado en alza a pesar de la tan citada crisis, ha sido por decisiones del dueño de SEAT, el Grupo VW.

Datos OICA



En cuanto a la situación del Grupo VW, dueño en un 100% de las acciones de SEAT, el año 2012 ha significado un nuevo record de producción y ventas, alcanzando los 9,25 millones de vehículos, con un aumento sobre las cifras de 2002 del 92,71% y sobre 2009, peor año de la crisis para VW, de un 56,78%.

En cuanto a los beneficios, de nuevo han significado un record histórico con 21.717 millones de €.

QUINTA.- Que los datos de la empresa, contradicen abultadamente cualquier justificación en materia de excedente motivado en la menor producción de unidades. Tampoco se puede reconocer unas causas fundamentadas en una menor realidad en las ventas ya que los datos públicos de dicho factor contradicen totalmente dicha argumentación de la empresa.

Analizando los datos presentados por la empresa, en el mismo orden de las hojas numeradas del documento memoria-informe, podemos comprobar la falta de justificación de sus pretensiones:

- Pag. 8, la previsión que nos presenta es de mejora de ventas para 2013 y 2014. Pero a esto hay que añadir que los datos del primer semestre de 2013 significan un aumento del 11,5% de ventas en el mundo (180.100 uds). De mantenerse esta demanda, existiría un aumento del 15,76% con respecto a las previsiones de ventas que la misma empresa establece en el informe para 2013, de 306.774 uds.
- Pag. 9 la previsión que nos presenta también es de mejora de la producción. En efecto, la pretendida causa productiva para proponer un ERE de suspensión queda totalmente desacreditada cuando la empresa reconoce unas previsiones de producción para los años 2013 y 2014 que superan en un 3,38% y en un 9,88% respectivamente a los años anteriores.
- Pag. 10 en la previsión de producción para este año sitúan 390.089 coches. Esta cifra está basada en el llamado Programa Operativo (PO) del mes de septiembre. Según los



datos oficiales de la empresa, a los que hemos podido acceder:

- En el caso del Ibiza, o línea 1, las semanas de más producción de los cuatro meses que faltan, hablan de un aumento de producción, no de reducción. Desde marzo, fecha en la que se pasó a trabajar en dos turnos en lugar de a tres, con la desaparición de 400 puestos de trabajo, la producción ha estado en 3.250 coches, de media por semana. Sin embargo en los meses de septiembre a diciembre de 2013, esta media sube a 3.315, un 2% más, con 65 coches más semanales.

	250	253	254	total	
enero	2863	401	805	4069	
febrero	2713	513	811	4037	Medias
marzo	1960	389	684	3033	3250
abril	2249	388	692	3329	
mayo	2414	364	579	3357	
junio	2317	307	624	3248	
julio	2135	313	835	3283	
agosto				0	
septiembre	2235	420	660	3315	3315
octubre	2075	465	775	3315	
noviembre	1827	563	925	3315	
diciembre	1827	563	925	3315	
					dif. +65

- En cuanto a la producción del modelo León, o línea 2, el resultado es muy parecido. En los primeros siete meses del año la media de fabricación semanal coincide con la anterior línea en 3.250. Para los meses finales de 2013 la producción media semanal sube un 1,75%, con 57 coches semanales más.

	A XL	AFT	altea	leon 370	leon 371	leon 373	total	medias
enero	331	41	167	2452	11	0	3002	3250
febrero	393	13	197	2549	1	0	3153	
marzo	364	14	209	2512	39	0	3138	
abril	297	5	187	2779	280	0	3548	
mayo	155	13	159	2439	493	0	3259	
junio	317	6	161	2422	449	0	3355	
julio	410	20	130	2232	500	0	3292	
agosto	190	6	72	862	200	0	1330	
septiembre	350	25	190	2060	600	23	3248	3307
octubre	230	45	170	2060	600	25	3130	
noviembre	260	33	111	1942	573	530	3449	
diciembre	260	33	111	1523	524	950	3401	
								+57

