

# Seat, la ventafocs de Volkswagen

La marca Seat, que el 2005 va registrar pèrdues importants, no és l'únic problema que té la companyia Volkswagen. S'enfronta amb un excés de capacitat global, que aboca l'alemanya a una reestructuració del consorci. En principi, les retallades de plantilla no afectaran la filial espanyola, però hi haurà canvis en l'estructura comercial. I un gerro d'aigua freda per a una de les aspiracions dels sindicats –fabricar Audi a les plantes catalanes–, ja que la resposta de Volkswagen és contundent: Seat s'ha de dedicar només a cotxes de disseny, esportius i amb valor afegit.

**E**l gegant automobilístic alemany, Volkswagen-Audi, viu immers des de fa mesos en una lluita de poder a la cúpula directiva. Destitucions, decisions de reestructuració per mals resultats econòmics, i un pla estratègic poc definit han estès el malestar a totes les filials. També a Seat, que tot just es comença a recuperar de l'ensurt de l'expedient de regulació d'ocupació que el desembre del 2005 va acomiadar 660 treballadors, a causa d'un excés de capacitat productiva, massa plantilla per una producció menor de vehicles. Els sindicats van arrencar el compromís de la direcció de Seat que el 2007 s'augmentaria la producció, i ells mateixos van proposar una solució per "tenir més feina". En el proper comitè mundial de la matriu alemanya, els representants sindicals de Seat expressaran a la direcció el seu convenciment que la planta de Martorell està preparada per fer un salt qualitatiu i produir algun model amb marca Audi o Volkswagen. La producció de 40.000 o 50.000 unitats posaria fi a l'excés de capacitat de producció que tants maldecaps els ha portat en els darrers mesos. Segons el president del comitè d'empresa de Seat, Matías Carnero, "Seat té tot allò necessari per produir variants de Volkswagen. Tenim rendibilitat i flexibilitat, només cal que algú prengui la decisió. Nosaltres hem fet els deures després de l'expedient de regulació d'ocupació i tenim la consciència molt tranquil·la", i és per això que atribueix la negativa del president d'Audi i del consell d'administració de Seat, Martin Winterkorn, a la seva proposta abans que l'hagin presentat no pas al fet que la matriu no vulgui ni plantejar-se aprofitar les instal·lacions catalanes per produir un model de gamma mitjana-alta, "sinó a una simple guerra de poder intern que fa que ningú no s'atreveixi ara per ara a definir quina serà la política del grup fins que no es materialitzi el relleu a la presidència". Amb tot, el que sí que sembla clar és que, amb indepen-



## Un clúster de l'automòbil a Catalunya

El Departament de Treball i Indústria va invertir 43,2 milions d'euros al sector de l'automoció en els darrers anys, i enguany preveu destinar-hi 30 milions. D'aquests, 14,6 milions es destinaran a ajudes a la investigació tecnològica. Hi ha també una partida específica de 300.000 euros per a la promoció d'una plataforma de foment de la competitivitat i la vertebració del sector: un clúster –sistema industrial i

dència de qui presideixi el gegant automobilístic, les inversions previstes per a Seat estan garantides, perquè les condicions de treball estan assegurades pel president. En aquest sentit, es reclama que la matriu defineixi amb urgència l'estratègia de futur del pla d'inversió i el pla de models, i reconsideri si podria continuar ampliant la gamma de cotxes més potents i també els d'alta motorització. Els sindicats consideren que Volkswagen s'ha equivocada en la seva estratègia a Seat, especialment en la política comercial, que ha provocat la situació actual de resultat negatiu el 2005 amb unes pèrdues de 62,5 milions d'euros. El director financer de V-



**Els sindicats volien que Seat fabriqués algun model d'Audi, però Volkswagen ha deixat clar que la missió de la filial no és la gamma alta, sinó consolidar els cotxes de línia esportiva amb valor afegit.**

que tindrà com a objectiu la promoció de serveis per al sector a tot el territori català. Segons les previsions de l'administració catalana, abans de l'estiu podria constituir-se un grup impulsor del clúster, en què participaran el Govern, les universitats, les empreses i els sindicats, tot i que en un futur la Generalitat probablement sortirà del clúster. Aquesta nova eina complementarà les funcions de la Taula Sectorial de l'Automoció, tot i que no tindrà un caràcter institucional.

