

Informe de oposición a la solicitud de extinción de 1024  
contratos de trabajo y suspensión hasta el 31 de diciembre  
de 2009 de los restantes en el centro de trabajo de Madrid  
de IVECO España S.L.



Gabinete Jurídico Confederal

Gabinete de Estudios Confederal

## I El grupo Fiat

FIAT (**F**abbrica **I**taliana **A**utomobili **T**orino) es, como resulta notorio para cualquier persona que conozca, aún superficialmente, el mercado mundial de la automoción, una de las marcas punteras en fabricación de todo tipo de vehículos a motor. La matriz italiana, con sede en Turín tiene bajo su control un total de 1063 compañías a nivel mundial en 61 países, las cuales, se calcula, emplean a 223000 personas, de las cuales, en torno a un 50 % se encuentran fuera de Italia.

Pese a la situación de crisis económica internacional, calificada como recesión por la mercantil IVECO España S.L. en la página 14 de su informe, la situación económica de FIAT no es, precisamente, desesperada. El 20 de enero de 2009, John Elkan, vicepresidente de FIAT y miembro de la familia Agnelli, anunció que la marca italiana había llegado a un acuerdo para la adquisición del 35 % del grupo americano Chrysler, tercer grupo automovilístico de Estados Unidos, lo que va a permitir, además de aumentar las capacidades de financiación y endeudamiento del grupo matriz de IVECO, la expansión de la marca FIAT, con la entrada en el mercado estadounidense de los modelos FIAT 500 y Alfa Romeo. Para hacernos una idea de la magnitud de esta operación, el grupo Cerberus, anterior propietario de este paquete accionario de Chrysler, adquirió las acciones en el año 2000 por 37600 millones de dólares pagados a Daimler Benz. Chrysler había recibido con fecha 3 de enero de 2009, además, una ayuda de 5500 millones de dólares del gobierno americano, cantidad que será gestionada por el grupo FIAT.

Por si esto fuera poco, el 5 de mayo de 2009, con posterioridad a la presentación de la memoria que solicita la extinción y suspensión de los contratos citados, se hizo pública la oferta realizada por FIAT para la adquisición de OPEL y SAAB, filiales europeas del grupo General Motors, de la que surgiría el segundo grupo de automoción del mercado mundial y la primera firma del mercado europeo, sólo superado globalmente por el grupo Toyota, con una facturación cercana a los 80000 millones de euros anuales y unas

cifras estimadas de ventas, adicionando todos los mercados, de en torno a siete millones de unidades vendidas.

Nos encontramos, por tanto, ante una marca que ha aprovechado la situación internacional de crisis económica y la mella que la misma ha hecho en sus competidores para expandirse y colocarse como la primera marca europea y segunda mundial de automoción, con un patrimonio y capacidad de financiación poco equiparable en el mundo.

## II El grupo FIAT e IVECO

La relación entre FIAT, que está en la situación expuesta en el punto anterior, y su filiar el grupo IVECO (y en concreto IVECO España S.L., mercantil que nos ocupa) va más allá del mero vínculo comercial. Como la propia mercantil reconoce en la página 6 de su informe, FIAT es titular del 100 % de las participaciones del grupo IVECO, con lo que ostenta, como es lógico, el control absoluto del grupo y la designación de los integrantes de los órganos de administración y gestión.

No sólo esto, como se desprende de la página 36 del citado informe, el grupo FIAT utiliza el procedimiento Cash-pooling, es decir un “fondo común” de tesorería, donde las 1063 compañías que, a nivel internacional forman parte del grupo, depositan sus flujos de caja, permitiendo, pese a la apariencia formal de sucesivas personas jurídicas, sea el conjunto del grupo el que sustente las necesidades de financiación de las filiales, lo que hace que la dependencia de los mercados financieros y crediticios (origen de la crisis económica que estamos viviendo) para IVECO sea mucho menor que a la que se enfrentan otras compañías de este sector o de otros.

Según los datos suministrados por la propia empresa (memoria explicativa, página 36), la cuenta del cash-pooling de FIAT corresponde, con fecha 31 de diciembre de 2008, al 85,56 % del total del exigible de IVECO España S.L. Dicho porcentaje se mantendrá para finales de año, según las previsiones de la empresa, teniendo en cuenta que dicha partida de financiación se incrementará en unos 95 millones euros, constituyendo el 83,7 % del incremento total del endeudamiento de IVECO España S.L.

Esto provoca que FIAT, además de ser titular de los fondos propios de IVECO por su participación, se convierte en su principal acreedor y titular de la práctica totalidad de su pasivo exigible. Incrementando, por tanto, la responsabilidad que el grupo internacional en lo que a IVECO España le ocurra.

Por otra parte, esto hace que, frente al endeudamiento reconocido por IVECO España S.L. (que asciende a 217,62 millones de euros para 2008, incrementados, según las

previsiones a 330,96 para 2009) la cifra real de exigible por entidades externas al grupo FIAT sea, en la previsión de la propia empresa, de 50 millones de euros (sin que se precisen los vencimientos de la deuda ni las condiciones de suscripción de la misma), esto es, sólo un 15 % de lo que la empresa cita como endeudamiento en su memoria, dando una apariencia de situación financiera mucho peor de en la que en realidad está.

