



Wolfsburg



# Red sindical alemana-iberoamericana desde la base Basisnahe deutsch-iberoamerikanisches Gewerkschaftsnetzwerk

Info 1 – 27.06.2005

Por David Matellán

Info Nr. 1 – 27.06.2005

## Información y Valoración sobre la situación actual de SEAT

Durante el año 2005 llevamos ya 9 días con toda la fábrica de Martorell cerrada por falta de producción. Además la línea 2 (unos 3000 trabajadores) ha hecho otros 10 días de cierre por stock excesivo y falta de ventas de los modelos que en ella se producen.

Actualmente la Dirección de SEAT y los sindicatos (CC.OO. y UGT) están buscando soluciones nuevas a la crisis provocada por la caída de ventas -casi un 20 % y bajando desde el año 2000-.

En solo dos años, desde los acuerdos de 8 de mayo del 2003, los días adeudados de media por los trabajadores de producción han alcanzado los 21,6 días para los 7500 trabajadores de producción de la fábrica de Martorell y los 18 días para los 1200 de Gearbox del Prat.

En Zona Franca con 1100 trabajadores en producción la deuda de la plantilla es menor pero alcanza los 18,7 días de media.

Todo ello en medio de una situación de problemas de ventas en varios modelos: Ibiza, Córdoba, Altea, Toledo.

El único modelo que vendíamos bien y nos estaba haciendo mejorar los niveles de rentabilidad es el León -gracias a los beneficios extra que

## Information und Bewertung der aktuellen Situation bei SEAT

Im Jahr 2005 haben wir bereits das Werk Martorell 9 Tage wegen fehlender Produktion geschlossen. Außerdem hat der Betrieb 2 (ca. 3000 Arbeitnehmer) weitere 10 Tage schließen müssen, da das Lager voll ist, und die Modelle, die dort produziert werden, keinen Absatz finden.

Zurzeit suchen der Vorstand von SEAT und die Gewerkschaften (CC.OO. y UGT) nach neuen Lösungen für die Krise, die durch den Absatzrückgang entstanden ist. Der Rückgang beträgt fast 20 % und fällt seit dem Jahr 2000.

In nur zwei Jahren, seit den Abkommen vom 8. Mai 2003 belaufen sich die Fehltage durchschnittlich für die Arbeitnehmer in der Produktion auf 21,6 Tage für die 7500 Arbeitnehmer des Werkes Martorell und auf 18 Tage für die 1200 des Werkes Gearbox del Prat.

Im Zona Franca mit 1100 Arbeitnehmern in der Produktion sind die Fehltage der Beschäftigten etwas niedriger, belaufen sich aber auf 18,7 Tage durchschnittlich.

All dies in einer Situation mit Absatzproblemen für mehrere Modelle: Ibiza, Córdoba, Altea, Toledo.

Das einzige Modell, das sich gut verkaufte und unsere Produktivität steigerte, war der León, dank der Gewinne aus dem Verkauf dieses

hemos sacado con este coche hemos podido aguantar la situación hasta ahora-. En este momento estamos empezando la producción del León nuevo y la "sustitución" y final del León que tan buen resultado nos ha dado. Ni que decir tiene que todos estamos esperando que funcionen bien las ventas.

También hay que decir que en estos dos últimos años hemos introducido elementos de control idénticos a los de VW en el proceso productivo. También hemos mejorado esos procesos de producción - robotizando, ampliando la capacidad y adaptando a la normativa europea las cabinas de pintura. Hace dos años escasos introduciendo la soldadura láser, etc.- hasta el punto de lograr no perder horas de forma significativa por retrabajos cuando lanzamos modelos nuevos. -La fábrica de Martorell hace 5 modelos distintos de 3 plataformas-.

Hasta hace poco la Dirección de SEAT ha valorado por encima de cualquier otra cosa el incremento de rentabilidad y la mejora en los procesos productivos. Las medidas que nos proponían para hacer frente a la caída de ventas iban en la línea de autovisión (usar las empresas del parque de proveedores para dar trabajo al excedente de plantilla que había en SEAT). Sin embargo el 18 de mayo la Dirección de SEAT nos ha planteado despedir a 230 trabajadores de una plantilla de 1200 en la fábrica del Prat, Gearbox. Negociación que sigue abierta.

El segundo semestre del 2005 se presenta muy mal tanto para Gearbox como para SEAT. La información que viene de la comercial fija en el límite de los 400.000 coches la producción de la fábrica de Martorell este año. -esa cifra

*Autos, haben wir die Situation bis jetzt überstehen können. Im Augenblick fangen wir mit der Produktion des neuen León an, der den León ersetzen wird und damit beendet wird, der sich so gut verkaufen ließ. Wir müssen wohl nicht erwähnen, dass wir alle hoffen, dass der Verkauf gut läuft.*

*Wir sollten auch erwähnen, dass wir in den letzten Jahren die gleichen Kontrollelemente für den Produktionsprozess wie die VW eingeführt haben. Wir haben auch die Produktionsprozesse verbessert – Einführung von Maschinen, Erweiterung der Kapazität und Anpassung an die europäischen Normen für Lackierungshallen. Vor knapp zwei Jahren haben wir die Laser-Schweißerei eingeführt, mit dem Erfolg keine nennenswerten Stunden bei der Nacharbeit bei der Einführung der neuen Modelle zu verlieren. – Die Fabrik von Martorell stellt 5 Modelle in drei verschiedenen Ausführungen her.*

