

Els sindicats confien a poder reduir al màxim els acomiadaments i a aconseguir bones compensacions per als afectats.



## L'assalt final de Seat

Sona la campana final pel darrer assalt del combat que mantenen els sindicats i la direcció de Seat. Amb les negociacions trencades, li toca decidir a la Generalitat, tot i que el comitè d'empresa confia a arribar a una solució acordada abans de la setmana vinent.

El departament de Treball es troba ara contra les cordes, perquè de la resolució de l'expedient depèn la confiança de la matriu alemanya a l'hora d'assignar inversions. I Catalunya s'hi juga el fet de poder –o no– esgarrapar una partida de 700 milions d'euros.

**M**algrat l'optimisme que es respirava en la recta final del període de negociacions entre la direcció de Seat i els representants dels treballadors sobre l'expedient de regulació d'ocupació (ERO), ara en mans de la Generalitat de Catalunya, la darrera reunió celebrada el passat dia 4 de desembre s'ha saldat amb el trencament de les negociacions. *In extremis*, el darrer dia, quan tot semblava decantar-se cap al principi d'acord a què ambdues parts havien arribat poques hores abans, la decisió tornava a fer trontollar els 1.346 llocs de treball que la direcció de la companyia considera que sobren de la seva plantilla. Començava, doncs, el compte enrere per a la Conselleria de Treball i Indústria, que en quinze dies hauria de dictaminar si aprova o no l'ERO. En les dues reunions celebrades la setmana passada, les posicions no s'han acostat. La direcció reitera la necessitat que l'ERO finalitzi amb extincions for-

## Efectes col·laterals

De l'entesa per a la resolució de l'expedient de regulació d'ocupació no depenen només els 1.346 treballadors afectats de Seat, sinó també els 16.000 que integren la plantilla i els 40.000 que treballen en la indústria auxiliar. Tampoc aquestes persones no veuen clar el seu futur. El darrer cas conegut és la firma Industrials Plàstics Trilla, que produeix material plàstic injectat. Aproximadament el 70% de la seva producció s'utilitza en els alerons dels models Ibiza i León de Seat. El grup kuwaitià KIO, propietari d'aquesta empresa, planeja tancar la planta de Ripollet (Vallès Occidental) i deixar els seus 240 empleats sense feina. La companyia ha acumulat pèrdues de fins a 7,5 milions d'euros en els darrers anys. La crisi que viu Seat, el seu principal client, ha propiciat la decisió. Sindicats i treballadors ja han anunciat vagues i mobilitzacions per a aquesta mateixa setmana.

çoses de contracte per garantir la viabilitat de la companyia. Per la seva banda, l'inspector de treball Javier Suquía, designat pel departament de Treball i Indústria per fer de mediador en aquest conflicte laboral, ha demanat a la patronal que presenti una nova proposta que inclogui un pla social i que redueixi al màxim el nombre d'acomiadaments.

Per a Matías Carnero, president del comitè d'empresa de Seat i representant d'UGT, "les negociacions van acabar en la reunió final del dia 4; ara es parla d'acostar posicions". Però aquest acostament exigeix certes cessions per cada banda, ja que, en cas de no arribar a cap acord, serà finalment la Generalitat qui decideixi el proper 19 de desembre. Carnero declara que la intenció dels sindicats "és que no sigui l'administració pública la que resolgui", i assegura que encara té alguna carta amagada per poder planejar quina serà l'estratègia final perquè els treballadors surtin airosos en aquest darrer assalt.