### III La situación de IVECO España S.L. en el mercado español

Como es notorio, IVECO es una empresa puntera en el mercado automovilístico español. De las cifras aportadas por la propia empresa en su memoria se desprende que, teniendo en el momento de su entrada en el mercado español de vehículos industriales (año 1990) un 22,8 % de la cuota de mercado, cifra que, pese a la crisis económica que la mercantil alega recurrentemente en su memoria, este concepto se ha incrementado, a fecha febrero de 2009 en diez puntos porcentuales (32,8 %), mostrando la fortaleza dentro del sector de IVECO, empresa más competitiva que sus competidoras, que ha sufrido con menos incidencia la fuerza de la crisis.

La imagen de marca y la posición de empresa dominante en el mercado que opera, unido a sus capacidades de financiación derivadas de su pertenencia al grupo FIAT (grupo que está en la mayor expansión de su historia, según lo que planteamos en el punto I), circunstancia que ya hemos expuesto, una situación de crisis sostenida en el tiempo llevará a que dicha cuota de mercado se incremente tal y como lo ha hecho en los últimos tiempos.

Según las cifras de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Coches y Camiones) el sector de la fabricación de automóviles (que se reparte entre sólo 11 empresas) empleaba (directa e indirectamente) al 9,3 % de la población activa en el año 2006. IVECO España S.L. tiene una importante significación en este aspecto. Sólo la fábrica de Madrid, a la que ahora se pretende aplicar un expediente de regulación de empleo, constituía, por si misma, un 3 % del empleo directo en todo el sector del automóvil (que incluye vehículos privados, industriales, etc.), con lo que la trascendencia de la medida (teniendo en cuenta que los datos derivan de un momento en el que el número de empleados de IVECO España S.L. en Madrid era inferior al actual) en el ámbito social y económico va más allá de los 1024 contratos a extinguir.

## IV Gestión de los beneficios de IVECO España S.L

La mercantil ha tenido durante el periodo de crecimiento de la economía española anterior a la presente situación de crisis unos resultados excelentes. En el periodo 2004-2007, la empresa declaró unos beneficios netos y sumados de 179 millones de euros, repartiendo en ese mismo periodo a sus accionistas (el grupo FIAT) un total de 147,84 millones de euros, esto es el 82 % del beneficio acumulado.

Si ponemos en referencia este dato con el ya citado del Cash-pooling, (esto es, la tesorería compartida por el conjunto del grupo FIAT), vemos que su saldo acreedor (en beneficio, en teoría, de FIAT) a fecha 31 de diciembre de 2008 es de 179,74 millones de euros. Si a esa cifra le restamos la pérdida que afirma tener IVECO en el primer trimestre del 2009 (31,6 millones de euros), veremos que la cifra es igual al total de dividendos repartidos por IVECO.

Esto nos indica que, la práctica totalidad del endeudamiento que IVECO España S.L. afirma tener no es otra cosa que un fondo del grupo FIAT, que corresponde a los dividendos que IVECO le ha dado a la sociedad matriz. Esto hace que, siendo realmente un fondo propio (pues son rentas de FIAT, que es titular del 100 % del grupo) aparecen en los resultados de IVECO como un pasivo a financiar, erosionando, de esta forma, los resultados financieros de la mercantil que aparecen en una cifra muy negativa cuando están contemplando la remuneración de recursos de los propios titulares de la sociedad, posibilitando una apariencia de crisis económica, puesto que son estos resultados financieros los únicos responsables del resultado negativo de la mercantil en el 2008.

La política de reparto de dividendos es una de las causas fundamentales de las cifras negativas aportadas, limitando con ella la reinversión en capital instalado que hubiera mejorado las ya de por sí positivas cifras estructurales de la explotación de la mercantil.

V Análisis de los resultados de IVECO España S.L. en el año 2008 en relación a sus previsiones.

Como vemos en la página 35 del informe de la empresa la causa de la desfavorable situación económica que alega la misma no se encuentra radicada en el proceso productivo. En el año 2008, cuando IVECO España S.L. afirma que la crisis ya se empieza a notar se produce un resultado de explotación (es decir, los ingresos menos los gastos de la producción de vehículos) positivo de 26 millones de euros.

La cifra negativa que aparece ese año en las cuentas finales (de una cantidad de 5 millones de euros) deriva de los resultados financieros (es decir, la gestión de que la empresa de sus recursos financieros, créditos solicitados, cartera de inversiones, etc), que ha dado una cantidad final de 30 millones de euros de saldo negativo. Es decir, no es del proceso productivo de donde se derivan las pérdidas afirmadas, sino que es responsabilidad de los propios gestores de la empresa.

En el año 2007 (cuando la empresa tenía una cifra de beneficios inmensa) el resultado financiero negativo ascendió a la friolera de 29 millones de euros, cifra similar a la que se presenta en 2008 (30, 57 millones), elevándose, en valor absoluto, desde el 24 al 114 % del resultado contable de explotación. Es decir, ha sido la gestión financiera de la empresa lo que ha llevado a que la contabilidad de la misma arroje un resultado negativo, gestión financiera que ha sido igualmente mala en periodos de grandes beneficios como de pérdidas.

