



**CIERRE**

**DE LA FACTORÍA**

**DE DELPHI**

**EN PUERTO REAL  
(CÁDIZ)**



**SUS  
CONSECUENCIAS  
ECONÓMICAS,  
LABORALES  
Y  
SOCIALES**

# INTRODUCCIÓN

La industria automovilística es la rama de producción industrial de más peso a escala mundial, tanto por su dinámica innovadora y competitiva, como por su carácter de industria globalizada. A escala europea, esta industria representa el 3% del Producto Interior Bruto (PIB) de la Unión Europea y el 7% del empleo en el sector manufacturero, lo que la convierte en pilar esencial de la economía europea. Por su parte, España se ha convertido en el séptimo mayor productor mundial y el tercero de la Unión Europea (el primero en producción de vehículos industriales dentro de la Unión). Junto al turismo, la industria automovilística puede ser considerada la primera industria nacional. En nuestro país, el sector emplea a más del 10% de la población activa y supone alrededor del 6% del PIB.

Este sector de actividad económica queda integrado por dos núcleos: el de la fabricación de componentes y el de ensamblaje de componentes para construir el vehículo. De tal manera, que esta rama de la industria se constituye a partir de un amplio abanico de empresas que producen piezas para ser ensambladas por unos pocos fabricantes ("ensambladores") de automóviles.

El sector europeo del automóvil no sólo lo integran las grandes marcas de ensambladores, sino que al mismo nivel se encuentran las compañías auxiliares que les proveen de piezas. El 80% del valor de un coche tiene su origen en las empresas fabricantes de componentes, proporción que pone de relieve, más que la estrecha relación entre constructores y fabricantes de componentes, la consideración del automóvil como un solo sector en el que se integran unos y otros. Actualmente, existen de tres a cuatro puestos de trabajo en la fabricación de componentes por cada puesto existente en la construcción de vehículos.

## CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

# CAPÍTULO I

## EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL. SITUACIÓN INTERNACIONAL

En el periodo 2001-2005, la evolución de la producción anual a nivel mundial creció en un 14%, mientras que en la Unión Europea el Sector atraviesa por un proceso de deterioro, no sólo por el bajo crecimiento de la producción, que en el periodo referido fue sólo del 5%, sino por su situación actual de precariedad e inestabilidad. Según las publicaciones más recientes de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) la producción total de vehículos en 2005 se redujo en un 1,1% respecto al año anterior.

La pérdida de competitividad del sector del automóvil europeo con respecto a otros mercados mundiales está contribuyendo a la baja producción y exportación de vehículos de la Unión Europea. En España, según datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), la producción de vehículos se redujo de 3.012.174 unidades en 2004 a 2.777.435 unidades en 2006 y, en el mismo periodo, las exportaciones descendieron de 2.480.976 a 2.272.872 unidades. A esta pérdida de competitividad del sector, debe añadirse la depreciación del dólar frente al euro (que pasó de un cambio de 1 EUR=0,94 USD en enero de 2001 a 1 EUR=1,41 USD en octubre de 2007) mientras que Japón y China mantienen sus divisas débiles.

CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

## EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL. SITUACIÓN INTERNACIONAL

En relación a la participación en el mercado mundial del automóvil, la cuota de mercado de Asia se incrementó en 8 puntos (de un 30,7% en 2001 a un 38,8% en 2005), a la vez que la participación americana se reducía en 1,7 puntos (de un 30,7% a un 29%) y la de la UE-27 se reducía en tres puntos (de un 33,1% a un 29,9%) para el mismo período. Cabe destacar, además, la progresiva consolidación de la India como potencia de automoción que, con un incremento del 32% en 2006, se ha situado por encima de países tradicionalmente potentes en esta industria, como son Reino Unido, Rusia o Italia. Si el período de referencia que se toma es 2002-2006, la industria europea del automóvil ha perdido un 4,7% de participación en la producción mundial.