**Desfer el camí fet.** Entrats en la fase d'acostament de posicions, cal estudiar i negociar els punts que van propiciar un principi d'acord poc abans d'acabar amb el període de negociacions. Llavors, els sindicats van avenir-se a ampliar la borsa d'hores, el principal mecanisme de flexibilitat que preveu el conveni de Seat, per incrementar de 30 a 35 el total de dies que els treballadors poden deure a l'empresa per jornades de no-producció. Davant la proposta, que permetria salvar uns 400 llocs de treball, la direcció de Seat va oferir a canvi la condonació de

cinc dies de la borsa d'hores de tots els seus treballadors. A més, la patronal es comprometia a impulsar plans de suspensió de contracte per als treballadors de seixanta i seixanta-un anys que, amb dos anys d'atur i plans vitalicis, veurien garantides al cent per cent les seves pensions. Un centenar més de treballadors van optar per aquesta mesura social i se sumaven als 220 empleats que, fins a aquell moment, ja s'havien acollit a les baixes i excedències voluntàries. Les prejubilacions, però, s'han convertit finalment en el taló d'Aquil·les de les negociacions. Els

sindicats demanen la prejubilació per als empleats de cinquanta-vuit i cinquanta-nou anys, un col·lectiu de més de 950 empleats. La direcció de Seat es compromet a estudiar-ho. Si ho accepta, els sindicats se'n surten i redueixen a zero l'excedent de personal. Però la patronal anuncia que aquesta mesura només es pot dur a terme en "casos molt particulars" i, finalment, amb els números a la mà, opta per desestimar aquesta via de resolució del conflicte. Segons Seat, aplicar les prejubilacions comportaria una inversió de 140 milions d'euros, un cost que considera que no pot afrontar i que seria massa pesant per al compte de resultats de l'empresa.

Amb aquest paquet de mesures, l'excedent de personal de Seat s'hagués reduït a la meitat i tan sols afectaria uns 700 treballadors. Per la seva banda, a última hora els sindicats es neguen a signar cap acord que signifiqui la pèrdua de cap lloc de feina. Ara, passat el termini de negociacions i entrant en el darrer tram de la contrarellotge, els sindicats, segons apunta Carnero, es fan a la idea que "hi haurà acomiadaments", per la qual cosa intenten buscar solucions noves i imaginatives per "reduir al màxim el nombre d'afectats i negociar per a ells quantitats econòmiques per sobre dels vint dies per any treballat que marca la llei".

**L'administració, contra les cordes.** Un cop es va fer públic el desacord final entre patronal i sindicats, Mar Serna, directora General de Relacions Laborals de la Generalitat de Catalunya, lamentava la situació. No és l'única veu del Govern que s'ha fet sentir. El conseller de Relacions Institucionals, Joan Saura, va afirmar que "el problema de fons no és la negociació laboral, sinó una aposta decidida de Volkswagen per Seat". I per aquesta aposta s'entén, és clar, fer calaix. El pla industrial que preveu inversions de 700 milions d'euros ha de ser ratificat en les properes setmanes pel consell de vigilància del grup, l'òrgan que debat l'estratègia de cadascun dels seus centres de producció abans de treure al mercat nous productes i decidir noves inversions per afrontar la competència. El temor dels sindicats és que a Alemanya desconfiïn de la capacitat de



Tot i la crisi actual, són moltes les veus que confien en la viabilitat i rendibilitat de Seat.

Seat per acceptar nous reptes i que, com indica Carnero, pensin que es tracta d'una filial "poc rendible" amb l'argument que produeix 390.000 vehicles tot i tenir personal per fer-ne mig milió. Carnero veu perillar "no solament els 700 milions d'euros anunciats, que podrien acabar sent menys, sinó també el global previst pel grup fins al 2010", ja que els directius alemanys no entenen que encara no s'hagi consensuat una sortida al conflicte. Del Govern català, també ha fet pública la seva veu el conseller primer, Josep Bargalló, que destaca entre els objectius de la Generalitat en el cas Seat donar garanties perquè "el pla d'inversió de Volkswagen a Catalunya tingui continuïtat".