- Pag. 10 también se plantea en esta página que para el año 2014 las producciones totales son de 428.628 coches, un 9,88% de aumento. Por tanto no tiene ningún sentido que la empresa plantee un sobrante de plantilla. Más bien serían mayores necesidades de nueva mano de obra (recordemos que se han despedido 400 ETT más los 259 que están despidiendo al mismo tiempo que este ERE) por la bajada de producciones de la línea del



modelo Ibiza. Por tanto estos datos desmienten el punto posterior en el que la empresa pretende presentar como excedente una mayor fabricación de coches en la línea 2 o línea del león y altea. Las líneas 1 y 3 mantienen las producciones y la propia empresa, no solicitando ninguna medida para dichas líneas, elimina cualquier justificación de excedente de jornadas para ese año en dichas líneas.

total 2014	428628
linea2	-174786
lineas 1 y 3	253842
año 2013 L1+L3	253392
dif. L1+L3	+450

- Pag. 14. La empresa cifra un excedente de 180 personas por la desaparición de la producción del modelo Exeo. Sin embargo la realidad que podemos comprobar en todos los talleres es que dichos trabajadores y trabajadoras han sido reubicados en puestos de trabajo directos, con carga, que estaban sin ocupación. De hecho la mayoría han servido para que la producción se pueda realizar cumpliendo con normas de rotación de cargas o de aseguramientos de la calidad que no se han realizado en los últimos meses, y en especial desde que los 400 trabajadores de ETT fueron despedidos de sus puestos en SEAT. **Por ello todos los sindicatos presentes en el Comité Intercentros no hemos reconocido ningún sobrante en este sentido.**
- Pag. 15, la empresa, en una demostración de la poca argumentación que aporta a este ERE, sitúa como un intento de justificación, la reducción de tres a dos turnos en la línea del Ibiza, en marzo. Precisamente la pérdida de empleo de los trabajadores de ETT fue la consecuencia de esa decisión. No se puede, por tanto, volver a justificar un excedente por este motivo. Aún más, plantear que hay excedente porque tenían pensado dedicar personas al tercer turno de dicha línea, es otro ejercicio de incongruencia: la plantilla posicionada actualmente está realizando las producciones que además aumentarían en 65 coches semanales. **No hay por tanto excedente en ningún caso.**
- Pag. 16. la empresa reitera, esta vez de manera más descarada, lo presentado en el ERE de 2009: el presunto excedente está basado en mejoras de tiempos y desaparición de trabajos que no son ni seguros ni probables, por tanto son pura especulación. La empresa recogió en 2009, 272 puestos a desaparecer y ahora recoge entre 357 y 571, habiendo rebajado estas especulaciones a 217 hasta 427, respectivamente.

Mezcla la empresa este aspecto con reducciones de plantilla por el avance en el lanzamiento del modelo León. Este excedente no lo podemos reconocer sin más datos concretos ya que están sustentados también en una especulación. Sin embargo la empresa esconde, y por tanto actúa de mala fe, al señalar la regularización de los modelos 370 y 371 como fuente de excedente sin tener en cuenta ni señalar el lanzamiento del modelo 373.

Como podemos comprobar en el cuadro recogido al final de la página 4 del presente informe, para la línea del León, el modelo 373 (familiar ST) se introduce precisamente a partir de septiembre. **Por tanto, recogiendo el mismo planteamiento de la empresa de más necesidades por un nuevo lanzamiento, lo que se produciría en esa línea es un aumento de personal y no un exceso.**



- Pag. 18 la empresa plantea 16 días de no producción para la línea 3, de septiembre a diciembre del presente año. Hemos de plantear nuestra oposición a la posibilidad de que estos días se cubran con un ERE.

La empresa, ha aportado en las reuniones mantenidas con la Representación Social el resumen de la bolsa de horas que establece el Convenio Colectivo. En estos datos se puede concluir que la situación de dicha bolsa de horas tiene una media en negativo de 5,5 días en el centro de Martorell. En el caso, concreto de la línea 3, la situación es de 1,9 días en negativo. El Convenio Colectivo prevé, en el art. 74.2.3, la posibilidad de llegar a una cuenta colectiva de hasta 35 días en negativo. Como podemos ver, el margen para acumular los 16 días en la cuenta de horas de la plantilla afectada sería del 45,71% de ese margen.