Pero, como ya hemos señalado, la financiación fundamental de la empresa proviene, no de recursos externos al grupo sino del Cash-pooling de FIAT (84 % del exigible en las cifras de 31-12-2008), financiación cuyos costes aparecen en las cuentas de IVECO España S.L. como un pasivo exigible, siendo cierto que revierten en el propio grupo titular de la totalidad de las participaciones de capital de IVECO. Así pues, los resultados financieros aparentemente muy negativos (que llevan a que aparezca un resultado final negativo), en realidad son fruto de la política empresarial, que por un lado ha mantenido, como se ha señalado, unos resultados financieros negativos

independientemente del ciclo económico, y por otro coloca los recursos del grupo como endeudamiento externo.

Además de esta circunstancia (que dificulta el análisis de los datos, al no ser idénticas las categorías contables con el origen de las partidas), en los datos aportados por IVECO España S.L. (de nuevo en su página 35) en su memoria podemos observar determinadas realidades. Por una parte de todo el gasto total de explotación, el gasto de personal asciende a sólo el 6 %, aproximadamente la mitad del dedicado a la calificación genérica de “otros gastos”. Esto implica que los costes laborales de IVECO España S.L. no son la causa de la presunta crisis que atraviesa la empresa. La categoría de “otros gastos” depende directamente de la gestión de la administración empresarial, que, como vemos ha tenido una actuación que hace que las cuentas presentadas por IVECO sean desfavorables.

Complementariamente a esta circunstancia y, de nuevo, según los datos aportados por la propia mercantil, el 31 % de dichos costes en el segundo semestre de 2008 corresponden, no a la remuneración de trabajadores empleados en la producción de vehículos, sino a la aplicación de expedientes de regulación temporal de empleo. De no haber tomado dichas medidas el resultado de explotación, que ya fue positivo, podría haber sido, caso de dedicarse esos recursos a la producción, mucho mejor.

En el año 2006 la plantilla del centro de trabajo de Madrid ascendía a un total de 2002 operarios que produjeron, en ese año, 17806 vehículos, a un ratio de 8,89 vehículos por operario. En 2008, con una cifra inferior, 1897 operarios, el budget de IVECO (disminuido por la aplicación de las regulaciones temporales de empleo) era de 27102 vehículos, a un ratio de 14,28 vehículos por operario, con un consiguiente aumento de la productividad por operario de un 160 %. Esta circunstancia nos refleja dos extremos: por un lado la alta productividad del factor trabajo en el centro de trabajo de Madrid (más relevante para un factor que, como se ha señalado, sólo supone un 6% de los costes de IVECO España S.L.) y la posibilidad para la mercantil de, caso de enfrentarse realmente a un exceso de capacidad en función de la demanda observada, de reducir los ritmos de trabajo (aumentados sin mediar modificación sustancial de las condiciones de trabajo por el procedimiento legal previsto) hasta la intensidad de que la mercantil disponía en el año 2006 (año en el que, por otra parte, obtuvo importantes beneficios).

El ritmo se ha incrementado de en torno a 100 hasta las 112 unidades diarias, incremento de la productividad no reflejado en un incremento de los salarios, lo que ha hecho que los costes laborales sigan representando una parte nimia de los costes totales de IVECO.

Por otra parte, la solicitud de extinción de 1024 contratos de trabajo y suspensión hasta finales de año del resto (es decir, el cierre del centro de trabajo durante todo el 2009) no es consistente con los propios planteamientos que, sobre la demanda esperada hace IVECO España S.L. en su informe.

En la página 30 del informe vemos, comparando la cifra de entradas de órdenes mensuales (que, como es obvio, en el caso del 2009 derivan de una previsión de parte no fiscalizada por nadie externo a IVECO), de los años 2008 y 2009, como la cifra acumulada del segundo semestre del 2008 (una cantidad neta de 223 pedidos) es muy inferior a la que aparece en el segundo semestre del 2009 (3054 pedidos) con una diferencia favorable de 2831 órdenes, un incremento de un 1369,5 % interperiodo. Pues bien, teniendo en cuenta que es la propia IVECO España S.L. la que realiza estas previsiones (siendo la parte solicitante del ERE y teniendo interés en hacer aparecer como peor la situación de la empresa de la que en realidad es), no es coherente la medida de disminuir significativamente la plantilla de un centro de trabajo cuya demanda se multiplica por diez para el mismo periodo en dos años sucesivos.