En lo referente a los componentes del automóvil, es preciso destacar un incremento acusado de las importaciones en territorio de la Unión Europea de productos provenientes de terceros países, alcanzando un 29% en el período 2002-2006. Se confirma así un progresivo y acusado incremento de las importaciones a nivel comunitario que, a nivel español -según la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (SERNAUTO)-, se tradujo el año 2006 en un incremento de las importaciones de componentes del 11,97%.

CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

# CAPÍTULO II

## GLOBALIZACIÓN Y REPERCUSIÓN EN EL EMPLEO DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA

En relación al empleo, según los datos del último informe ACEA, en el año 2000, esta industria ocupaba a 1,98 millones de trabajadores en los 15 países que componían la Unión Europea. Cinco años después eran 1,89 millones, lo que supone una caída del 4,5%. Según esa misma fuente, en España el deterioro del empleo en el sector entre 2000-2005 fue del 3%, pasando de 164.161 a 159.163 trabajadores directos. Además, según la encuesta de población activa del segundo trimestre de 2006, se volvió a registrar un descenso del 6% en el último año, lo que supone una pérdida de otros 7.600 puestos de trabajo.

Gran parte de este descenso en el empleo se debe al desplazamiento de algunas producciones hacia el Norte de África, principalmente, y hacia países del Este y el Centro de Europa por las ventajas competitivas que suponen las diferencias en los costes laborales, la obtención de beneficios fiscales y por la proximidad de las materias primas. Además, hay que tener en cuenta algunos factores de diversa índole como es, por ejemplo, el del coste que supondrá a las empresas la aplicación de las nuevas normas medioambientales europeas que entrarán en vigor a partir de 2012.

Algunos estudios realizados por el Observatorio Industrial del Sector de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción, ponen de manifiesto que este debilitamiento generalizado del sector, particularmente, en lo que respecta a la creación de empleo, es debido al aumento de la competencia internacional y los cierres que se están produciendo en los últimos años en España.

### CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

## GLOBALIZACIÓN Y REPERCUSIÓN EN EL EMPLEO DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA

Podríamos poner, entre otros, algunos ejemplos:

- En 2002, se produjo el cierre de LEAR en Cervera (Lleida) por el traslado a Polonia de los componentes para la automoción, afectando a 1.173 trabajadores.
- En 2004, Autotex cerró su planta de Vacarisses (Barcelona), con 150 empleados, en la que se fabrican airbags, para trasladarse a la República Checa.
- En 2005, se cerraron dos plantas en Burgos: la de la compañía estadounidense Blackstone, dejando sin empleo a 308 personas, y la de la multinacional TRW, en la que trabajaban 292 personas.
- En 2006 se produjo el cierre, por traslado a Túnez, de la planta de Rosas (Girona) de la multinacional Zodiac Automotive, que se dedicaba a la fabricación de fundas para airbag, con una plantilla de 110 trabajadores.

Estos cierres y traslados, principalmente de empresas de cableado, han venido acompañados por la apertura de instalaciones sustitutivas en el Norte de África como, por ejemplo, en Marruecos o Túnez. La existencia de un régimen especial de inversiones extranjeras en la región de Tánger y las facilidades que da el Gobierno de Marruecos para el establecimiento de empresas de componentes (Antolín y Sunviauto las más recientes) y constructoras (Renault y Nissan) de automóviles, constituyen un claro ejemplo de cambio en los patrones del comercio mundial.

### CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES

# CAPÍTULO II CONTINUACIÓN

## **GLOBALIZACIÓN Y REPERCUSIÓN EN EL EMPLEO DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA**

Estos cierres y traslados, principalmente de empresas de cableado, han venido acompañados por la apertura de instalaciones sustitutivas en el Norte de África como, por ejemplo, en Marruecos o Túnez. La existencia de un régimen especial de inversiones extranjeras en la región de Tánger y las facilidades que da el Gobierno de Marruecos para el establecimiento de empresas de componentes (Antolín y Sunviauto las más recientes) y constructoras (Renault y Nissan) de automóviles, constituyen un claro ejemplo de cambio en los patrones del comercio mundial.

