



La companyia aèria Spanair, amb seu central a Palma, també es desfà de gairebé 1.200 treballadors amb un expedient de regulació d'ocupació.

Patacada als treballadors per la crisi, o aprofitant l'excusa de la crisi?

En temps de crisi, les estadístiques prenen més importància del que és habitual. En la que ens ocupa, des que l'agost de l'any passat va esclatar als Estats Units la bombolla de les hipoteques d'alt risc, la taxa d'interès, la morositat, el PIB, les vendes d'habitatges i la desocupació, entre més, són notícia dia sí dia també. I darrerament, els expedients de regulació d'ocupació (ERO) que presenten empreses, tant multinacionals com autòctones de menor dimensió.

La companyia japonesa Nissan Motor pretén desfer-se de 1.680 treballadors catalans amb un ERO que està pendent d'acceptació per part de la Generalitat, i que, si reïx, esdevindrà l'expedient que haurà afectat més treballadors a Catalunya des de l'any

L'efecte dòmino de la crisi financera mundial també ha arribat a la nostra indústria. Aquests darrers mesos, els afectats per expedients de regulació d'ocupació es compten per milers. Però quants ERO són inevitables i quants serveixen per a reduir plantilla a baix cost aprofitant la legislació actual? En molts casos, les companyies, sobretot multinacionals, no tenen pèrdues, sinó, senzillament, no tants beneficis.

1993. Cal tenir en compte que amb cada lloc de treball directe que es perdi a Nissan, se'n perdran entre cinc i sis

més d'indirectes en empreses que subministren material i components a la companyia. La marca automobilística

justifica la decisió per la necessitat de “controlar els volums de producció, reduir els estocs i prevenir un excés de subministrament en un mercat debilitat pel context internacional de crisi. Són mesures adequades per a protegir la companyia en un futur”, explica Nissan Espanya en un comunicat a la premsa.

L’anunci de la direcció d’aquesta companyia ha tornat a obrir un debat que fa anys que s’arrossega sobre les regles del mercat laboral i l’ús que les empreses fan dels expedients de regulació d’ocupació. L’executiu català, que ara té sobre la taula la proposta de la direcció de Nissan i una forta oposició sindical al carrer i dels partits polítics, és conscient que la crisi pot ser aprofitada per determinades companyies com la via més ràpida per a reduir plantilla a baix cost sota l’empara del marc legal. En aquest sentit, el conseller català d’Innovació, Universitats i Empresa, Josep Huguet, ha deixat clar que “el govern es mirarà amb lupa els expedients perquè ningú no s’aprofiti de les circumstàncies. Qualsevol ERO ha de garantir que hi haurà un pla social i industrial sòlid i acurat”.



Treballadors en peu de guerra.

El món sindical denuncia que algunes firmes, especialment les multinacionals, aprofiten la conjuntura econòmica per presentar ERO innecessaris des del punt de vista productiu i financer. Ara Nissan, però també Seat amb aturades temporals, Pirelli, Telefónica, Ford, Roca, Lladró, Spanair, Grup Futura i una llarga llista d’empreses de dimensions menors han recorregut a un expedient de regulació d’ocupació els darrers mesos per fer acomiadaments. La llei empara les empreses que puguin demostrar que, per necessitats financeres, tècniques o de producció, han de reduir la plantilla.

Camil Ros, secretari de coordinació sectorial de la UGT de Catalunya, denuncia que “hi ha casos molt evidents en què les multinacionals fan passar deslocalitzacions i expedients de regulació d’ocupació aprofitant l’excusa de la crisi i abusant de la legislació actual, que es va fer pensant en les crisis dels anys 80 i 90”.

Per a aquest sindicat, “qualsevol empresa que hagi rebut ajudes públiques o que hagi tingut beneficis, no pot veure avalat un ERO o una deslocalització”.

La secretària confederal de la Intersindical CSC, Isabel Pallarès, denuncia que “els ajustos de personal ja no són mecanismes per a mantenir la viabilitat d’una empresa, sinó per a garantir que els beneficis de propietaris i accionistes siguin cada cop més grans, sense importar el treball i el benestar de les classes treballadores”.