## VII Grado de afectación de la situación económica internacional para IVECO España S.L.

En la solicitud del Expediente de Regulación de Empleo, IVECO hace continuas referencias al contexto internacional de crisis económica que, según la mercantil, afectaría la viabilidad futura de su centro de trabajo en Madrid, sin embargo, la coyuntura económica no afecta por igual a todas las entidades productivas. IVECO España tiene una serie de fortalezas que la impermeabilizan de la coyuntura, algunas de las cuales ya hemos reseñado, pero por sintetizar:

1ª Fortaleza patrimonial del grupo FIAT, grupo en expansión que se consolidará, con las operaciones en marcha, como el primer grupo de automoción a nivel europeo y el segundo mundial después de TOYOTA, grupo competidor que, pese a su volumen de ventas, ha dado resultados negativos en el último periodo, lo que da una idea de la potencia del grupo FIAT.

2ª Posición envidiable de IVECO S.L. en su mercado de referencia, alcanzando, en febrero del 2009, un tercio del total de la cuota de mercado, cuota que es previsible que se incrementará en los próximos meses ante la más que probable retracción de los competidores más débiles, permitiendo salir de la crisis en una posición de fuerza mucho más favorable que la que tenía previamente, ante la dificultad de acceso al mercado de los vehículos pesados (que tiene una inversión inicial necesaria muy elevada) de nuevos competidores.

3ª Poco endeudamiento de la mercantil con entidades externas al grupo FIAT. En su previsión para 2009 esta cifra ascenderá a tan solo un 15 % de la partida “endeudamiento”, como ya se ha reseñado.

4ª Mejora de las condiciones de financiación. El euríbor, tipo de interés de referencia en el mercado europeo, está, a fecha 11 de mayo de 2009, en un nivel del 1,655 %. Esto supone una bajada muy significativa desde el nivel al que estuvo en diciembre de 2008 (3,452 %), siguiendo la senda de bajada, derivada de las políticas expansivas del BCE,

que nace desde enero del 2008 (donde se colocaba en un 4,498 %). Esto va a hacer que los resultados financieros de IVECO España S.L., que en los últimos años han rondado los 30 millones de euros en negativo causando las cifras negativas del resultado final con un resultado de explotación positivo, sean mucho más favorables a la mercantil (unidos a la ya reseñada escasa financiación externa de la sociedad), a la que le será sencilla, en ese contexto, la captación de fondos, contando además con la solvencia patrimonial del grupo FIAT. Es de reseñar, siendo muy relevante para un grupo que opera en los mercados internacionales que, fuera de la zona euro, las posibilidades de financiación son incluso mejores, habiendo fijado la Reserva Federal de EEUU los tipos en un 0,25 %, lo que permite obtener fondos prácticamente gratis para soportar una presunta coyuntura desfavorable (que para FIAT no lo es tanto).

5ª Abaratamiento de los costes: Las cifras del índice de precios al consumo (IPC) indicadoras de las tendencias de precios contradicen la afirmación de IVECO en su página 17 de la memoria presentada, donde aluden a la alta inflación. En marzo del 2009 el Instituto Nacional de Estadística ha situado la inflación en un nivel del -0,1 %, esto es, un descenso generalizado de los precios. Para una sociedad que se dedica a la producción en uno de los últimos eslabones de la cadena productiva, el abaratamiento de los costes intermedios de producción puede ser muy significativo a la hora de obtener un resultado positivo. Como ya hemos visto, lejos de centrarse en cuestiones laborales, para el año 2008, el 91 % de los costes de IVECO corresponden a consumos intermedios y “otros gastos” partidas que van a sufrir, sin necesidad de reducir la producción de IVECO, una significativa reducción de por efecto de la inflación.

De un análisis conjunto de todas estas variables se deduce que, pese a la existencia real de una crisis económica, esto no implica necesariamente, como parece pretender IVECO España S.L. una generalizada perspectiva desfavorable para cualesquiera empresas y mucho menos que sea necesaria la aplicación de una medida de reducción, ya sea temporal o definitiva de la plantilla.

VIII Concurrencia de las causas legales para aplicación de un expediente de regulación de empleo.

Ya se ha pronunciado la jurisprudencia sobre los requisitos que debe cumplir la causa económica para legitimar la adopción de una medida colectiva tal como la extinción de 1024 contratos y suspensión de los del resto de la plantilla con el resultado del cierre durante un año de:

- Debe ser actual, como reconoce la STSJ de Castilla y León, de 21 de marzo de 1995.
- Debe ser, de igual forma, real, como prevé la STSJ de Andalucía de 18 de noviembre de 1995.
- Debe ser de entidad suficiente para justificar la medida y apropiada a la misma, como fija la STSJ de Andalucía de 19 de octubre de 1995.

En el caso que nos ocupa y de acuerdo con la información aportada por IVECO en su memoria, no observamos que se hayan acreditado estos extremos (tarea que, como es obvio, corresponde a la parte que pretende su veracidad, en este caso a IVECO España S.L.).

Por una parte IVECO España S.L. prácticamente no se refiere en toda la longitud del informe a la concreta situación de la fábrica de Madrid. De la página 21 a la 24 nos encontramos con un análisis de la composición de la plantilla y sólo en las páginas 29 y 30 hallamos un estudio de las órdenes de compra de los modelos Stralis y Trakker, sin especificar a qué modelo se refiere cada orden, circunstancia relevante puesto que el modelo “on-road” (Stralis) se produce, además de en el centro de trabajo aludido de Madrid, también en el que IVECO tiene en Ulm (Alemania).

