

Volvemos a las andadas: ¡¡Se busca Comité de empresa!!



El pasado 23 de Marzo durante la reunión del comité con la empresa para hablar del calendario y la nueva propuesta para hacer 8.400 coches más antes del verano, resucitó de nuevo ese espíritu demócrata que tiene la mayoría sindical de esta empresa de obviar al resto del comité, y tras presentar la empresa su propuesta pasaron directamente a su firma sin ninguna vergüenza, dado que ya nos han demostrado en mil ocasiones que ni la tienen y lo más preocupante...ni la conocen!!! Lo que deja claro que ya tenían acordado con la empresa este planteamiento, y no dejaron al resto de sindicatos la más mínima posibilidad de aportar cualquier tipo de propuesta.

Evidentemente esto no es producto de la casualidad, es un proceso que ya se viene repitiendo en toda negociación de acuerdos y que utilizan cuando creen necesario para mayor gloria de la multinacional, que consigue todos sus propósitos por un nulo o muy escaso coste.

Los hechos acontecidos durante este primer trimestre así lo demuestran y los dos últimos acuerdos firmados por los de siempre despejan cualquier tipo de duda, si en algún momento la hubiéramos tenido.

Partimos del proceso del fraude del **Dieselgate**. La empresa utilizó unos sistemas de software fraudulentos para esconder las altas emisiones de **NOX** y **CO2** (elementos químicos altamente contaminantes) y poder así mejorar sus índices de venta, ampliando su mercado de ventas en E.E.U.U. y de paso también instalarlos en millones de coches de todos sus mercados a nivel mundial. Esta actividad fraudulenta puede tener consecuencias negativas multimillonarias para **VW**, que empiezan a ser evidentes en E.E.U.U., pero en el **Estado Español** así como en el resto de Europa, se está pasando de puntillas por el tema y no se le está dando realmente la importancia que tiene dicho fraude, a pesar de las demandas interpuestas por varias asociaciones, entre ellas **C.G.T.**, ya que la multinacional a golpe de promesas de inversiones mantiene bloqueadas las acciones judiciales, estrategia que hasta la presente ha conseguido frenar las demandas del Gobierno por la evidente violación de al menos una decena de normas medio ambientales .

Todo este proceso hace que la multinacional tenga la necesidad imperiosa de disponer de liquidez (acaba de vender la empresa de Leasing que le va a reportar 1.300 millones de euros) y como dice Müller, tiene que haber sacrificios, puesto que hay que llevar a cabo un plan de ahorro para hacer frente a las consecuencias creadas por sus propias decisiones, que han sido el falsear las emisiones.

Como desde C.G.T. ya hemos dicho en hojas anteriores, los “nuevos modelos” para Pamplona y Martorell ya estaban confirmados con anterioridad, pero esto no es óbice para que la empresa como siempre intente sacar ventaja para sus intereses, que no tienen por qué ser los nuestros, y con la estrategia de dar información sesgada, manipular los tiempos de negociación y el apoyo sin fisuras de los de siempre consiga, como decimos, todos sus objetivos.

Empezaron con la negociación del segundo modelo que en la práctica supuso la negociación básica del próximo convenio, ya que se acordaron temas como aumento de jornada, congelación salarial y modificación de la categoría de nuevo ingreso. Con el acuerdo ya firmado y sin que se les cayera la cara de vergüenza (por aquello de que no la tienen y tal...), la dieron por finiquitada en una asamblea en sábado por la tarde y supuestamente pagada con horas extras por la empresa.

No se vayan todavía...aún hay más!!

A continuación llegó la negociación del calendario, con una subida de producción de unos 11.000 coches (todos se alegraron, cohetes no tiraron pero no por falta de ganas de alguno...) subida que en **C.G.T.** ya se sabía desde hacía tiempo que se iba a producir. La empresa ha dejado de informar de sus planes quinquenales, solo ofrece datos mes a mes y siempre tarde, pero como decimos este año volveremos a producir en torno a los 300.000 coches, eso, si no son más.

En este calendario la empresa vuelve a plantear sus necesidades, e introduce el cierre de 7 viernes durante los meses de Agosto y Septiembre, que pueden ser menos, para hacer pre-series y un posible cierre de 4 días en Diciembre por necesidades técnicas como las de Enero, y además hay que hacer 8.400 coches de los 11.000 de aumento antes del verano, con medidas de flexibilidad

tales como 13 sábados (1 voluntario y 12 obligatorios) y desplazamiento de pausas en un turno.

En estas reuniones C.G.T. dijo entre otras cosas, que la empresa tiene la obligación de cubrir nuestra jornada laboral y lo que no se puede es planificar la producción de manera que ocurra como el año pasado, que tras realizar desplazamientos de pausas y sábados voluntarios se dejaron de cubrir dos días, días que pasaron a bolsa negativa y que debemos a la empresa.

El acuerdo... ¿¿¿final??? del calendario de este año nos plantea tres variantes en función de cerrar 7 ,6 ó 5 viernes que son convertidos en días de jornada industrial. La variante A nos da 206 días de trabajo, la B nos da 207 y la C 208 días de trabajo, todavía muy lejos de nuestra jornada laboral individual a la que solo llegaríamos con los 6.000 o más coches que tienen previsto aumentar en el segundo semestre. Adelantando la producción de los 4 sábados más el desplazamiento de pausas (8.400 coches) necesitaríamos 6 días más de producción, algo que no tenemos actualmente, aunque esa información la guardan y la van soltando con cuentagotas como decimos.

Y no la guarda solo la empresa, sino que sus acólitos UGT y CC00 también la conocen, pero como fieles sirvientes del amo acatan lo que este les diga con tal de mantener sus prebendas.

En definitiva, no tenemos calendario anual, utilizan la flexibilidad al alza y a la baja indistintamente, no cubren la jornada individual anual, los contratos eventuales cada vez en peores condiciones (hay quien dice que hacen contratos de menos horas para contratar a más gente y mantener sus redes clientelares, e incluso dicen que en Prensas los eventuales contratados a 24 horas a la semana, trabajaran los peores días de la semana para que los fijos disfruten de los mejores por la aplicación de los 17 turnos) y con menos salarios, pueden perder hasta 9.000€ en cuatro años....Eso, si siguen!!!

En C.G.T. tenemos propuestas, las hemos presentado cuando hemos tenido oportunidad, se pueden hacer los coches en la jornada normal y gracias a los de siempre vamos dejando pasar oportunidades para mejorar nuestras condiciones de trabajo y salud. La empresa tiene sus objetivos y no le interesa nada de lo que decimos porque entre otras cosas con los otros ganan más.

C.G.T. tiene la obligación de poner los medios para que la plantilla pueda participar, debatir y actuar. En nuestra próxima asamblea hablaremos de todo ello.

Seguiremos informando.

SALUD.

Landaben, 31/03/2016.

Sección Sindical de CGT-LKN en Volkswagen Navarra S.A.