

MEMORANDO DE CGT CONTRA EL DESPIDO DE 1024 TRABAJADORES EN IVECO

La Dirección de Iveco España SL (Madrid) ha presentado al Comité de Empresa el pasado día 29 de abril de 2009 un ERE acompañado de una Memoria justificativa (en lo sucesivo Memoria) solicitando para su fábrica de Madrid la extinción de 1024 contratos y la suspensión temporal para el resto de trabajadores por un periodo indefinido hasta el 31 de diciembre de 2009.

Con anterioridad al actual ERE, la empresa ya había presentado otros dos expedientes de carácter temporal por 50 y 65 días respectivamente, uno el día 16 de octubre de 2008 y otro el 27 de enero de 2009. En ambos casos, CGT planteó de manera especial, como condición para su negociación, la garantía del empleo y que la dirección pusiera en marcha el compromiso de plan de inversiones que tenía previsto con vistas a fabricar el nuevo modelo de vehículo para 2011.

El presente ERE que ahora solicita la empresa, tal como ha venido sosteniendo la representación unitaria de los trabajadores y analizaremos más adelante, carece de fundamento, pone en serio peligro la existencia misma de la empresa en Madrid. Además supone un gesto insolidario del Grupo FIAT hacia unos trabajadores y una comunidad de los que ha obtenido no pocos recursos y beneficios a lo largo de los últimos 18 años. La dirección de Iveco España (Madrid) no aborda la actual crisis como una circunstancia coyuntural que, como tal exige medidas de carácter temporal y una apuesta industrial de futuro, sino como una oportunidad para perpetrar un fuerte golpe al empleo, poniendo en riesgo la pervivencia misma de la empresa.

La empresa ha fundamentado la solicitud del ERE, de extinción y temporal simultáneamente, en la supuesta existencia de “sobrecapacidad estructural productiva de la Planta Iveco en Madrid motivada por un excedente de personal” de acuerdo con “futuros niveles de producción establecidos en función de una dimensión productiva para el año 2012 de 11.000 unidades anuales”.

En los siguientes apartados demostraremos la debilidad e insuficiencia de los argumentos de mercado, productivos y laborales, así como los riesgos implícitos y las consecuencias de la aprobación de un ERE de esas características, que conllevan, junto a la destrucción de 1024 puestos directos, la eliminación de otros 5000 empleos indirectos.

1.- Perspectivas de crecimiento económico y situación del mercado de camiones

La dirección de Iveco fue incapaz de prever en el primer semestre de 2008 algo que se veía venir incluso por parte de los más inexpertos: que todo apuntaba a un enfriamiento de la demanda. Sin embargo, en este momento, pretende hacer un ejercicio de vidente trasladando la recuperación económica mucho más allá de lo que prevén los organismos económicos internacionales que, tal como ha declarado recientemente la Comisión Europea, la fijan para el primer semestre de 2010. Los mismos datos apuntan para el caso de España a unos meses más tarde, pero en ningún caso, para 2012 como pretende Iveco.

En la Memoria de Iveco, a la hora de establecer el horizonte productivo de la planta de Madrid, se pone énfasis en las previsiones del mercado europeo (occidental, oriental y Rusia), sobre todo el español. Por un lado, la empresa no ofrece dato solvente alguno de previsión de crecimiento económico de dichos mercados, sobre todo teniendo en cuenta que algunos de ellos acusarán en menor medida la crisis. Por otro lado, la empresa también oculta que una parte importante de la cuota de producción asignada tradicionalmente a Madrid se destina al mercado extraeuropeo, al que la Memoria del ERE presentado en enero de 2009 asignaba un 26% de las unidades totales que se

preveían fabricar en Madrid en ese momento. La “desaparición” de ese mercado en los datos de la actual Memoria es un intento de dibujar un panorama más sombrío del que cabría prever cuyo único motivo estaría en justificar la pretensión de extinción de contratos.

Por su parte, la insistencia en la bajada del mercado español para justificar la medida es insólita tratándose de una empresa transnacional cuyo centro de trabajo en Madrid, como ella misma aduce, provee el mercado de diferentes áreas del mundo y no sólo la española, siendo la cuota de mercado doméstico inferior al 30% del total. Existen ejemplos de otras empresas de automoción que han visto incrementar sus pedidos en los últimos meses merced a la demanda del mercado exterior a pesar de la desaceleración del mercado español. Si lo que pretendiera la Dirección con este énfasis en la situación del mercado nacional es recabar ayudas tipo “plan renove”, debería plantearlo abiertamente sin utilizar a los trabajadores como rehenes poniendo a despidos sobre la mesa.