Por último cuando IVECO España S.L. aporta algunas de sus cuentas estas se refieren al total de la compañía, en ningún caso se especifica los costes, ingresos o volumen de negocio del centro de trabajo de Madrid extremos que son relevantes a la hora de autorizar o denegar la medida colectiva solicitada. De la misma manera que aporta los datos del IVECO España S.L. podría haber aportado los que correspondieran al conjunto del grupo IVECO, o bien al grupo FIAT (en cuyo caso la situación económica alegada sería bien distinta) que guardan la misma relación con la medida propuesta que

los expuestos.

Como bien dice la propia mercantil, no basta la mera enunciación de la situación económicamente desfavorable, ni la conveniencia de la medida para el empleador. Es necesario establecer un nexo causal entre la medida a tomar y la superación de la situación desfavorable. La adecuación de la medida (STSJ de Andalucía de 19 de octubre de 1995) a la situación concreta tiene como presupuesto necesario al menos la exposición sucinta de dicha situación para el ámbito para el que se solicita la medida. Las cifras generales del mercado, ni aún las del conjunto de la mercantil, bastan para afirmar la adecuación de una medida que afecta en exclusiva al centro de trabajo de Madrid, uno de los tres que IVECO tiene en nuestro país.

Por otro lado, como la memoria aportada hace referencia, en muchos casos a “previsiones” de la empresa (parte interesada en la aceptación de la medida propuesta), que en la práctica totalidad de los casos son de entidad mucho más desfavorable a los datos reales recogidos sobre los periodos económicos anteriores, además de que los datos, en todo caso, son aportaciones de parte, no fiscalizadas por experto externo alguno, elemento que sería necesario a la hora de adoptar una medida de la entidad y el perjuicio social de extinguir 1024 contratos y suspender los restantes.

Por tanto, IVECO España S.L. no ha acreditado ni la adecuación de la medida a la situación económica del centro de trabajo de Madrid (al que prácticamente no se refiere), ni la realidad o actualidad de la tan citada situación desfavorable, carga de la prueba que le correspondía a ella como solicitante de la medida y que, de concurrir las circunstancias a las que alude IVECO, no le hubiera sido costoso demostrar, al estar la mercantil en posesión de los datos necesarios para hacerlo.

## IX Responsabilidad de la mercantil en la situación económica

Las economías de mercado siguen, presuntamente, el principio económico de “riesgo y ventura”, es decir, corresponde disfrutar del beneficio empresarial a los titulares de las sociedades mercantiles puesto que, en caso de existir pérdidas, van a ser estos mismos titulares los que las asuman.

Sin embargo, IVECO España S.L. pretende quedarse sólo con la mitad de lo que este principio supone, derivando a los trabajadores y a la caja de la Seguridad Social las pérdidas producidas en los periodos de crisis económica, sin siquiera acreditar la conexión de la situación económica con los concretos trabajadores a los que busca aplicar la medida.

En este sentido la Sentencia de 7 de mayo de 2003 de la Sala Tercera del Tribunal Supremo manifiesta que la referencia en términos meramente objetivos a causas económicas o tecnológicas como motivo de extinción o suspensión del contrato de trabajo **no supone**, desde luego, **que haya de prescindirse de toda valoración de la conducta del empresario en el desencadenamiento de la misma**. Lo que quiere decir que habrá que tener en cuenta todos los antecedentes para dilucidar la adecuación de la medida solicitada y si no resulta dicha medida un fin buscado por la misma empresa para seguir rentabilizando los recursos (humanos en este caso), aún en momentos de supuesto descenso de demanda del producto elaborado.

La gestión de IVECO España S.L. en los últimos años ha sido la siguiente:

- Reparto de beneficios por un montante del 82 % del beneficio acumulado (que íntegramente se dirigen a FIAT, titular única del grupo IVECO), como ya se ha dicho, hasta alcanzar una cifra del doble de los resultados de explotación negativos que la mercantil aduce en para 2009 basándose únicamente en sus previsiones sin presentar acreditación externa de las mismas, siendo esta política y no las causas económicas objetivas, las que han limitado la reinversión productiva y han provocado que las cuentas de la empresa (que ni siquiera ha

presentado los datos de su balance, simplemente algunas de sus cuentas no detalladas).

- Pésima gestión financiera, con resultados financieros negativos de en torno a 30 millones de euros anuales (como ya se ha dicho, tanto en tiempos de bonanza como de crisis económica), que han llevado (ellos y no los resultados de explotación relativos a la mano de obra) a que en el año 2008 hubiera un resultado negativo.
- Mala gestión de los recursos humanos. En un periodo, segundo semestre de 2008, donde la empresa alega la existencia de una situación económica desfavorable que le lleva a solicitar dos suspensiones colectivas de los contratos de trabajo de la plantilla (de un total de 95 días) la propia mercantil fue sancionada en diversas ocasiones por extralimitarse en el máximo anual de 80 horas extraordinarias por trabajador, lo cual es muy peculiar, teniendo en cuenta la ya alegada alta productividad, que además iba de incremento, del centro de trabajo de Madrid y el hecho de que la empresa dispusiera de una “bolsa de horas” derivada del convenio colectivo de aplicación en el momento.