**Té futur, Seat?** Per poder aixecar el cap i no trobar-se novament amb una situació semblant, els representants dels treballadors exigeixen a la direcció que no presenti cap nou expedient de regulació d'ocupació durant el 2006 i que aquest any, que es preveu que conclouï amb pèrdues, no computi a efectes de la clàusula de salvaguarda del conveni que estableix que si es registren dos exercicis consecutius en números vermells, la direcció de l'empresa pot reduir en un 10% el salari i la jornada laboral de la plantilla, sempre que s'arribi a un acord. Precisament la negativa del comitè d'empresa de Seat a acceptar aquesta clàusula va propiciar l'enfrontament amb la patronal, que, finalment, va dictaminar que si no s'aplicava aquesta mesura, els acomiadaments eren inevitables, motiu que va portar sindicats i treballadors a sortir al carrer, una iniciativa que no prenia des de la darrera crisi, l'any 1993.

Malgrat la situació tan difícil en què es troba Seat actualment, Carnero veu amb optimisme el futur de la companyia. Remarca que "Seat té un futur garantit per a molts anys gràcies a la rendibilitat i a la viabilitat de la plantilla i la producció, que ara estarà regulada i, per tant, equilibrada". Ara la qüestió és saber jugar imaginativament les cartes i aguantar damunt del quadrilàter sense caure KO abans que la campana torni a sonar i l'àrbitre hagi de decidir quin és el final del combat.

Laura de Andrés

## Observatori empresarial



Oriol Amat

### L'estratègia inversora de La Caixa

Al llarg dels darrers anys, La Caixa ha configurat un conjunt de participacions empresarials molt important. Entre aquestes empreses cal destacar Abertis, Aigües de Barcelona, Banc Sabadell, Caprabo, Endesa, Gas Natural, Inmobiliària Colonial, Port Aventura, Repsol i Telefónica. Es tracta de participacions que en alguns casos li permeten dominar o exercir una influència molt significativa en aquestes societats.

Recentment, algunes veus, com les del mateix Governador del Banc d'Espanya, han criticat la política de participacions de les caixes, però si analitzem el compte de resultats de qualsevol caixa d'estalvis entendrem el perquè de la necessitat de la inversió empresarial. Cal recordar que al llarg dels darrers anys els marges financers de les entitats de crèdit s'han reduït i que això ha calgut compensar-ho amb l'increment de les comissions i amb la inversió en filials que generin beneficis.



Es tracta d'inversions que tenen característiques força interessants. En primer lloc, una part significativa d'aquestes participades són empreses del sector serveis, i algunes procedeixen d'antics monopolis de l'estat. Són empreses, conegudes com *utilities*, que tenen garantits una bona part dels seus ingressos encara que hi hagi una recessió econòmica. Per tant, en moments difícils poden ser inversions refugi. Això fa que es tracti d'inversions amb un nivell de risc baix. No fan el mateix altres entitats de crèdit, essencialment bancs que inverteixen en empreses industrials que impliquen un nivell de risc més important. De tota manera, és cert que algunes de les participades de La Caixa tenen filials a Llatinoamèrica que han donat algun ensurt, i si no, que li preguntin a Aigües de Barcelona, Telefónica o Repsol. La història ens diu que les inversions en aquest continent seguiran donant ensurts de tant en tant en el futur.

Una segona característica que cal destacar és que bona part de les participades són empreses proveïdores dels mateixos clients que té La Caixa. Per tant, són empreses de les quals l'entitat d'estalvi té molta informació, ja que carrega periòdicament als comptes corrents dels seus clients els rebuts d'aigua, telèfon, llum, gas, peatges d'autopista... Les inversions que va fer en el seu moment a Deutsche Bank o a Panrico són excepcions a la política general. El mateix passa amb la participació a Caprabo, Port Aventura o al Banc Sabadell. Si exceptuem aquests casos, la majoria de les inversions empresarials de La Caixa segueixen un patró comú.

En el món de les finances es diu que hi ha dues estratègies: la conservadora i la dolenta. La política inversora de La Caixa no és la dolenta.