Por tanto, se prueba que no se han aplicado todas las medidas de flexibilidad contempladas internamente, antes de iniciar o plantear cualquier expediente, tal como recoge también el art. 74.2.4 del Convenio Colectivo.

- Pag. 19 se encuentra en esta página el aspecto más inaceptable del informe de la empresa y una prueba palpable de la frivolidad con la que solicita o presenta este expediente; la empresa basa la petición del 62,03% de las 214.978 jornadas, para la medida tercera referente al año 2014, en un aumento del 27,86% de producción de la línea. En efecto, mientras las líneas 1 y 3, se mantienen en sus producciones y no se plantea por tanto ninguna medida de excedente, es precisamente en la línea que conlleva todo el aumento de producción, la que aparece con 35 días de excedente y 133.350 jornadas. **Es decir, la empresa pretende producir 38.089 coches más forzando la producción a 980 coches por día, con la misma plantilla, a mayor ritmo de trabajo que este año y luego enviarla 35 días a casa para cobrar esos salarios del INEM. Para este sindicato no sólo es imposible reconocer este excedente por inaceptable y manifestamos abiertamente que lo que estos datos indican es una mayor necesidad de mano de obra.**
- Pags. 20, 21 y 22, en estas páginas la empresa pretende cuantificar de manera pormenorizada, el exceso de manera que parezca creíble todo el argumentario anterior que ha sido igualmente desacreditado por los puntos anteriores. El único objetivo es llegar a la cantidad de 214.978 jornadas para los 16 meses. Ese es su verdadero objetivo, un total de jornadas a su disposición.
- Pag. 23 y 24 **este es uno de los verdaderos objetivos de la empresa en este ERE, disponer de la flexibilidad que tiene recogida por convenio y aumentar su capacidad unilateral de aplicar calendarios y producciones, consiguiendo al mismo tiempo que los costes vayan a cargo del erario público.**
 - en cuanto a la determinación de días de suspensión, dejan claro que sería algo a su libre albedrío y no basado en producciones o previsiones ya que las líneas L1 y L3, producen en su conjunto 450 coches más que en 2013 y la línea 2 tiene un 27,86% de aumento de producción.
 - En cuanto a la determinación de las personas afectadas, los ejemplos de EREs anteriores hablan de “sobrantes” discriminatorios con las reducciones de jornada, absentistas...

Esta es una contradicción palmaria en la documentación que al entender de este sindicato hace rechazable totalmente el artificio de este ERE; se especifican las causas de la petición y la petición concreta de medidas, pero posteriormente, en la aplicación de las medidas lo que hace la empresa es dejar claro que lo que quiere es una flexibilidad a la carta sin más límites que tener a su disposición 214.978 jornadas y hacer con ellas lo



que quiera. **Esto nos reitera en que los aumentos de producción previstos nos llevan a no reconocer ni los motivos ni las medidas solicitadas y nos llevan a la conclusión de que este ERE es en realidad una reestructuración organizativa que la empresa pretende que paguen los impuestos de todos los ciudadanos y ciudadanas.**