Respecto a las previsiones de producción de vehículos en Madrid (pág 32) para el periodo 2009-1012, las cifras que aporta la empresa adolecen de dos grandes defectos. Por un lado, ocultan la distribución de la producción asignada a Ulm y a Madrid, impidiendo así tener una visión de conjunto que pueda ser controlada por los trabajadores. Por otro lado, la previsión es exageradamente baja, sobre todo cuando hace la proyección más allá del presente año. Tampoco se especifica en absoluto el tipo de vehículos que integran esas producciones (Stralis o Trakker) ni los mercados a que irían destinados. Tales previsiones carecen de cualquier rigor y objetividad requiriendo de los interlocutores y de los organismos que tienen que aprobar el ERE un verdadero acto de fe. Se trata de datos “fabricados” adrede por la propia empresa solicitante del ERE sin aportar en su apoyo datos de instituciones imparciales para el mercado global con una proyección suficientemente fiable. La posición cabalística es tanto mayor cuanto se hace en las actuales circunstancias de crisis.

PRODUCCIÓN DE UNIDADES EN CENTRO DE MADRID

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Producción unidades	14734	14626	14335	15197	15458	18177	23873	21498
Unidades diarias				71	72	85	112	112

Fuente: Cuenta de Resultados Iveco España y Memoria ERE. Las unidades diarias de 2008 están ajustadas a la producción del 4º trimestre

Si consideramos la evolución de la producción de Iveco de los últimos años se puede observar cómo, después de varios años de producción estabilizada, entre 2001 y 2005, se produce un incremento sólo a partir de 2006. Esa situación podría tomarse como una proyección razonable de lo que podría ser el mercado de vehículos pesados una vez que se empiece a recuperar la demanda durante el año 2010, que estaría más próxima a la situación de los años anteriores a 2006 año, previo al fuerte crecimiento económico de la pasada etapa económica. Ello sin contar con la mejora de participación en el mercado que la propia empresa afirma haber alcanzado, pasando del 21% al 27% de cuota.

Por último, las razones de mercado que alega la empresa para justificar el exceso de capacidad productiva tampoco son del todo ciertas. De hecho una parte de la capacidad no utilizada se debe a que, desde el otoño de 2007, la empresa empezó a barajar la necesidad de acometer una reducción generalizada de los tiempos de producción para elevar la productividad. Esto no siempre se ha justificado mediante la debida mejora de métodos, sino que cualquier modificación en el proceso de fabricación ha servido de excusa para revisar los tiempos, incluyendo los de operaciones que no se habían alterado. El propio Comité de Empresa hubo de intervenir en la Cadena de Guarnecido para poner freno a esa práctica. Se puede estimar, que –aparte la repercusión en la salud laboral- ese incremento de productividad, intensificado durante la aplicación de los anteriores ERE’s, equivale a unos 200 operarios lo que, a la postre, ha venido a comprometer artificialmente la situación actual de empleo.

Mientras la empresa no ha dejado de adoptar medidas para incrementar la productividad de los trabajadores entre el personal directivo se ha producido un verdadera inflación de cargos, como puede comprobarse por la evolución que han tenido dichos cargos pasando de 13 a 20 en sólo cuatro años, de 2004 a 2007.

PLANTILLA MEDIA DE IVECO ESPAÑA (Madrid)

	2004	2005	2006	2007	2008(1)
Directores	13	16	15	20	s/d
Empleados	390	435	441	519	504
Operarios	1396	1556	1833	2582	1897
Total Madrid	1799	2007	2289	3121	2401

NOTA: Fuente: Cuenta de Resultados Iveco España y Memoria ERE. (1) Datos de 2008 a 31 de dic

Respecto a los argumentos relativos al exceso de plantilla, la propia dirección de la empresa ha dicho reiteradamente (ver Memorias a los ERE's) que la temporalidad típica del sector de automoción para hacer frente a las oscilaciones del mercado se sitúa en el 20%, razón por la cual, ella misma convino en noviembre de 2007 a convertir una parte de los contratos temporales en fijos, manteniendo durante el primer semestre de 2008 dicho porcentaje de eventuales como un colchón para amortiguar la variación del mercado. Dicho de otra forma, la propia empresa considera como plantilla "estructural" aquella que permite vertebrar el funcionamiento normal de la producción, con independencia de la coyuntura del mercado, sea esta al alza o a la baja. Por tanto, una vez extinguidos dichos contratos eventuales, se puede considerar que la plantilla que permanece es la ajustada a las dimensiones de una empresa como Iveco (Madrid).

No obstante lo anterior, ante posibles coyunturas como la actual, también existe la posibilidad de regulaciones temporales de empleo, como las actuales suspensiones de contrato que Iveco está aplicando desde noviembre de 2008 o como adecuaciones provisionales de la productividad, además de otras posibles medidas voluntarias (bajas incentivadas, prejubilaciones, excedencias, etc) que hasta el momento se han utilizado escasamente porque la propia empresa no las ha regulado y compensado adecuadamente.