Segons Pallarès, amb els successius expedients que s’han aplicat darrerament en moltes empreses, ha quedat demostrat que “un acomiadament més barat no resol el problema”, i insta a “fer un pas endavant i implantar la jornada laboral de 35 hores, reformar i fer efectius els sistemes públics d’ocupació i, sobretot, fer una aposta decidida pels serveis socials”.

Per una altra banda, el secretari general de coordinació de la UGT insisteix

que “ara ja no es poden aturar moltes coses, però, com a país, a mig termini ens hem de plantejar un canvi legislatiu. És impossible de prohibir les deslocalitzacions, però haurien d’estar penalitzades perquè a una empresa no li resulti tan fàcil d’anar-se’n”.

Els ERO, un recurs habitual. Amb tot, el sindicat vol diferenciar entre empreses, generalment multinacionals, com ara Nissan, Sony i Pirelli, que “aprofiten la crisi per fer reestructuracions, i que aleshores s’hi ha de negociar”, d’unes altres que efectivament “sí que estan en situació de crisi, habitualment empreses més petites de casa nostra”. Ros remarca que en cap cas no es pot permetre que “Nissan obri un front que vagi contra els treballadors i que es consideri normal i acceptat que una empresa apel·li a crisis fictícies i fins i tot a la llei concursal per reduir a baix cost la plantilla”.

El secretari general de la UGT de Catalunya, Josep Maria Álvarez, en-



La direcció de Nissan pretén eliminar 1.680 llocs de treball a Catalunya. Assegura que està obligada a retallar la producció. Els treballadors han començat a mobilitzar-se i el govern català encara ha d'estudiar si l'ERO és justificat o no.

cara ha anat més enllà i ha titllat el comportament de la direcció de Nissan de "terrorisme empresarial". Álvarez ha instat la fiscalia a investigar la direcció de la companyia automobilística, perquè creu que hi pot haver delictes en la seva decisió: "No es pot anunciar un ERO, col·locar en situació d'angoixa 4.000 famílies i no haver-lo presentat encara. Genera alarma social i hauria de ser fins i tot investigat per la fiscalia."

Tots els sindicats coincideixen a dir que l'ERO que planteja Nissan no és legal perquè el grup acumula quatre anys de beneficis a l'estat espanyol i, per tant, no hi ha raons, ni productives ni organitzatives ni econòmiques, perquè s'aprovi un expedient.

Repasant les xifres, de seguida es veu que l'expedient de regulació d'ocupació és força habitual, i el percentatge de propostes acceptades per la Generalitat de Catalunya és al voltant del 90%. A tall d'exemple, el 2005 l'autoritat laboral catalana va donar el

vist-i-plau a 423 ERO, que van afectar 12.579 treballadors, i en va rebutjar 19. L'any següent, van culminar 315 expedients que van deixar sense feina 7.485 treballadors i se'n van frenar 6, considerats injustificats. L'any passat el nombre d'ERO va reduir-se fins a 293 autoritzats, que van afectar 6.196 treballadors, i només se'n van rebutjar una desena. I enguany, considerant el període gener-setembre, el compte d'ERO autoritzats ja és de 303, mentre que una vintena no han reeixit. Tot això, pendents de Nissan, Pirelli i més companyies que esperen el dictamen de la Generalitat.

Quan una empresa anuncia un ERO, les principals víctimes són clares: més grans de cinquanta anys i joves amb contracte temporal, perquè prejubilar i no renovar contractes són les primeres vàlvules d'escapament del sistema: estalvien a l'empresari de recórrer a l'acomiadament improcedent, que té uns costos associats molt més alts.

Un segon recurs que tenen legalment les empreses són els concursos de creditors. Segons dades del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, els processos judicials de creditors fins al setembre han crescut d'un 164%. Concretament, fins al 31 de setembre s'havien presentat als jutjats mercantils de Barcelona 542 concursos de creditors, la majoria dels quals corresponents a empreses amb un passiu entre un milió i deu milions d'euros. Els efectes de la crisi sobre el mercat de treball també són apreciables en la jurisdicció social, on les denúncies per acomiadaments i extincions de contractes han pujat d'un 30% respecte a l'any passat.

