



Amb la por de reviuire la crisi del 1993, en què més de 6.000 treballadors de Seat es van veure afectats per un expedient de regulació d'ocupació, la plantilla en ple de la filial de l'alemanya Volkswagen ha tornat a sortir al carrer després de dotze anys. Els sindicats donen per trencades les negociacions amb la direcció i anuncien més mobilitzacions, en un moment en què cal tornar a dibuixar l'horitzó de Seat.

## Seat, en la corda fluixa

“Seat en lluita” era el lema de les pancartes que duïen els prop de 12.000 treballadors que durant tot el dia de dijous passat van tornar al carrer, després de 12 anys de no fer-ho, per mostrar el seu rebuig a l'amenaça de la direcció de l'empresa d'acomiadar 1.400 treballadors amb un expedient de regulació d'ocupació (ERO), si no accepten l'oferta

de reduir jornada i sou. El clima de pau laboral i de negociació que històricament ha posat Seat com a model de relacions laborals s'esquerda, i els sindicats ja han anunciat més mobilitzacions contundents per aturar un possible ERO.

**Problema conjuntural o estructural.** La direcció de Seat al·lega que té un sobrant de plantilla d'uns 1.400 tre-

balladors, xifra que els sindicats situen en 800. Per evitar els acomiadaments l'empresa proposa que els empleats redueixin la seva jornada laboral, i en conseqüència el sou, en un 10%. El col·lectiu de treballadors interpreta aquest intercanvi com una simple política de reducció de costos per sortir del pas, i no pas per afrontar el veritable problema estructural que té Seat, que al seu parer és la pèrdua de posicions en el mercat. Segons Matías Carnero (UGT), president del comitè d'empresa, “a Seat no és que li sobrin treballadors, sinó que no ven prou cotxes. Si la política comercial i de vendes fos l'encertada, la

Des del 1993, els treballadors de Seat no sortien al carrer a manifestar-se, tot i que en aquest temps sí que han fet aturades esporàdiques.



fàbrica hauria de produir més unitats i necessitaria el mateix personal que fa uns anys. Encara que s'ha fet un gran esforç per millorar la imatge de marca i dels cotxes, no s'ha sabut transmetre correctament, i ha servit de ben poc".

Si bé és cert que la proposta de la direcció no neix del no-res, perquè es preveu en el conveni col·lectiu, aquesta només es pot aplicar si es donen dues condicions: que s'hagi arribat al final del compte d'hores i que l'empresa tingui dos anys operatius de pèrdues. Els sindicats asseguruen que aquestes dues clàusules no s'han produït, i que, per tant, la direcció no pot aplicar la mesura automàticament. La filial de Volkswagen no arrossega pèrdues, però en els darrers anys ha disminuït la seva producció de manera considerable. Si per a aquest 2005 l'empresa calculava fabricar 450.000 unitats, es tancarà l'exercici amb 390.000 unitats.

De manera unitària, els tres sindicats representats al comitè d'empresa, UGT, CCOO, CGT i SPC, han posat sobre la taula un paquet de mesures industrials,

comercials i socials alternatives, entre les quals hi ha les jubilacions anticipades per als treballadors més grans de cinquanta-vuit anys i un pla de baixes incentivades voluntàries, més producció i més venda de cotxes.

En cap cas, però, acceptaran que la reducció del sou i la jornada sigui la solució, perquè creuen que si l'empresa té voluntat, amb el model de flexibilitat que es va establir en el conveni col·lectiu de Seat és suficient. Però la direcció ja ha contestat que aquestes mesures són inviables pel seu cost econòmic.

Segons Fernando Balcells, professor de Teoria Econòmica de la UB i expert en negociació col·lectiva, la proposta de la direcció de Seat de treballar menys i reduir el sou "només és negociable en un marc a llarg termini, quan tots els implicats coneixen quin és l'objectiu final i l'estratègia que cal seguir. Si no és així, poden passar dues coses: que la mesura sigui un esclat més cap al tancament final, o que s'assumeixin riscos innecessaris". De fet, aquesta desconeixença de quina és la ruta que ha de seguir a partir d'ara Seat és una de les preocupacions que més angoixa els treballadors: "Avui Seat no té un pla industrial definit, i potser no el té perquè estem lligats de mans i peus a l'empresa matriu, que no ens diu quin segment de cotxes treballarem en el futur ni quina política seguirem. Tot és incert", assegura Matías Carnero.

**A contrarellotge.** Però el temps no juga a favor d'un acord. La tensió des-

prés que els 13.000 treballadors de Martorell i Zona Franca hagin sortit al carrer es fa ja insostenible. Dijous passat, els treballadors donaven per trencades les negociacions, en considerar que l'empresa "ni tan sols no s'ha mirat" la seva proposta. La direcció també ha llançat un missatge ben clar als treballadors, i ha amenaçat de presentar un expedient de regulació d'ocupació (ERO). La possibilitat que el conflicte finalitzi amb un ERO pren força a mesura que passen els dies, i els treballadors recorden que aquest no només arrossegarà els 1.400 treballadors que la direcció ha quantificat, sinó que al darrere vindran milers de treballadors —uns 7.000— de la indústria auxiliar de components, és a dir, els proveïdors, que veuran reduït el seu treball.