2.- Las cuentas económicas

A la hora de examinar las cuentas económicas de Iveco hay que lamentar que la empresa no haya facilitado las correspondientes al Ejercicio 2008, salvo algunos datos fragmentarios, por lo que en las series plurianuales no siempre se puede incluir dicho año. Esta situación hace difícil una valoración más ajustada. A pesar de todo, se puede afirmar que, en cuanto a resultado de explotación, el año 2008 arrojó todavía un beneficio de 26,8 millones de euros, que sólo se convierte en resultado negativo (de unos 3 millones) cuando se deducen los resultados financieros. Lo anterior quiere decir que, según la información aportada, las pérdidas sufridas son imputables a la gestión financiera y no a un presunto excedente de mano de obra cuyo coste ascendió a 152 millones de euro (Tabla pág 35 de la Memoria) frente a los 158 millones de 2007. Aquellos incluyen los 19 millones de euros que la empresa dice que fueron a costear los expedientes de regulación de empleo, aunque no se especifica por la empresa la cantidad destinada a costear horas extraordinarias y jornadas de flexibilidad que se estuvieron haciendo hasta el mismo verano de 2008.

De acuerdo con los datos que obran en el Registro Mercantil correspondientes a Ejercicios anteriores, se puede afirmar que, desde antes de 2001, se ha mantenido una situación de beneficios en continuo crecimiento, a la vez que durante los años 2004, 2005 y 2006, casi la totalidad de los mismos se ha distribuido en forma de dividendos, sin apenas dedicar nada a reinversión y modernización de la empresa. Tan sólo en 2007 parece haberse corregido en parte esa situación y, dada la inexistencia de datos, es imposible saber si en 2008 se ha producido el mismo fenómeno. En todo caso, es importante señalar que Iveco tiene proyectado un nuevo vehículo industrial pesado que habría de estar en el mercado en 2001 y cuya fabricación requeriría una importante adecuación de las

instalaciones, sobre todo en el área de cabinas, cuya inversiones parecen paralizadas sin que se haya dado explicación alguna cuando le ha sido requerida, algo que hace sospechar a los trabajadores sobre las intenciones futuras de la empresa.

En relación con la gestión financiera de la empresa, del total del exigible de 324 millones de euros (Memoria, pág 36) un 84 % (hasta la friolera de 274 millones de euros) es un pasivo concertado con el Cash Pooling de Fiat, fondo del grupo industrial al que pertenece la propia empresa, incrementado con ello en casi 100 millones de euros la deuda desde el mismo año. Por lo tanto, el pasivo exigible por sociedades externas al grupo se queda en 50 millones de euros, cifra bastante inferior a la que la empresa aduce para presentar un cuadro desfavorable que facilite la aceptación de ERE, sin contar con las subvenciones públicas, de las que no se especifican sus características concretas.

BENEFICIOS, RETRIBUCIONES E IMPUESTOS EN IVECO ESPAÑA
(en millones de euros)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Facturación	1475,7	1521,2	1505,3	1651,6	1965,8	2198,42	2702,2	2.384
Beneficios	27,4	11,25	19,65	45,50	39,50	42,90	51,03	26,8
Dividendos		26		67,00	35,50	38,60	6,74	s/d
Impto. de Sociedades					21,80	12,90	10,40	s/d
Total factura salarial	99,5	103,5	100,6	104,74	128,10	142,51	157,97	152,95

Fuente: Cuenta de Resultados Iveco España y Memoria ERE. Para 2008 la documentación presentada no ofrece datos.

Como se ve, a la hora de afrontar la actual crisis, la empresa trata de ocultar los beneficios obtenidos (y no reinvertidos en Madrid) en el largo ciclo precedente y, con ellos, la deuda social que Iveco tiene contraída con los trabajadores y la comunidad que se compadece poco o nada con las actuales pretensiones de rescindir el contrato a más de 1000 trabajadores o recabar gratuitamente más ayudas públicas, sin comprometerse en ningún caso a producir el Madrid el nuevo modelo proyectado.

3.- La deuda social de Iveco con los trabajadores y con Madrid

La dureza del actual ERE con el que Iveco pretende extinguir 1024 puestos de trabajo no admite comparación con los grandes beneficios que la compañía ha obtenido desde que se hizo cargo de ENASA (Pegaso). A finales del año 1990, ENASA fue comprada al precio simbólico de 1200 millones de pesetas por la mercantil Iveco, perteneciente al Grupo Fiat que adquirió el 55% de la empresa, con todos sus activos, así como la opción para hacerse con la totalidad de las acciones. En sendos ERE's de 1991 y 1993 respectivamente, Iveco procedió a un fuerte ajuste de plantilla merced al cual se produjo la amortización de numerosos puestos de trabajo y la reconversión de 1500 empleados de oficinas a taller, bajo la amenaza de extinción de sus contratos.