El Magreb es una zona muy cercana a Europa pero con unos costes laborales enormemente inferiores, a los que hay que añadir las facilidades que brindan las administraciones locales para atraer la inversión, en forma de beneficios fiscales e infraestructura.

Los fabricantes europeos de vehículos, parecen haber encontrado en la zona de Tánger y el resto del Magreb una plataforma de producción alternativa a la del sur de Europa. Así, la reducción de costes para mantener cuotas de mercado se ha convertido en una estrategia empresarial del sector, no sólo en términos de costes salariales, sino también de condiciones laborales.

CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

# CAPÍTULO III

## **EL CASO DE DELPHI AUTOMOTIVE SYSTEMS ESPAÑA (DASE) EN PUERTO REAL (CÁDIZ)**

El caso del cierre de la planta Delphi-Puerto Real, no se puede considerar como un hecho casual y aislado, siendo un claro ejemplo de la situación señalada anteriormente.

La empresa Delphi Automotive Systems España (DASE), participada en exclusiva por Delphi Automotive Systems Holding Incorporated, con domicilio en Troy-Michigan (EE.UU.), anunció su intención de cerrar su filial en Puerto Real (Cádiz) alegando una acumulación de pérdidas de más de 30 millones de euros en el periodo 1999-2002. Según un Informe elaborado por la Administración Concursal, estas pérdidas se debieron a la participación de la planta en el desarrollo de los sistemas de dirección asistida EPS (Programa Electrónico de Estabilidad). Las conclusiones de este Informe señalan que a partir de 2003, se invierte esta tendencia y la matriz de Delphi decide trasladar la producción de los EPS a otras plantas con costes más competitivos, en países de economía emergente. Además, los expertos concursales señalan que la fábrica no tomó medidas durante los últimos ejercicios para mejorar su situación. De hecho, otro Informe elaborado por la compañía especializada en servicios de auditoría empresarial Ernst & Young, con fecha de septiembre de 2005, recogía datos que apuntaban la posibilidad de que la dirección de la empresa hubiera decidido cerrar la fábrica en ese mismo año.

Con anterioridad al cierre definitivo de las instalaciones de la empresa, se produjo el traslado parcial de la producción, lo que resultó un hecho de suma trascendencia para el futuro de la factoría de Puerto Real. Las transmisiones eran uno de los productos más destacados de la planta de Puerto Real, entre otros motivos, por la experiencia acumulada de los trabajadores en su elaboración.

### **CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)**

#### **SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

## **EL CASO DE DELPHI AUTOMOTIVE SYSTEMS ESPAÑA (DASE) EN PUERTO REAL (CÁDIZ)**

A partir del año 2003, y con ocasión del lanzamiento de un nuevo modelo, la matriz de DASE decidió que una parte muy importante (más de un 30% de la pieza) de estas transmisiones se realizara en una planta de la India que, posteriormente, fue adquirida por Delphi-Puerto Real con un sobrecoste aproximado del 20%, asumiendo, además, problemas derivados de la escasa calidad de las piezas, que eran fabricadas por operarios con poca o ninguna experiencia.

En una entrevista publicada por “The Hindu Business Line” el 21 de enero de 2005, el Vicepresidente de la compañía, Mr. David B. Wholeen, declaraba que algunas de las líneas de producción se habían relocalizado en la filial hindú, entre otras las transmisiones, reconociendo que dichas líneas habían sido retiradas de Estados Unidos y Europa.

Un día después de la clausura oficial de la planta de Delphi-Puerto Real, el 31 de julio de 2007, la multinacional y el Gobierno de Marruecos firmaban en Rabat un memorando de intenciones para la ampliación de sus instalaciones en Tánger, que supondrá una inversión de 27 millones de euros y la ampliación de su plantilla hasta unas 3.000 personas. Al mismo tiempo, anunciaba un planteamiento parecido para su planta de Iasi (Rumanía), con una inversión de 100 millones de euros y la contratación de 1.000 personas más. En este último caso, hay que tener en cuenta que Delphi podría recibir nuevas ayudas estatales y europeas, tal y como ya lo hizo en España, donde recibió 61,96 millones de euros de subvenciones desde 1986 (de los cuales 14,3 millones de euros provenían de los Fondos Estructurales comunitarios).

## **CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)**

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

## **EL CASO DE DELPHI AUTOMOTIVE SYSTEMS ESPAÑA (DASE) EN PUERTO REAL (CÁDIZ)**

### **Certidumbres e incertidumbres de la deslocalización**

Es evidente, que el cierre de Delphi Automotive Systems España es un claro ejemplo de las consecuencias negativas de la globalización, para un sector, el del automóvil, que está perdiendo su protagonismo en las cifras de producción a nivel mundial frente a otras regiones del mundo, especialmente la asiática y el Norte de África. Esta situación viene originada por el sostenido incremento de las importaciones de componentes del automóvil a nivel comunitario y español y una reubicación parcial de la producción en otros centros productivos que fabrican los mismos productos de DASE, pero con una estructura más competitiva, como son las plantas de Méjico (Gabriel) o India (Greater Noida), sin olvidar la pujanza del Norte de África como destino de empresas de componentes que se trasladan desde continente europeo.

Los casos de deslocalización de la producción con la pérdida de empleos que conlleva, suelen ser fáciles de diagnosticar pero difíciles de resolver en positivo una vez que la empresa ha tomado una decisión al respecto.

En el caso de Delphi esta realidad se hace más evidente si tenemos en cuenta las reuniones mantenidas entre el Gobierno de la Comunidad Autónoma y los representantes de la empresa, de las que resultaron dos Expedientes de Regulación de Empleo (ERE): el ERE 11/2002 y el ERE 33/2005, y los consiguientes Planes Industriales. El último de estos planes se acordó con una vigencia desde el 1 de enero de 2005 al 31 de diciembre de 2010, con lo que se confirmaba el compromiso de la empresa de continuar su actividad, al menos, hasta ese año. Del mismo modo, en el Plan Social del ERE 33/2005 se contemplaba la salida gradual de 400 personas hasta el 2010 y mantener el empleo de 1.600 trabajadores. Por otra parte, la factoría de Delphi-Puerto Real tenía contratos en vigor que garantizaban su actividad hasta 2012.

Todos estos hechos hacían, en principio, imprevisible el cierre de la factoría y el despido de toda la plantilla como, finalmente, acabó sucediendo.

### **CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)**

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

# CAPÍTULO IV

## EL CIERRE DE DELPHI-PUERTO REAL Y SU REPERCUSIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL TERRITORIO

Es indiscutible el impacto que el fenómeno de la globalización, tiene sobre el mercado y, por consiguiente, sobre el empleo.

En Andalucía, el cierre de la planta de Delphi hace aún más difícil la situación del sector del automóvil en la Comunidad Autónoma andaluza. La provincia de Cádiz ingresó 131,4 millones de euros en el año 2006 por la actividad de la venta de vehículos y componentes. La empresa Delphi-Puerto Real ha supuesto para Cádiz más del 50% de la renta industrial y su cierre incrementa la agudización de la crisis socioeconómica en la zona de la Bahía de Cádiz, ya maltrecha y golpeada anteriormente por situaciones parecidas en otros sectores. Además de una importante pérdida industrial, el caso Delphi-Puerto Real ocasiona un problema de pérdida de empleo de gran calado social.

Según los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística, Andalucía es la segunda comunidad autónoma española con la tasa de desempleo más alta. Mientras que en el primer trimestre del 2007 la tasa de paro en España era de 8,47%, en Andalucía era de 12,51%. En la provincia de Cádiz y para el mismo periodo, esta tasa de paro ascendía al 14,82% de la población activa.

Es fácilmente constatable el incremento en las cifras de paro registrado en el sector de la industria, en la provincia de Cádiz, entre los meses de julio y agosto de 2007. La cifra de 7.475 personas paradas en el sector industrial en el mes de julio, ascendía, un mes después, a 8.924, lo que supone 1.449 personas desempleadas más. Esta cifra se corresponde, prácticamente, con los trabajadores de Delphi inscritos como demandantes, en las oficinas del Servicio Andaluz de Empleo hasta esa fecha, alcanzando, posteriormente, un total de 1.686 personas.

### CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

## **EL CIERRE DE DELPHI-PUERTO REAL Y SU REPERCUSIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL TERRITORIO**

En la actividad de “fabricación de vehículos de motor, remolques y semiremolques”, los datos extraídos del Sistema de Prospección Permanente del Mercado de Trabajo de Andalucía (Argos), muestran que el paro registrado se multiplicó por diez entre los meses de julio y agosto de 2007, lo que ha supuesto, para la Bahía de Cádiz, un incremento del 10,7 % respecto del total provincial y de un 47,7% respecto del total de la Comunidad Autónoma andaluza.

A nivel local hay que destacar el impacto que el cierre de la empresa ha tenido sobre municipios como Puerto Real que, con 531 personas afectadas, acumula casi el 28% de los despedidos, lo que supone más del 12% del total de personas desempleadas en el municipio

A la vista de estos datos, se puede afirmar que el cierre de Delphi ha supuesto un duro golpe para la economía de la zona, además de generar una crisis de gran calado social.

### **Los efectos del cierre de Delphi-Puerto Real sobre la industria auxiliar**

Conocido es el impacto que produce el cierre de una empresa principal sobre la industria auxiliar que trabaja para ella, en muchas ocasiones formando parte indisoluble de la propia producción.

En el caso de las empresas auxiliares relacionadas con Delphi-Puerto Real, la ubicación de las mismas, en cuanto a centros de trabajo afectados, se localiza al 100% en la Bahía de Cádiz. De hecho, seis de las trece empresas afectadas tienen su razón social en dicha zona: son los casos de Fluidmecánica, Nimo, TSK, Ingeniería del Puerto, Precosa y Befesa.

## **CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)**

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

## **EL CIERRE DE DELPHI-PUERTO REAL Y SU REPERCUSIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL TERRITORIO**

El volumen de negocio de estas empresas se ha resentido gravemente y por dicha causa han procedido al despido de trabajadores que desarrollaban la actividad contratada. Cabe señalar que los trabajadores despedidos de las empresas auxiliares trabajaban dentro de las instalaciones de Delphi o en sus alrededores, y que sus específicos servicios y productos formaban parte directa o indirectamente de la producción de Delphi.

El impacto del cierre de Delphi ha sido de diferente intensidad en las empresas auxiliares. El número de despidos por empresa no guarda, en algunos casos, relación directa con el porcentaje de negocio mantenido con Delphi. En todo caso, los trabajadores despedidos dedicaban el 100% de su jornada laboral a los trabajos que su respectiva empresa tenía contratados con Delphi.

CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

# CAPÍTULO V

## **ACTUACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA Y DE LOS SINDICATOS PARA HACER FRENTE AL CIERRE DE DELPHI-PUERTO REAL**

El cierre de la factoría de Delphi-Puerto Real, ha supuesto un acontecimiento muy grave. Las pérdidas para la economía productiva, en un entorno ya de por sí deteriorado, y la destrucción de más de 1.900 empleos industriales han afectado negativamente a la Bahía de Cádiz y, más allá, al conjunto de la provincia y a la propia Comunidad Autónoma.