Por todas estas circunstancias, es necesario apreciar que la situación económica no deriva de la baja productividad ni competitividad de la compañía (que se encuentran en unas condiciones envidiables por sus competidores) sino la gestión de los administradores de la empresa (que son, como ya se ha reseñado íntegramente el grupo FIAT, titular de la totalidad de las participaciones, además de de la inmensa mayoría del pasivo), que deben ser, siguiendo el principio del riesgo y ventura, los que deben asumir los costes de la situación.

## X Responsabilidad del Grupo FIAT

De acuerdo con la doctrina del Tribunal Supremo, manifestada en su sentencia de 4 de diciembre de 2002, fundamento jurídico VI, cuando se refiere a la situación económica del grupo de empresas:

“...que conste en el expediente la información necesaria para acreditar que las causas que justifican el expediente de regulación afectan, de una manera general, a la totalidad del mismo y que se proporcione cuanta información requieran los representantes de los trabajadores para poder adquirir el cabal conocimiento de su existencia.”

Esto es debido a que, para afirmar que concurren las causas económicas legalmente previstas para proceder a la extinción o suspensión colectiva de puestos de trabajo, previstas, respectivamente en los artículos 51 y 47 del Estatuto de los Trabajadores es preciso tomar en cuenta el conjunto de la actividad del sujeto empresarial solicitante, dado que, como bien afirma la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias de 31 de marzo de 2008:

“...la causa de crisis económica -como es notorio- es muy fácil de producirse en un centro (crisis de clientela en una zona, pérdida del local por extinción del arrendamiento o, como en el presente caso, por extinción de la concesión, etc.) pero mucho más difícil de extender a toda la empresa, ya que en la mayoría de los casos las pérdidas económicas o causas organizativas pueden ser absorbidas o asumidas por la empresa en sus otros centros de trabajo.”

De lo que se desprende que, existiendo otras medidas posibles (desplazamiento de la producción de otra entidad del grupo, etc), sobre todo en entidades pertenecientes a grupos multinacionales con muchos recursos a su disposición, es obligación de la empresa buscar medidas alternativas a la extinción o suspensión colectiva de puestos de trabajo, la medida más gravosa de cuántas permite la legislación española, reservadas, por su enorme coste social, para situaciones excepcionales por las que no atraviesa, ni mucho menos el grupo FIAT.

Siendo que IVECO España S.L. es perteneciente al grupo FIAT (como reconoce la propia mercantil en su memoria y como se desprende de los datos de la misma en lo que se refiere a la titularidad de las participaciones de la sociedad o a la titularidad de la mayoría de lo que en la misma aparece como pasivo exigible), debería haber presentado la mercantil, al menos, alguna alusión a una situación desfavorable del grupo FIAT en su prolongada memoria. No lo ha hecho, porque como se ha alegado en el presente escrito, la situación del grupo FIAT es muy buena y está aprovechando la coyuntura internacional para expandirse como principal empresa automovilística de Europa.