*Bis vor kurzem hat der Vorstand der SEAT die Rentabilitätssteigerung und die Verbesserung der Produktionsprozesse als das wichtigste vor allem anderen bewertet. Die Maßnahmen, die sie uns vorschlugen, um den Verkaufsabfall entgegen zu setzen, gingen in die Richtung Autovision (die Betriebe des Gewerbegebietes als Zulieferer nutzen, um Arbeit für die überzähligen Arbeitnehmer der SEAT zu geben). Dennoch teilte uns der Vorstand der SEAT am 18. Mai mit, dass 230 Arbeitnehmer der 1200 starken Werkes Prat, Gearbox entlassen werden sollen. Die Verhandlungen sind weiter offen.*

Das zweite Halbjahr 2005 stellt sich sowohl für Gearbox als auch für SEAT sehr schlecht dar. Die Information, die von der kaufmännischen Abteilung kommt, legt das Produktionslimit auf 400.000 Autos für das Werk Martorell für dieses Jahr fest. –Diese Zahl ist für

es peligrosa para la continuidad de la propia marca SEAT algo que nos interesa sobremanera- Si estos datos de producciones no mejoran muy posiblemente tendremos números rojos en la cuenta de este año.

Esperamos no vernos obligados a negociar con una previsión de pérdidas una solución para el exceso de plantilla. -ampliación de la cuenta de horas, reducción de tiempo de trabajo y de salario o despidos-

Esta situación es frustrante porque por otra parte la relación con la Dirección de SEAT es excelente. Por primera vez en muchos años hemos tenido la sensación en CC.OO. de tener una Dirección de empresa con un plan industrial serio y que aseguraba el futuro para la marca SEAT y nuestros centros de Trabajo. Un proyecto de futuro de integración en la División Audi con un horizonte de hacer el segmento más juvenil de una gama de coches superior. Sin esa perspectiva difícilmente hubiéramos abordado de buen grado el alud de cambios que hemos acordado en tan sólo unos meses en el XVII Convenio de SEAT. La simple enumeración es elocuente:

- Calendario negociado en base a las necesidades del Programa Operativo, es decir, calendario mes a mes. Con ello se consigue eliminar parte de los costes de comercialización y ajustar muchos más la producción que ya no se hará sobre previsiones sino sobre pedidos.
- Nueva Organización del Trabajo con introducción de los Equipos de Trabajo tanto en producción como en oficinas antes del final del 2005.

die Kontinuität der Marke SEAT sehr kritisch, was uns über alle Massen wichtig ist. Wenn diese Produktionszahlen sich nicht verbessern, werden wir sehr wahrscheinlich dieses Jahr rote Zahlen schreiben.

*Wir hoffen, dass wir bei einer Verlustprognose nicht gezwungen werden, Verhandlungen über Personalüberhänge zu führen. – Erweiterung der Studentenkonten, Arbeitzeit- oder Gehaltsreduzierung oder Entlassungen -*

*Diese Situation ist frustrierend, da ansonsten das Verhältnis zum SEAT-Vorstand ausgezeichnet ist. Zum ersten Mal seit vielen Jahren hatten wir bei CC.OO. das Gefühl, einen Vorstand zu haben, der einen guten Industrieplan hat, der die Zukunft der Marke SEAT und unsere Werke sichert. Ein Zukunftsprojekt war die Integration in den Audi-Teil mit der Aussicht ein jüngeres Segment zu machen, für eine Serie von höherwertigen Fahrzeugen. Ohne diese Perspektive hätten wir den Veränderungen, die wir vor nur einigen Monaten mit dem XVII Tarifvertrag der SEAT vereinbart haben, schwerlich zugestimmt. Die bloße Auflistung ist eloquent:*

- *Kalender, die auf Basis des operativen Programms verhandelt werden, d.h. monatliche Kalenderfestlegung. Damit können ein Teil der Vermarktungskosten eliminiert werden und die Produktion angepasst werden, die dann nicht mehr nach Schätzungen sondern nach Bestellungen gemacht wird.*
- *Neue Arbeitsorganisation mit der Einführung von Arbeitsmitteln sowohl in der Produktion als auch in der Verwaltung vor Dezember 2005.*

- Modificación en el Sistema de Trabajo, pasando de descansos colectivos a individuales si es necesario, para permitir trabajar menos fuera de los 15 turnos semanales.
- Ampliación del corredor de vacaciones para poner usar menos el trabajo en festivos.

Por supuesto en el XVII Convenio hemos logrado mantener la cláusula revisión salarial (los salarios suben en función a la inflación real). Lo que no ha sido posible ha sido usar la inflación existente en Catalunya como referencia (hace 10 años que sube más la inflación en Catalunya que en España).

Esperamos que en el futuro la situación de caída de ventas se aborde sin anuncios de despido en los medios de comunicación y con voluntad de llegar a acuerdos que resuelvan los problemas lo mejor posible para todas las partes. Como ha sido la norma en SEAT en los últimos 10 años.

- *Modifizierung der Arbeitssysteme, mit dem Übergang von gemeinsamen Pausen zu individuellen, wenn es nötig ist, um die Arbeit außerhalb der 15 Wochenschichten zu minimieren.*
- *Erweiterung des Urlaubskorridors, um die Arbeit an Feiertagen zu minimieren.*

*Selbstverständlich haben wir es im XVII Tarifvertrag geschafft, die Gehaltsanpassungsklausel beizubehalten. (Die Gehälter steigen in Höhe der reellen Inflation). Was wir nicht geschafft haben, ist die Inflation in Katalonien als Referenz festzulegen (seit 10 Jahren steigt die Inflation in Katalonien mehr als in Spanien).*

*Wir hoffen, dass in Zukunft die Situation des Absatzrückgangs ohne Entlassungsnachrichten in den Kommunikationsmedien zur Sprache kommt und mit der Bereitschaft zu Abkommen zu gelangen, die das Problem für alle Seiten bestmöglich lösen. So wie es in den letzten 10 Jahren die Regel war bei SEAT.*