En el pla d'inversions del Govern català per al 2006 i 2007 en el sector de l'automoció, també es preveu una par-

tida de 10 milions més per ampliar els laboratoris de l'Institut d'Investigació Aplicada de l'Automòbil (Idiada). Seat, empresa sobre la qual pivota el sector de l'automoció a Catalunya, és un dels clients principals d'aquest centre –va gastar 6 milions d'euros el 2005 en diferents proves–, que està controlat en un 80% per Applus+, filial d'Aigües de Barcelona (Agbar).

La Generalitat destinarà 5 milions d'euros a la construcció d'una nova pista de proves de pneumàtics sobre mullat per a vehicles de dos i quatre rodes, que podria estar enllestida per al 2008.

wagen expressà el descontentament de l'empresa amb "la marxa de la marca espanyola Seat i l'increment massiu de les pèrdues operatives, que ens obliga a una nova ordenació estructural".

Entre les noves directrius no es preveu una altra reducció de plantilla a Seat, però sí a les plantes alemanyes, que hauran d'afrontar una retallada global de 20.000 treballadors. A Catalunya, la fabricació del nou model de Seat Ibiza exigiria una forta inversió, que segons els càlculs dels sindicats assegurarà l'estabilitat de la plantilla durant deu anys. Volkswagen manté ferma la seva política de disseny de productes: una reducció dràstica dels costos de producció

sense que això impliqui produir cotxes més barats i de qualitat inferior.

**Tres mesos després de l'ERO.** La direcció de Seat i els sindicats UGT i CCOO i la direcció de Seat tancaven el 2005 amb un acord sobre l'expedient de regulació d'ocupació (ERO) que la filial de Volkswagen havia posat sobre la taula per un excés de plantilla. L'acord incloïa excedències, baixes voluntàries i jubilacions dels treballadors més grans de seixanta anys. Els 660 acomiadats tenien dues opcions: rebre una indemnització de 20 dies per any treballat amb el compromís de Seat de recol·locar-los a la companyia al cap de 18 o 24

mesos, o acceptar una indemnització de 45 dies per anys nets sense tornar a Seat, però amb l'acord que una empresa de recol·locació els buscaria una altra sortida laboral. Els sindicats que van signar l'acord es mostren satisfets amb el pacte i asseguren que tant la direcció de Seat com l'administració catalana estan complint els seus compromisos i rebutgen les crítiques de CGT a l'acord: "El pacte s'havia de signar, tothom sap que no hi havia cap altra sortida, i els sindicats vam ser capaços d'aconseguir un acord de recol·locacions", explica Matías Carnero, president del comitè d'empresa de Seat. El representant d'UGT avança que tant el seu sindicat com CCOO ja es plantegen avançar els terminis de recol·locació de treballadors: "Si bé en l'acord s'establí un termini de recol·locació de 18 a 24 mesos, la nostra intenció és que aquest any 2006 ja hi hagi un bon nombre de reincorporacions, mitjançant la jubilació parcial, que és voluntària, dels treballadors que tenen seixanta anys. Estem treballant-hi, per veure com articulem aquestes reincorporacions. Això seria un èxit important."

Per a la CGT, en canvi, Seat, UGT, CCOO i el Govern català només van signar un acord d'acomiadaments que perjudica especialment les dones i els afiliats al seu sindicat, i denuncia que els treballadors que es vulguin reincorporar al seu lloc de treball perdran un 30% del seu sou.

En les darreres setmanes, les informacions de la premsa alemanya i les declaracions d'alguns directius han tornat a posar l'ai al cor dels treballadors de Seat, que veuen planar l'amenaça de noves retallades. Tant els sindicats com el Govern català asseguren que no cal patir pel futur de l'empresa, però la incertesa en les inversions i la capacitat de producció de les plantes de Martorell i la Zona Franca, amb la lluita de poder a la cúpula de Volkswagen, no deixa respirar amb tranquil·litat el pal de paller de la indústria catalana automobilística.

*Gemma Aguilera*