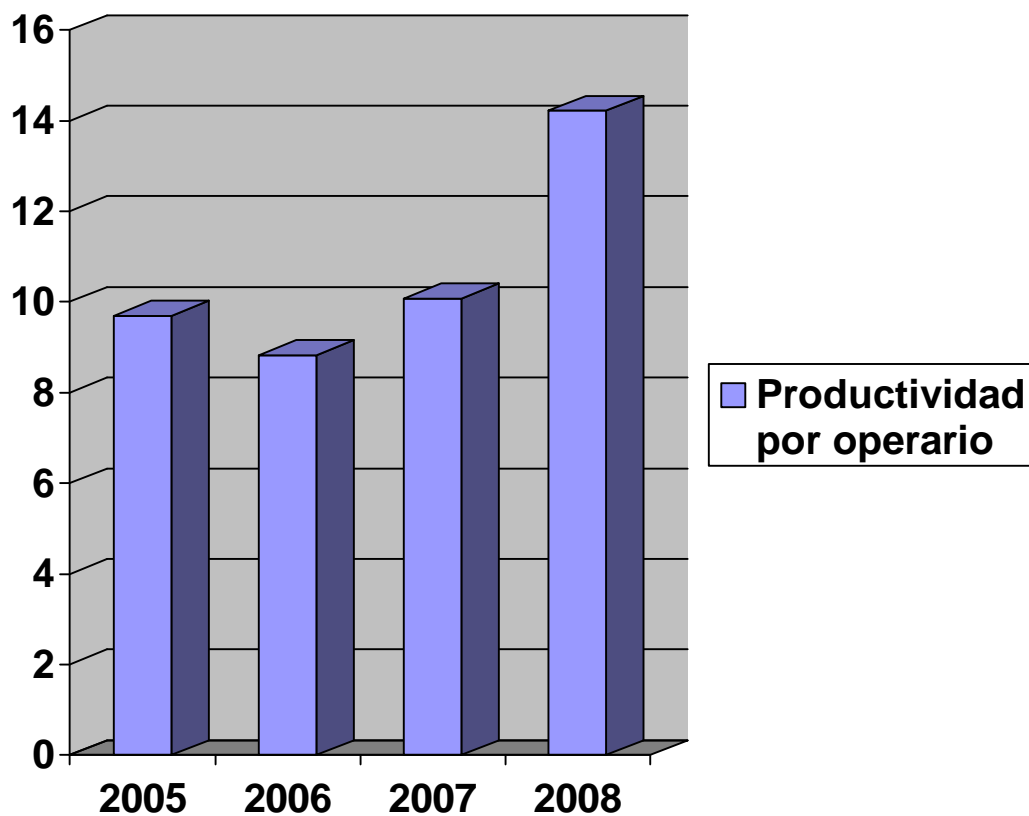
## XI Conclusión

Por todo lo expuesto emitimos un informe contrario a la solicitud de la extinción de 1024 puestos de trabajo y suspensión de los demás del centro de trabajo de Madrid, solicitando, por tanto, que se rechace dicha solicitud, por las causas que resumimos seguidamente:

- Buena situación económica del grupo FIAT, grupo en expansión titular del 100 % de las participaciones de IVECO.
- Inexistencia de nexo causal entre la situación económica de la empresa y el proceso productivo de la misma, derivándose el resultado negativo de la gestión financiera del grupo FIAT (según la propia mercantil), teniendo además en cuenta la presentación como endeudamiento de las tesorerías del grupo FIAT, no teniendo, por tanto, una disminución de la plantilla vínculo con una mejora de la situación estructural de IVECO España S.L.
- Ausencia de acreditación de la situación concreta del centro de trabajo de IVECO España S.L. en Madrid, al que se va a aplicar la medida, así como de datos relevantes para la representación de los trabajadores para hacerse una idea cierta de la situación del grupo FIAT, además de no exponer ningún elemento de juicio sobre la situación del resto de centros de trabajo del IVECO España S.L.
- Derivación de la totalidad de los datos que obran en el informe de IVECO de afirmaciones de la parte interesada en la solicitud del expediente, sin fiscalización de experto externo de los datos.
- Alta productividad por operario (incrementada en los últimos años) y bajo coste (sólo un 6 % del coste de explotación) de la mano de obra en IVECO España S.L.

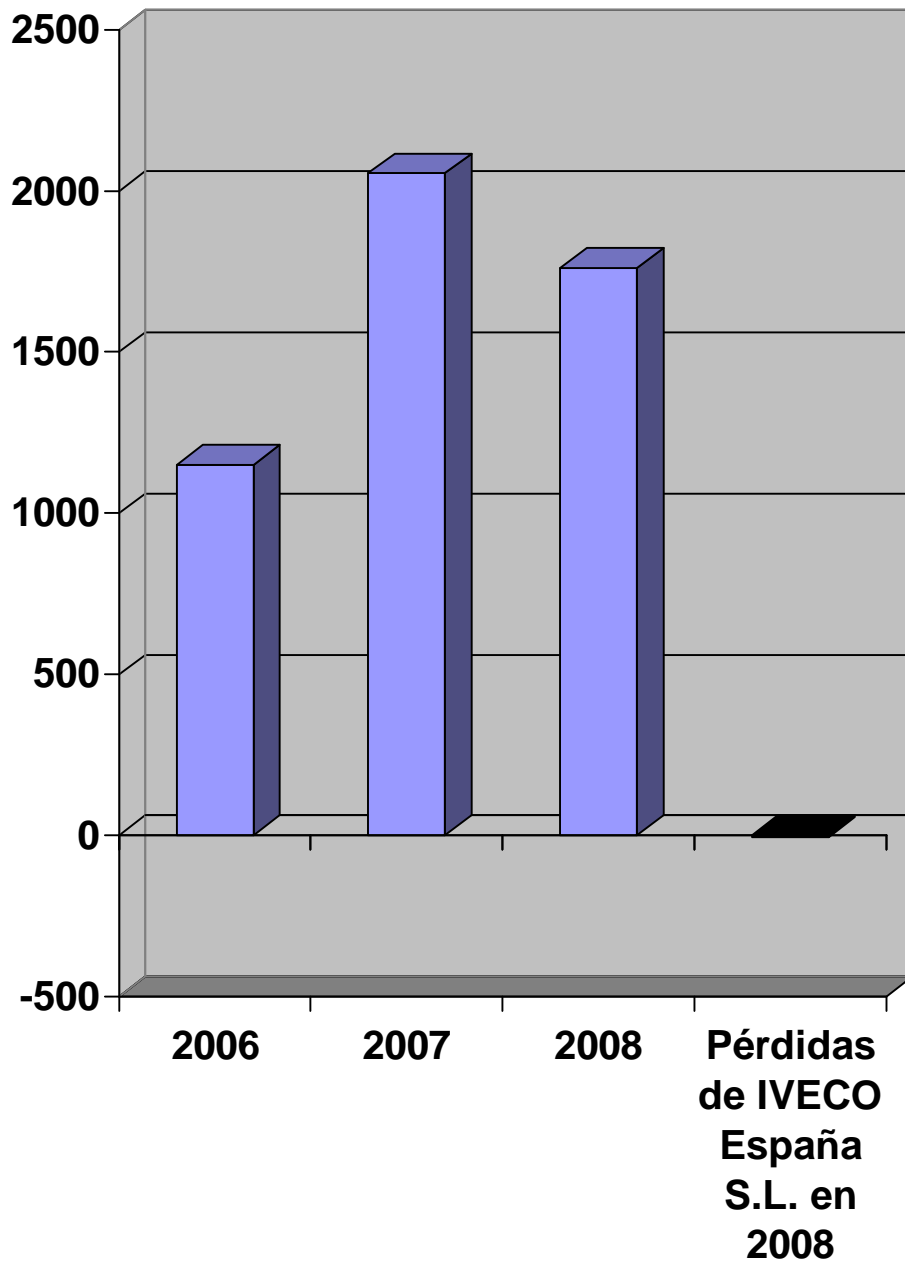
Gráfico I: Evolución de la productividad por operario en IVECO