El País Valencià, molt tocat. La xacra de la crisi afecta especialment els sectors de la construcció i els serveis, fins ara motors de l'economia valenciana. La promotora i constructora xativina Llanera va presentar a principi d'octubre del 2007 una suspensió de pagaments acompanyada d'un ERO que afectava 236 treballadors; una cosa semblant ha passat a la castellanenca Augimar, pendent de resoldre un ERO que afecta 60 treballadors d'un total de 130.

Tanmateix, ha estat la multinacional Ford que ha donat el cop més fort al

mercado laboral valencià. En tornar de les vacances, l'empresa radicada a Almussafes (Ribera Baixa) va presentar un expedient temporal de regulació d'ocupació per a 1.350 treballadors que després la direcció general de treball de la Generalitat valenciana ha revisat a la baixa. Finalment, seran 900 treballadors que, des de final de setembre fins al gener, se'n aniran cap a casa. La principal causa de l'acomiadament ha estat, segons la direcció de l'empresa, el mal moment que travessen les vendes d'automòbils a Europa. Tot amb tot, CCOO sosté que aquesta reducció de plantilla tan greu podria haver-se evitat amb més previsió.

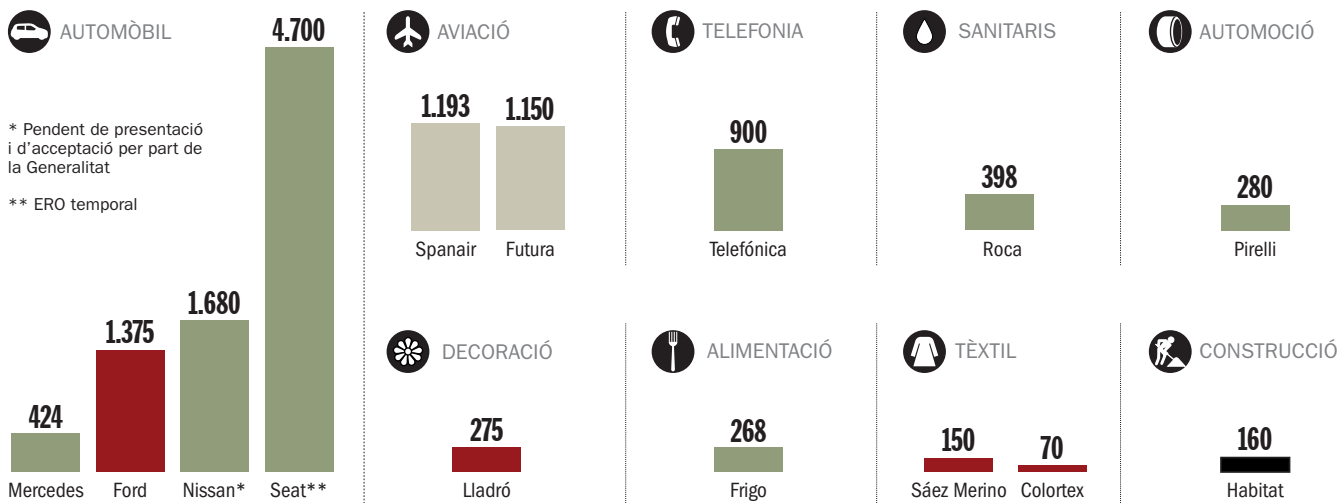
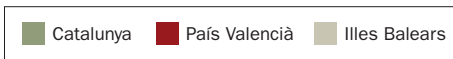
De fet, la crisi econòmica no podia arribar en un moment pitjor per a Ford. La multinacional es troba enmig d'una reestructuració de les línies de producció, i durant el darrer any s'han traslladat a unes altres plantes dos dels models que fins ara es produïen a Almussafes. Malgrat aquests canvis, la multinacional s'havia compromès abans de l'estiu a mantenir la plantilla, mentre s'esperava a produir el nou model de Ford Fiesta, a partir del mes de gener. Però aquell compromís se n'ha anat en orris. Per a Comissions Obreres, els acomiadaments podrien haver-se evitat si el nou model de Fiesta s'hagués començat a fabricar en tornant de vacances.