Però Seat ja sap què és un expedient de regulació. El 1993, 6.100 treballadors en van ser afectats. L'impacte inicial que havia previst la direcció amb aquest ERO era de 8.700 treballadors, però la pressió de dues grans manifestacions, amb 40.000 i 100.000 persones al carrer respectivament, va permetre un acord amb la direcció per reduir-ne l'impacte. Alfonso Rodríguez era aleshores secretari general de CCOO a Seat, i recorda que la supervivència de l'empresa estava en joc: "Vam sortir al carrer a demanar el suport de la societat catalana, ens trobàvem en un carreró sense sortida i s'estava qüestionant la viabilitat de Seat. Per sort, avui la situació és diferent, tenim un problema laboral greu, però Seat continuarà viva." Del



TINA BAGUÉ



La força dels sindicats d'una empresa com Seat pot arribar a desestabilitzar un govern, com va passar el 1993, amb Jordi Pujol al capdavant.

mateix parer és l'actual representant d'aquest sindicat, Manuel Gálvez, que considera que ara l'empresa no qüestiona el seu futur, sinó la dimensió que vol tenir a mitjà i llarg termini. Amb tot, destaca que la situació en què ara es troba immersa l'empresa es podria haver evitat, o minimitzat molt, "si el debat sobre la dimensió que ha de prendre el Grup s'hagués fet fa tres o quatre anys".

**El pes d'altres males experiències.** Així, els sindicats comencen a veure paral·lelismes entre la seva situació i la de Gearbox, una filial de Seat que fabrica caixes de canvis i que ja ha estat sotmesa a un expedient de regulació d'ocupació. Després que la plantilla rebutgés a darrera hora un pla de col·locació que havia pactat amb l'empresa, aquesta va presentar un expedient pel qual va acomiadar 230 treballadors de la fàbrica del Prat de Llobregat. A la por d'un ERO s'afegeix la constatació del fracàs d'altres experiències en la línia del que proposa la direcció de Seat. A final del 2002 i sota l'auspici de l'aleshores ministre de Treball Eduardo Zaplana, els principals sindicats i la direcció de la factoria de Volkswagen a Landaben (Navarra) signaven un acord que permetia retirar un expedient de regulació d'ocupació que preveia deixar sense feina 590 treballadors. La contrapartida era l'acceptació que durant els dos anys següents es reduiria la jornada laboral fins a un 10%, dels 5.000 operaris de la planta. L'experiència va funcionar durant dos anys, però no ha estat la solució

als problemes que a dia d'avui encara arrossega la planta navarresa i que podrien fer perillar el futur de la fabricació del model Polo.

**La mentalitat alemanya no val aquí.** Volkswagen també té problemes a Alemanya, i més enllà dels escàndols de corrupció en què es troba immers el grup. Amb un excedent de 10.000 treballadors, l'empresa ha pres una decisió que comença a ser eficaç. Si fa uns anys va deslocalitzar la producció d'alguns models a altres països perquè a Alemanya hi havia sobre capacitat de producció, ara torna a portar al país la fabricació que es feia a Portugal i Polònia. Pot semblar una decisió econòmica errònia, si es té en compte que produir un cotxe a Portugal és 1.000 euros més barat per unitat i que a Polònia els sous són irrisoris comparats amb els alemanys. Però amb aquesta mesura, i comptant amb la mentalitat alemanya dels treballadors, que han acceptat treballar en torns reduïts i amb reduccions de sou, l'empresa ha aconseguit ocupar bona part d'aquesta plantilla sobrant. Ara bé, aquesta fórmula no serveix per a Seat, perquè no té capacitat de decisió, ni pot replegar producció d'enlloc.

**L'horitzó de Seat.** Sigui quin sigui el desenllaç concret d'aquest conflicte, l'empresa industrial més important de Catalunya es troba en un altre punt d'inflexió de la seva història, que l'obliga a prendre decisions de futur vitals. Aquesta tria, però, està condicionada per una

indústria automobilística europea que ara ha de compartir el pastís del mercat amb nous convidats —especialment, la Xina i l'Índia, però també els nous països de la UE— que disposen d'eines inaccessibles per a la vella Europa: costos de producció inversemblants i recursos humans i materials tan o més potents.

Tot i que el context econòmic internacional —Seat exporta gran part de la seva producció— no crida precisament a l'optimisme, ningú no gosa qüestionar-ne obertament el futur. La direcció de Seat continua veient el futur de l'empresa amb absoluta nitidesa. El seu president, Andreas Schleeff, assegura que "el grup Volkswagen creu en la seva filial espanyola, per tant, el futur de la planta de Martorell i de la pròpia marca no està en qüestió". Els treballadors, en canvi, es mostren angoixats perquè consideren que el futur de l'empresa estarà condicionat al fet que els treballadors paguin el peatge de la supervivència: "Tindrem Seat per a anys, però el problema el continuarem tenint en major o menor mesura, perquè estarem sotmesos a una política de produir menys cotxes però amb més valor afegit, de manera que anem cap a la robotització dels processos de fabricació, que convertirà en innecessaris molts treballadors", conclou el sindicalista Matías Carnero.

Per la seva banda, l'economista Fernando Balcells considera que, si bé Seat pot penjar d'un fil, el perill no és a curt termini, però sí que una planificació incorrecta pot situar l'empresa en un precipici: "Seat ha de definir clarament els segments del mercat mundial que vol abastar i les característiques dels productes amb què competirà la marca, perquè l'estratègia que ha seguit no ha donat els fruits esperats. Balcells apunta que la marca Seat no pot continuar produint cotxes barats per a l'exportació, "perquè al mercat mundial hi ha altres que ho fan millor, tant dins del grup —Skoda— com altres marques, que no només són més eficients, sinó que també estan més propers al ric mercat europeu".

Així doncs, la conclusió sembla clara: com ha fet al llarg de la seva història, Seat està obligada a imaginar una nova estratègia per continuar circulant en el món del sector automobilístic.

Gemma Aguilera