España S.L. (en vehículos por operario y año).



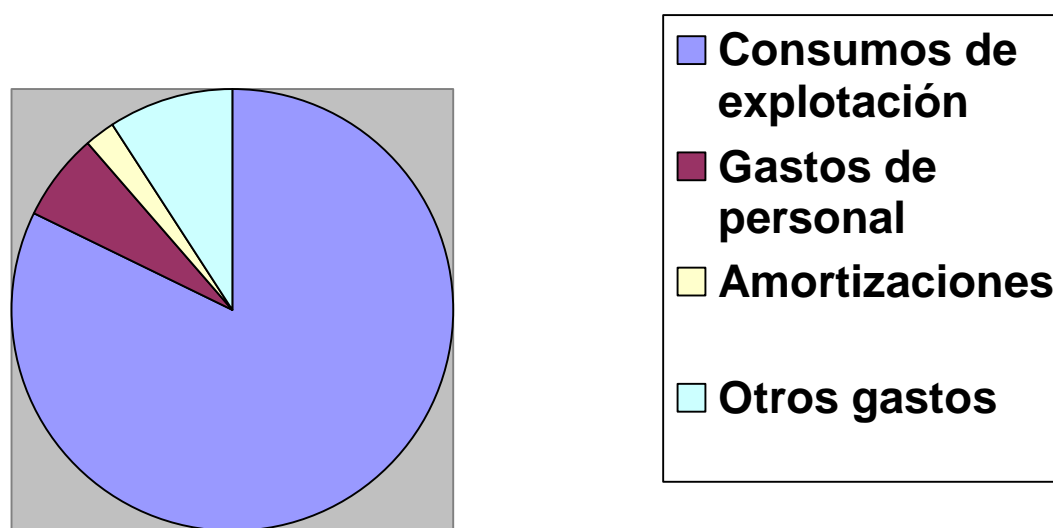
Fuente: elaboración propia en base a los datos de IVECO España S.L.

Gráfico II Beneficios del grupo FIAT (en millones de euros)



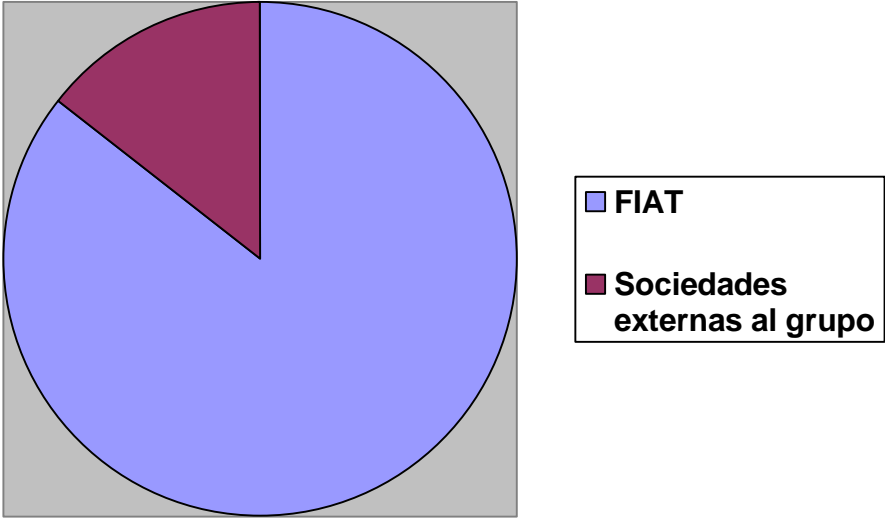
Fuente: elaboración propia en base a los datos públicos del Grupo FIAT y la información aportada por IVECO

Gráfico III Porcentaje de gastos de IVECO España S.L. en el año 2008



Fuente: elaboración propia, en base a los datos de IVECO España S.L.

Gráfico IV “Endeudamiento” de IVECO España S.L. año 2008



---

Fuente: elaboración propia en base a los datos aportados por IVECO España S.L.