EL MUNDO (EDICION NACIONAL)
MADRID
25/09/13
Prensa: Diaria
Tirada: 289.449 Ejemplares
Difusión: 206.007 Ejemplares
Cod: 74482613

Página: 35
ón: AUTOMOCIÓN Valor: 9.876,00 € Área (cm2): 268,2 Ocupación: 28,38 % Documento: 1/1 Autor: JAVIER ORTEGA / Zaragoza Corresponsal Núm. Lectores: 1197000

Tata Motors decide clausurar su filial española fabricante de autobuses

Sus 300 trabajadores intentan crear una sociedad anónima laboral que siga la actividad

JAVIER ORTEGA / Zaragoza
Corresponsal

La india Tata Motors confirmó ayer el cese total de la actividad en su planta de Zaragoza y la extinción de unos 300 contratos.

Así se lo comunicó ayer al comité de empresa de su filial española Tata Hispano, igual que lo hizo el día anterior al consejero de Industria del Gobierno de Aragón, Arturo Aliaga.

La multinacional considera insostenible la situación debido a la drástica caída de las ventas y de la producción en la factoría aragonesa, que ha provocado unas pérdidas acumuladas de 60 millones de euros.

Esta mala noticia, que contrasta con las positivas que desde hace un año se están produciendo en el sector de automoción, puede ser el punto final a la historia de 70 años de una empresa que –con diferentes nombres y dueños– ha sido pionera en su sector, dedicada al diseño, producción y comercialización de carrocerías para autobuses y autocares.

Paralelamente, Tata Motors informó al comité de que la oferta del grupo catalán Benseny, sobre el que se rumoreaba que podría quedarse con la empresa, no es de compra. No obstante, deja abierta la posibilidad de que pueda mantenerse de forma parcial una cierta actividad, pero con entre 50 y 60 trabajadores.

El comité y la plantilla consideran esta oferta inviable, pues dicen que con esa plantilla no se pueden fabricar autocares. Además, todo apunta a que los empleados serían contratados con salarios más bajos, una vez sean despedidos.

Además, critican que, según les informó Benseny, Tata tenga la intención de dejarle las naves en régimen de alquiler gratis durante cinco años así como ceder el diseño, los modelos y las patentes, más inversiones del Gobierno aragonés.

Como alternativa, los trabajadores han propuesto quedarse ellos con la empresa mediante una cooperativa, una sociedad anónima laboral. La filial aragonesa de la marca india no ha descartado tal posibilidad. Para ello, deberían cumplirse varias condiciones, tales como contar con el apoyo económico del Gobierno de Aragón, con posibles proveedores y clientes y luego, el acuerdo de la plantilla.

Precedentes

No sería la primera vez que esto ocurre, pues ya en 1983 los 380 trabajadores se convirtieron en dueños de la empresa mediante una sociedad anónima laboral que duró hasta 1993, año en el que el grupo mexicano Capre la adquirió.

De momento, los acontecimientos se producirán como sigue: dentro de una semana la compañía presentará un ERE de extinción para 287 trabajadores y las negociaciones sobre las condiciones de los despidos se iniciaran el próximo 2 de octubre.

El comité plantea un finiquito de 45 días por año trabajado, y después de que los empleados lo hayan cobrado, presentar el proyecto de viabilidad mediante una cooperativa. Las movilizaciones comenzarán mañana mismo con una concentración y una posterior manifestación de los trabajadores.

A la actual situación se ha llegado por el descenso progresivo de pedidos. En lo que va de año han sido sólo de 17 unidades frente a las 287 de 2007, además del liderazgo absoluto en ventas de autobuses que logró la entonces Hispano Carrocera en 2001, cuatro años antes de ser adquirida por Tata Motors.

La semana pasada el comité de empresa difundió un comunicado en el que acusaba a la dirección de haber dejado morir la fábrica. En su opinión, «el motivo principal de las pérdidas es la mala gestión de la dirección general, tanto en contratación y externalización como en el área comercial e internacional». Además, la política de precios elevados en los últimos meses habría impedido la llegada de más pedidos.