Poco tiempo después de hacerse con los activos de la antigua Pegaso, Iveco procedió a la enajenación de una parte de los terrenos y otras instalaciones, particularmente los orientados más al Este del solar que ocupa la compañía en Madrid, lo que le revirtió una plusvalía de 7.000 millones de pesetas. Más recientemente, en el año 1999, la empresa, alegando la infrautilización de los terrenos, procedió a la segregación y posterior enajenación de una nueva parcela de 402.700 metros cuadrados (más de la mitad de la superficie disponible) valorada contablemente en 50,16 millones de euros pero ulteriormente cedida en 126 millones de euros, una vez recalificada por el Ayuntamiento de Madrid de uso industrial a uso terciario. Esta nueva segregación de activos que formaban parte del patrimonio empresarial contribuyó a paliar la delicada situación financiera que el Grupo Fiat atravesaba en aquel momento. Sobre este segundo terreno enajenado se está construyendo en la actualidad un gran parque empresarial llamado Pegaso Park. Fue tal la amplitud de aquella operación que más tarde se careció de terreno suficiente para las operaciones de almacén

y logística, actividades para las que se hubo de utilizar otras instalaciones ubicadas en la Comunidad de Madrid y en Castilla la Mancha.

Las operaciones anteriores y la coincidencia con la estrategia empresarial de expansión mundial de Fiat (participación en Chrysler en EEUU y pretensiones sobre Opel en Europa), así como la posible concesión de los Juegos Olímpicos a Madrid, en las cercanías de cuya área se sitúa la empresa, hacen temer a no pocos trabajadores que detrás del actual ERE estén latiendo intereses contables o especulativos que podrían afectar negativamente a la planta de Madrid, incluyendo su propia continuidad, en beneficio de una estrategia transnacional de expansión del Grupo Fiat.

Además hay que contabilizar diferentes ayudas fiscales y otras concedidas a la empresa y cuya contabilidad no se ha hecho pública, sobre todo para formación o para la contratación, sin olvidar la aportación más reciente del Gobierno de 15,3 millones de euros del Plan de Competitividad para la automoción. Lo anterior, junto con los beneficios continuados que la empresa ha obtenido del negocio industrial propiamente dicho, a los que se ha hecho referencia más arriba, de que se ha beneficiado Iveco, no encuentran ahora una correspondencia en el compromiso de la compañía con los trabajadores y con la sociedad, especialmente en un momento en que la crisis exige que los más poderosos se solidaricen con quienes tan sólo tienen su trabajo.

4. Conclusiones

De lo anterior, se puede concluir un emplazamiento a la sociedad y a las administraciones públicas: que no es admisible que se apruebe el ERE solicitado por Iveco que implica el despido de 1024 trabajadores, dando por buenos tanto los datos claramente tendenciosos como las pretensiones de una empresa que, si bien ha contribuido en los últimos años a la riqueza y al mantenimiento del tejido industrial, dicha riqueza (y sus propios beneficios) han sido posible por el esfuerzo de los trabajadores de su plantilla y de la sociedad en general, especialmente a través de las políticas de ayuda pública de fomento del empleo, a la formación, recalificaciones, etc. Todo ello conlleva una deuda con la sociedad y los trabajadores que Iveco no puede eludir.

El presente ERE extintivo de contratos pone en riesgo no sólo 1024 puestos de trabajo, sino la continuidad misma de la factoría, con lo que eso supone de destrucción de tejido industrial con sus efectos directos e indirectos, afectando estos último a una cifra de más de 4000 empleos. Por ese motivo, reclamamos de los distintos poderes públicos que se rechace el presente ERE de extinción de empleo y se obligue a la dirección de la empresa a negociar una solución que, garantizando los actuales puestos de trabajo, la comprometa a llevar a cabo las inversiones necesarias para asegurar el futuro de la fábrica Iveco en Madrid. En esa labor, los trabajadores no admitimos ser rehenes políticos ni arietes de ninguna administración contra otra, como lamentablemente está tratando de hacer el Gobierno de la Comunidad de Madrid.

Lo anterior, no excluye, lógicamente, la oportunidad de que desde las Administraciones se puedan arbitrar medidas públicas tendentes a mejorar la demanda, sea de manera directa (mediante posibles planes “renove”) o indirecta (mediante inversión en obras públicas o construcción de viviendas sociales en alquiler). Dichas posibles ayudas –en caso de accederse a ellas- deberían tener una contrapartida de compromiso de empleo claro por parte de Iveco, así como ser controladas eficazmente. Asimismo, las Administraciones (locales, autonómica y central) deberían establecer medidas sociales que permitieran ampliar la actual protección de los trabajadores (en la protección al desempleo, en materia de vivienda, etc).

En Madrid, a 11 de mayo de 2009