Els sectors tradicionals tampoc no s'han escapat dels temps de vaques magres. Al sector tèxtil, Sáez Merino (que fabrica els pantalons Lois) i Colortex, han trobat en la crisi l'excusa perfecta per a liquidar sengles empreses que arrossegaven seriosos problemes d'organització i solvència de temps enrere. A l'abril Sáez Merino va presentar un ERO que va afectar 150 persones. Colortex acaba d'eliminar 70 llocs de treball, en una operació que s'inclou dins el procés de suspensió de pagaments d'aquesta firma emblemàtica d'Ontinyent. En una situació molt semblant s'ha trobat Lladró, que acaba de presentar un ERO que afecta 275 treballadors, el 19% de la plantilla.

La profunditat de la crisi ateny fins i tot els sectors més sòlids, com ara el del taulell, principal motor econòmic de les comarques de Castelló. Els temps en què les firmes taulelleres es

Principals expedients de regulació d'ocupació

Presentats des del setembre del 2007 fins a l'octubre del 2008.



Font: EL TEMPS

vantaven de ser immunes als cicles econòmics semblen haver passat i els ajusts han arribat a empreses capdavanteres com Azuvi, Ceràmicas Gaya o Tau Ceràmica.

Els treballadors de les illes Balears tampoc no defugen els expedients de regulació. Els més potents, els de Spanair i el grup Futura, del sector de l'aviació, que tenen plans de re-estructuració que afecten més d'un miler de treballadors en cadascuna de

les dues empreses. El govern balear elabora plans de reinserció laboral per als 1.150 treballadors de la companyia de vols xàrter Futura, però de moment no hi ha resultats efectius. Pel que fa a Spanair, l'executiu balear intenta que mantingui la seu a Palma i que recol·loqui els treballadors afectats per l'ERO.

Tant si prosperen com si no els expedients que els executius català, balear i valencià tenen sobre la taula,

a la societat ja hi ha el consens que cal revisar la llei per garantir que aquest recurs no es consolidi com l'excusa perfecta i barata perquè els empresaris donin la patacada als treballadors, encara que els comptes de resultats continuïn essent positius. Ara caldrà conscienciar els empresaris, una tasca molt més difícil.

Gemma Aguilera

Amb informacions de Violeta Tena

Breus

El govern espanyol llança un pla de rescat per a l'automòbil

Las caigudes dràstiques en la venda d'automòbils han obligat el govern espanyol a prendre mesures. Per tal d'injectar diners en aquest mercat, ha donat via lliure a les financeres de les marques automobilístiques perquè accedeixin al fons de 30.000 euros ampliable a 50.000, habilitat fa dues setmanes. Per accedir a aquest fons, les financeres de les companyies automobilístiques hauran d'estar registrats al Banc d'Espanya com a establiments financers de crèdit i hauran de titularitzar la cartera d'actius a través d'un banc. Entre les entitats que podran beneficiar-se'n hi



Interior de la fàbrica automobilística de Seat a Martorell.

ha BMW, DaimlerChrysler, General Motors, Volkswagen, El Corte Inglés i els bancs i caixes que tenen les pròpies financeres per a accedir al mercat dels crèdits de consum.

Gas Natural es consolida com la segona més gran del món

En temps de crisi, hi ha empreses que se'n surten, i molt. És el cas de Gas Natural, que per tercer any consecutiu, i d'acord amb els seus resultats financers, es consolida com la segona companyia més gran del món dins el sector del gas, segons el rànquing Platts Top 250, que engloba les empreses energètiques més importants. La classificació, elaborada per l'agència Platts, situa Gas Natural darrere Gaz de France, que és la número 36 de les empreses energètiques europees i la que fa 70 del conjunt de firmes del món.