- Pag. 26, los aspecto que la ley ha obligado a situar a las empresas en un ERE con un “Plan Social” están siendo simplemente usadas por las empresas para justificar una pretendida sensibilidad social a la hora de aplicar unos EREs que, como es el caso, conlleva mayor presión de trabajo para los trabajadores y trabajadoras por medio de los ritmos de trabajo y de la saturación de los tiempos laborales. Daremos nuestra opinión a cada uno de los supuestos aspectos “sociales” de este ERE.
 - Preferencia de voluntariedad: por tanto es la empresa la que tiene en sus manos aplicarlo a quien quiera. La experiencia anterior en SEAT ha sido la de discriminación con colectivos concretos que la empresa considera menos explotables.
 - La rotación por tandas no puede considerarse un aspecto social, es simplemente una metodología de aplicación del ERE, evidentemente si la empresa lo aplica de manera no discriminatoria sólo estará aplicando un principio constitucional al que está obligada.
 - Agotamiento de la flexibilidad interna. Hay que recordar que este aspecto fue fruto de la presión y reivindicación de la CGT en EREs anteriores, que motivaron un pronunciamiento claro de la Generalitat y de cualquier principio razonable. Lo que situamos desde la CGT es un argumento más; ¿por qué la empresa no ha aplicado esta medida de motu proprio?
 - La formación de la plantilla como medida para reducir los efectos del ERE, no se puede plantear entre la plantilla que es destinada al desempleo. Para la CGT este es un punto que demuestra la falta de voluntad de reducción de los efectos de las medidas presentadas por la empresa. Si bien es cierto que la empresa ha utilizado una jornada de toda la plantilla para una sesión de información sobre los objetivos de la empresa en mejora del proceso (que según la empresa, luego genera estos excedentes) la formación en materia de Riesgos y en Seguridad y Salud sigue siendo un déficit evidente entre la plantilla. La CGT hemos vuelto a solicitar formación Técnica dentro de jornada lo que podría reducir hasta 36.000 jornadas del presunto excedente situado por la empresa.
 - El complemento económico, siendo una aportación negociada y realizada por la empresa, no es más que una parte muy minoritaria del montante económico que conseguiría la empresa de aceptarse por la Representación Social, un ERE que por otra parte no tiene justificación alguna.

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

Por tanto, el Grupo industrial VW, que consigue unos beneficios evidentes en el tratamiento de la compra interna de materiales de otras empresas del Grupo, por medio de plusvalías en los precios de transferencia de los componentes que SEAT ha de montar por decisión del Grupo, no puede abstraerse de su obligación de cubrir los momentos menos beneficiosos de la empresa. Y más cuando este sindicato ha podido comprobar documentalmente que la empresa decide de manera unilateral paralizar, en momentos como este, posibles mercados como el chino.



SEPTIMA.- Que nos parece del todo inaceptable que en medio de la presentación de este expediente se sigan realizando horas extraordinarias o acumulaciones de jornada en festivos y alargamientos de jornada para pruebas de capacidad máxima de producción. Cuestión ésta que prueba que la empresa lejos de tener una situación negativa de previsiones de producción lo que está es buscando una mayor capacidad productiva que, de no modificar la política de marca y de modelos que se impone desde el Grupo VW, puede provocar nuevas peticiones de excedente.

OCTAVA.- Los tres sindicatos hemos planteado otra medida de reducción del presunto excedente en la prejubilación a los mayores de 60 años en SEAT, la empresa se ha limitado a dar los datos de trabajadores con estas condiciones y ha rechazado una medida que para la empresa significa una aportación absolutamente ridícula comparada con la cifra de negocio de SEAT y todavía más si lo hacemos con la del dueño de SEAT, el Grupo VW.

Aún más, los argumentos de la empresa en contra del coste que pueden significar esas jubilaciones se desmoronan ante el espectáculo generado por los datos que han llegado a este sindicato de los bonus que la empresa SEAT paga a algunos jefes. Hemos pedido los datos de todo el personal PEC, y la empresa sigue negándolo. Los datos que han llegado a este sindicato hablan de que sólo 7, mayoritariamente de apellido alemán, de los más de 800 trabajadores fuera de convenio, han cobrado sólo en concepto de bonus en 2012, UN MILLON DE EUROS, mientras la plantilla hemos realizado esfuerzos salariales en los últimos años.

NOVENA.- Que de las reuniones mantenidas, la empresa ha modificado las iniciales pretensiones en excedente de personal y jornadas en una cantidad total de 9.059 jornadas. Este cambio, además de que sólo significa el 4,21% del total de la petición, sigue sin justificar las causas de origen del mismo. En todo caso, tenemos conocimiento de que la decisión de traslado de personal a SEAT-Components, estaba ya tomada y se detuvo justo el viernes 5 de julio en una maniobra torticera para poder ponerla después como una concesión, demostrando una vez más la poca buena fe de la empresa.

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

Nuestra oposición al Expediente presentado y se reserva las acciones legales que en derecho nos asistan contra la aplicación unilateral de este ERE por parte de la empresa o por medio de un pacto con alguna parte de la Representación Social.

Barcelona, 22 de julio de 2013

Valentín Rejón Bayo



Juan Carlos Otero Sánchez

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

Recibí de la empresa: