

Seat, l'amenaça permanent

El trasllat de part de la producció del nou Seat Ibiza de la fàbrica de Martorell a Eslovàquia ha tornat a fer trontollar el difícil equilibri de Volkswagen a Catalunya. No és la primera vegada que la multinacional alemanya posa en dubte la viabilitat de Seat per aconseguir millores laborals o captar ajuts públics per a la seva filial. Aquest cop, però, les contrapartides tenen poc a fer davant un creixent procés de deslocalització.

Setmana intensa, la passada, per al president de Seat, Andreas Schleef. Dimarts, encaixada de mans amb el conseller d'Indústria, Antoni Subirà, i el ministre de Ciència i Tecnologia, Josep Piqué. I el dia després, intercanvi d'opinions amb els representants de Comissions Obreres. Tot plegat per a res; o millor dit, per escoltar Schleef repetint el que ja havia avançat pocs dies abans amb motiu del Saló de l'Automòbil a París: el grup Volkswagen ha decidit traslladar el 10% de la producció del nou Ibiza de la fàbrica de Seat a Martorell (Baix Llobregat) a la planta que la multinacional alemanya té a Bratislava (Eslovàquia) a partir del gener. La decisió és irrevocable.

L'anunci ha generat nerviosisme no sols entre els treballadors i sindicats, sinó també en els despatxos de l'administració catalana i del govern a Madrid. De fet, per alguna cosa Seat és la primera empresa privada de Catalunya, amb 14.419 persones en plantilla. Cada lloc de treball directe a Seat, a més, en genera tres d'indirectes en la indústria auxiliar, formada per petites i mitjanes empreses. És també la primera firma exportadora i una de les de major potencial inversor: entre els anys 2001 i 2005, l'empresa preveu invertir 1.532 milions d'euros. Tenint en compte això, no és d'estranyar que, quan Seat tremola, una part important de l'economia catalana se senti amenaçada.

Segons Schleef, la decisió de traslladar part de la producció de l'Ibiza a l'Europa de l'Est s'explica per la negativa dels sindicats a treballar cinc dies més del previst per fer front a l'augment de demanda d'aquest model. Per

al president de Seat, a Martorell s'ha perdut l'organització del centre de treball que la va fer famosa a tot Europa. Avui, segons Schleef, té un índex de productivitat per sota de la mitjana del grup Volkswagen, ja que es triga una hora més a fabricar un cotxe.

Els sindicats han reconegut problemes tècnics en la cadena de producció de l'Ibiza, per errors en el disseny, però sospiten que Schleef no diu tota la veritat i que hi ha altres raons que expliquen aquest trasllat. Per exemple, que els treballadors del grup Volkswagen a Bratislava cobren una cinquena part del que perceben els seus col·legues de Martorell, segons UGT. Un avantatge competitiu, al qual se sumen subvencions i incentius fiscals, que en alguns països de l'Europa de l'Est poden arribar a cobrir fins al 50% d'algunes inversions.

"En moments en què aquí hi havia mà d'obra relativament barata i preparada, les inversions de les multinacionals sortien a compte -comenta Josep Huguet, portaveu econòmic d'ERC-, però ara el paper que nosaltres teníem en els anys setanta i vuitanta l'assumeixen els països de l'Europa de l'Est. En moments de crisi, la temptació de les multinacionals és traslladar processos productius que necessiten mà d'obra a països emergents, i recuperar cap a la casa mare tot el que és recerca i desenvolupament". Volkswagen no n'és una excepció.

La multinacional ha desembarcat en els últims anys al centre i est d'Europa: la República Txeca és el tercer país amb major nombre de treballadors del grup, només per darrere d'Alemanya i del Brasil. Després hi ha l'estat espa-

nyol –on a més de Seat, la multinacional té una fàbrica a la localitat navarresa de Landaben–, i també és present a la Xina, Eslovàquia, Hongria i Polònia. De fet, el trasllat de l'Ibiza a Eslovàquia no és el primer cas. Ja té un precedent, precisament a la fàbrica que té Volkswagen a Navarra: el 1998, i arran de la negativa dels sindicats a acceptar un augment de flexibilitat, la planta va perdre l'exclusiva de producció del Polo, que també es va desplaçar parcialment (set-centes unitats diàries) a Bratislava.

Segons UGT, les conseqüències a Landaben són visibles: s'han deixat de renovar contractes temporals i s'ha posat sobre la taula un expedient de regulació temporal d'ocupació de vint dies per a l'any que ve. En el cas de Seat, segons Andreas Schlee, el trasllat de part de la producció de l'Ibiza es compensarà amb la nova versió del model Córdoba i això garantirà, de moment, els llocs de treball de la planta de Seat a Martorell.

La crisi del 1993. No és la primera vegada que Volkswagen utilitza la seva posició de força per aconseguir concessions sindicals o per espremer econòmicament les administracions locals. El 1993, la caiguda de les vendes, la càrrega financera derivada de la construcció de la planta de Martorell i el fort endeutament de Seat en marcs alemanys, en moments en què la pesseta patia fortes devaluacions, va portar a la companyia a declarar pèrdues de 921,44 milions d'euros. Seat es trobava en situació de fallida tècnica i el llavors president de Volkswagen, Ferdinand Piech, reclamava ajuts per sanejar l'empresa. Volia reduir en un 30% la plantilla, sense assumir costos. La multinacional havia fet arribar als sindicats que tenia la intenció de traslladar a Alemanya el centre de disseny de l'empresa. Això significaria la desaparició del centre tècnic i, per tant, de Seat com a marca independent.

La crisi va fer que Jordi Pujol decidís viatjar al març del 1994 al quarter general de Volkswagen, a Wolfsburg, per entrevistar-se amb la cúpula directiva i demanar garanties sobre el futur de Seat. No seria aquesta, però, l'última vegada que Pujol va haver de fer aquest viatge.



El conseller d'Indústria i Turisme català, Antoni Subirà, i Andreas Schlee, president de SEAT, durant la reunió en què van parlar del trasllat de part de la producció de l'Ibiza a Bratislava.

La solució de la crisi va venir tres mesos després: el Govern central i la Generalitat de Catalunya es comprometien a aportar a Seat 228,34 milions d'euros, entre ajuts per a recerca i desenvolupament de nous productes, i per a plans de formació.

Aquesta tampoc no va ser l'última vegada que la multinacional alemanya pressionaria fort a l'hora de negociar. Dos anys després, i enmig d'una intensa conflictivitat laboral, Seat va amenaçar de parar la producció de la Zona Franca i Martorell si no s'aturaven les vagues previstes. I anunciava als sindicats la possibilitat d'endur-se fora de la factoria les matrius d'estampació del model Polo de Volkswagen, si aquests no permetien que la secció de planxes de la Zona Franca treballés els caps de setmana. En aquells moments, Ignasi Farreres, conseller de Treball, va recordar a la direcció de Seat que "cada espanyol ha pagat 1.000 pessetes de la seva butxaca per salvar l'empresa".

La permanència de Seat a Catalunya sempre ha requerit grans equilibris, que el mateix grup Volkswagen ha posat a prova reiteradament. L'any passat, el mateix president del grup, Bernd Pieschetsrieder, va arribar a dir que si fos un inversor ja no escolliria l'estat espanyol

per instal·lar una fàbrica nova d'automòbils i, tot i que després va matisar aquestes declaracions, es va mantenir en la idea que el país perdia competitivitat. També l'any passat, la premsa alemanya es feia ressò sobre una possible reestructuració de Seat, que podria anar des de l'absorció fins a la desaparició de la marca. Volkswagen va qualificar la informació de "rumor", tot i les queixes de Pieschetsrieder sobre la "falta de caràcter" de la marca.

Ara ha arribat la temuda deslocalització cap a l'Europa de l'Est. I Volkswagen no és la primera multinacional que ha pres aquest camí. A Catalunya encara és molt recent el trasllat de la fàbrica de Lear a Cervera cap a Polònia. En moments de desaceleració econòmica, reduir costos s'ha convertit en la consigna. També es venen menys cotxes. Però més enllà dels efectes econòmics, hi ha també els socials, especialment els llocs de treball que aquestes multinacionals deixen enrere. Plantilles acostumades a assumir grans dosis de flexibilitat en el lloc de treball, però que s'han tornat massa cares per a unes empreses més interessades a mantenir els beneficis elevats.

Bàrbara Amorós