Ante esta situación, la Junta de Andalucía y los Sindicatos llegaron a acuerdos para acometer la puesta en marcha inmediata de un plan de emergencia que contemplaba una serie de medidas en el ámbito industrial y del empleo, dirigidas a mitigar las repercusiones económicas, laborales y sociales provocadas por el cierre de la empresa.

La Consejería de Empleo y la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, abordaron de manera coordinada una serie de acciones que han de traducirse en la creación de nuevos empleos, parte de los cuales serán destinados a los trabajadores afectados por el cierre de Delphi-Puerto Real. Por un lado, se viene desarrollando un plan para la atracción de inversiones, de nuevas empresas y actividades a la Bahía de Cádiz y, particularmente, a las instalaciones de la antigua Delphi en Puerto Real. Por otra parte, se diseñó un plan de actuación con medidas de formación y reciclaje profesional y entrenamiento en habilidades y apoyo para la búsqueda de empleo, que facilitará el acceso a un nuevo puesto de trabajo a los trabajadores afectados por el cierre de Delphi-Puerto Real. Asimismo se acordaron una serie de medidas para evitar la desprotección económica y social de las personas menos favorecidas.

Las decisiones tomadas parten del necesario impulso de la actividad industrial como motor de la actividad económica. Estas acciones están enmarcadas en el Plan de Reindustrialización de la Bahía de Cádiz que busca atraer inversiones de alto valor estratégico y generadoras de empleo a esta Zona y su entorno. La instalación de nuevas empresas se constituye así en la mejor garantía para la inserción laboral de los trabajadores afectados por el cierre de Delphi-Puerto Real.

### **CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)**

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

## **ACTUACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA Y DE LOS SINDICATOS PARA HACER FRENTE AL CIERRE DE DELPHI-PUERTO REAL**

En cuanto al empleo, la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Empleo y del Servicio Andaluz de Empleo, puso en marcha una serie de medidas para dotar a las personas afectadas por el cierre de Delphi-Puerto Real, de las herramientas necesarias para mejorar sus oportunidades en el mercado de trabajo. Estableciendo, por un lado, Formación para el Empleo que les ayude a reciclarse profesionalmente en función de la oferta de nuevos puestos de trabajo. Por otra parte, se está instruyendo a los trabajadores en la mejora de sus habilidades sociales orientadas a la búsqueda de empleo, acompañándoles en la búsqueda y reforzando sus posibilidades con acciones de prospección de nuevos empleos.

A tal efecto se ha creado -y viene funcionando desde el 1 de octubre de 2007-, en Jerez de la Frontera, un Dispositivo de Tratamiento Singular (DTS) para los trabajadores afectados por el cierre de Delphi-Puerto Real. El DTS cuenta con participación de las centrales sindicales CCOO, UGT, USO y CGT, que han incorporado a sus representantes, para seguir la evolución del Programa de Reinserción Laboral.

CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

**SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES**

# CAPÍTULO VI

## EL PROGRAMA DE REINSERCIÓN LABORAL

El Programa de Reinserción Laboral contempla la firma individual de un Protocolo de Adhesión al Programa cuya vigencia va desde el 1 de octubre de 2007 hasta el 31 de julio de 2009, fecha en la que la Comisión de Seguimiento del Programa realizará una evaluación de los objetivos alcanzados. También está prevista la firma de un Protocolo de Adhesión a las Medidas Sociales de Acompañamiento que, de momento, contemplan la posibilidad de acceder a un Plan de Prejubilación a una edad determinada.

### Acogida Integral

El Programa comenzó el 1 de octubre de 2007 con la realización de una Acogida Integral (del 1 de octubre al 15 de noviembre de 2007) que consistió en una Presentación del Programa en Grupos reducidos -de 5 a 7 personas- seguida de una entrevista individual. Esta acción ha permitido elaborar un detallado perfil profesional y social de cada uno de los afectados, la preparación de un estudio del colectivo de trabajadores y de sus necesidades formativas y aspiraciones individuales, así como la concreción de un Censo de Afectados.

El número de personas con derecho al Programa se estableció, finalmente, en 1.904, entre las que se encuentran los trabajadores fijos de Delphi, los trabajadores eventuales de la empresa, que cumplieran ciertos requisitos, y los trabajadores de la industria auxiliar, según los criterios establecidos.

CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES

## EL PROGRAMA DE REINSERCIÓN LABORAL

### Formación para el Empleo

Inmediatamente después de la Acogida Integral se comenzó la impartición de un Plan de Formación Profesional, a desarrollar en tres fases:

- Formación en competencias generales en el ámbito laboral (del 16 de noviembre de 2007 al 1 de febrero de 2008).
- Conocimientos genéricos del sector industrial (del 2 de febrero al 30 de abril de 2008).
- Formación específica (que sea demandada por las empresas en las que se realizará la recolocación del personal afectado, y de acuerdo con los requerimientos de éstas).

Las dos primeras fases concluyen el 30 de abril de 2008 y, a partir del 1 de mayo se establece la previsión del inicio de la Formación Específica.

### Plan de Recolocación

Desde que concluyó el periodo de Acogida Integral, se está llevando a cabo un conjunto de medidas que buscan reincorporar al mercado de trabajo a los trabajadores afectados por el cierre de Delphi-Puerto Real, que hayan optado por adherirse al Programa de Reinserción Laboral.

Con los procesos y procedimientos utilizados en el Plan de Recolocación, se les ayuda a encontrar un nuevo empleo, lo más adecuado a su perfil, aspiraciones y expectativas profesionales, en el menor plazo de tiempo posible.

CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES

## EL PROGRAMA DE REINSERCIÓN LABORAL

Se trata de acompañar a las personas, activándolas y ayudándolas en la búsqueda de un nuevo puesto de trabajo. Estas actividades se llevan a cabo a través de:

- Asesoramiento profesional personalizado. Mediante sesiones individualizadas y continuas para la búsqueda activa de empleo.
- Asesoramiento grupal para la búsqueda de empleo. Realizado a través de Talleres de trabajo y Seminarios de asesoramiento para el empleo por cuenta propia.
- Prospección de Empleos, General e Individual.
- Presentación de Ofertas Válidas de Empleo y apoyo para la entrevista de Selección.
- Seguimiento, en la nueva empresa, de los trabajadores recolocados.

### Otras medidas

En el marco del Programa de Reinserción Laboral y para hacer más eficaz el mismo, se vienen tomando una serie de medidas que ayudarán a dar una salida justa y digna al colectivo excedente. Entre otras:

a. Medidas de acompañamiento y ayuda a la recolocación:

Incentivos y ayudas dirigidas a las empresas contratantes y para los trabajadores a recolocar.

b. Medidas sociolaborales para aquellos trabajadores cuya reinserción laboral sea compleja por razones de edad o salud:

Prejubilación

Otras medidas que pudieran acordarse

CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES

# EPÍLOGO

## OBJETIVO: EL EMPLEO

La actuación que se relata, liderada por la Junta de Andalucía, consiste en sacar adelante y hacer realidad una gran apuesta cuyo objetivo central es el empleo.

Por una parte, la atracción de inversiones y la diversificación industrial ligada a actividades de futuro, y, por otra parte, la puesta a disposición de los trabajadores adheridos al Programa, de herramientas y conocimientos que incrementan su empleabilidad, harán realidad el objetivo perseguido: la inserción laboral de las personas afectadas por el cierre de la factoría de Delphi-Puerto Real.

**Este texto ha sido elaborado por la FUNDACIÓN ALTEDIA CREADE, en base a fuentes informativas diversas, ajenas y propias.**

CIERRE DE LA FACTORÍA DE DELPHI EN PUERTO REAL (CÁDIZ)

SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS, LABORALES Y SOCIALES