

La fàbrica que pot fer trontollar un país

Que una empresa presenti un expedient de regulació de l'ocupació (ERO) no és excepcional, de fet, la repercussió en el teixit industrial del país és sovint imperceptible. Però en Seat és diferent, un conflicte en una indústria d'aquestes dimensions acaba convertint-se, per força, en un afer de despatxos polítics. El Govern català afronta ara una manifestació de milers de treballadors que li exigeixen suport per aturar un expedient de regulació de la filial de Volkswagen.

Si el clima de negociació entre la direcció de Seat i els treballadors no estava prou enrarit, hores després que ambdues parts mantinguessin el primer contacte per negociar l'expedient de regulació que la filial de Volkswagen ha presentat a la Generalitat de Catalunya, la companyia "llançava gasolina al foc", en paraules dels sindicats, anunciant set acomiada-

ments disciplinaris i diverses sancions pels incidents que alguns treballadors van protagonitzar en l'aturada de tres hores del 27 d'octubre.

Un mes d'estira-i-arronsa. Amb aquest mar de fons, empresa i sindicats tenen trenta dies per mirar d'arribar a un acord. Si no es produeix, el Govern català haurà d'intervenir-hi i resoldre

l'ERO després d'estudiar el posicionament de les dues parts. La Generalitat confia que no caldrà arribar a aquest extrem, però els sindicats temen que la direcció intentarà esgotar els trenta dies per poder delegar la decisió en el Govern. Segons Manolo Gálvez, membre del comitè d'empresa per CC OO, "en la primera reunió no hi ha hagut cap sorpresa, l'empresa ha presentat l'ampliació del seu pla social —perquè l'administració els ho requereix—, que inclou la reducció de l'excedent de plantilla, mesures per recol·locar treballadors i la negociació de les indemnitzacions per acomiadament. Res més". Però el que per a la direcció de Seat és una "mostra de la voluntat d'acostar posicions", per als sindicats és una simple presa de posicions: "No hem avançat, perquè els treballadors volem negociar el pla que hem proposat, que la companyia continua sense voler ni estudiar. I estic convençut que la direcció té encara en ment les rebaixes de sou, i en la propera reunió les tornarà a posar sobre la taula", assegura Gálvez, que anuncia noves mobilitzacions durant el proper mes per deixar clar el posicionament dels treballadors.

Un conflicte amb dimensió política. La imatge de la manifestació massiva de dijous, dia 10, a la plaça de Sant Jaume de Barcelona i la vaga de 24 hores remetent a la mateixa concentració del 1993, que, amb gairebé

Quinze mil treballadors de Seat es manifesten a la plaça de Sant Jaume per rebutjar l'ERO presentat per la direcció i per reclamar la implicació del Govern en la crisi.



Perspectives magres?

El mateix dia de la primera reunió entre empresa i sindicats, dos diaris –probablement per una filtració de la mateixa direcció– publicaven una documentació amb dades que la direcció de Seat no ha fet públiques, com a model de pla de viabilitat. El document traça un escenari de futur dels comptes de la companyia ben magre. Les perspectives són tan negatives que s'explicita que, tot i que Seat acomiadi 1.346 treballadors, els resultats econòmics positius no estan assegurats. És més, Seat, SA, podria acumular pèrdues en el període 2006-09 de fins a 518 milions d'euros si es veu obligada a reduir el marge de benefici de cada cotxe fabricat per poder afrontar la competència de la Xina i l'Europa de l'Est. En aquest sentit, la companyia justifica que té el nivell de producció més baix del sector de l'automòbil, i concreta que la factoria de Martorell ha perdut un 24% de productivitat des del 2000. Tot i així, l'empresa no té intenció d'incrementar la producció, al contrari, es ratifica en la seva estratègia de reduir el volum de fabricació i d'apostar pels cotxes esportius amb més valor afegit, projecte que exigirà unes inversions de 1.200 milions d'euros fins al 2010, segons han anunciat.

Aquest pla de viabilitat, però, té poc a veure amb la primera documentació que ha presentat l'empresa, en què justifica l'ERO perquè "Seat passaria d'una situació de pèrdues de 47,8 milions d'euros el 2006 a una situació de beneficis en els següents exercicis, que permetrà fer les inversions necessàries per establir la producció fins al 2010".

100.000 persones protestant al carrer, va posar contra les cordes un govern de CiU amb majoria absoluta i amb influència a Madrid. L'executiu de Jordi Pujol s'havia trobat amb un ERO de Seat que afectava gairebé 9.000 treba-

lladors. La classe política tenia clar que si Seat quedava tocada de mort, el preu seria una crisi en el teixit industrial del país, i probablement, al Govern. Després de molta tensió i de molts diners posats sobre la taula per la Generalitat, la Diputació de Barcelona i el Govern espanyol, es va acordar amb la direcció de la companyia una reducció de l'ERO perquè afectés 6.300 treballadors.

Avui, si bé el Govern català encara no ha volgut prendre part activa en el conflicte, la crisi de Seat ja ha traspassat la frontera de l'àmbit industrial i econòmic i s'ha situat en l'agenda política. Fins al punt que el mateix president de la Generalitat s'ha vist obligat a respondre al Parlament de les actuacions del seu executiu. ICV-EUiA li reclama una "clara implicació" per ajudar a desencallar el conflicte, i li ha demanat que viatgi a Alemanya per intentar frenar els acomiadaments. Des de l'oposició, el convergent Felip Puig ha carregat contra el conseller Rañé "per actuar més com a sindicalista que com a conseller", en el sentit que "les seves crítiques en mitjans de comunicació dificulten el fet de trobar solucions a les incerteses dels treballadors i de les seves famílies". La federació nacionalista, a més, creu que el fet que els empleats hagin demanat a Maragall que s'impliqui més en el conflicte és "una prova més del desgovern i el desconcert intern que hi ha a l'executiu català". També n'ha parlat el líder del PP, Mariano Rajoy, que ha buscat la manera de vincular la crisi amb l'Estatut i a les suposades traves a la competitivitat empresarial i a la liberalització de l'economia que posa el Govern català.

Sigui com sigui, el Govern català ha deixat clar, en paraules del conseller primer, Josep Bargalló, que "no sufragarà les pèrdues de Seat". Per tant, la via de la injecció de diners del 1993 no sembla que entri en els plans del tripartit, que confia que no ha d'intervenir activament en el conflicte. Però les perspectives d'èxit de les negociacions entre empresa i sindicats ningú no les té clares, de manera que l'executiu de Maragall haurà d'empescar-se una solució per, si arriba el moment, poder sortir-ne airós.

Gemma Aguilera

L'aposta per la línia de la Pobla per fer arribar el tren a Andorra respon principalment a qüestions tècniques, ja que els desnivells que s'haurien de superar no són tan elevats com amb l'opció de la línia de Puigcerdà, segons va explicar el president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Joan Torres, en el transcurs de la jornada econòmica i empresarial "Andorra: horitzó infraestructures 2025", organitzada conjuntament per l'Empresa Familiar Andorrana (EFA), la Cambra de Comerç, Indústria i Serveis d'Andorra i l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa, entitat impulsora de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (Euram).

No obstant els avantatges que comporta optar pel perllongament de la línia de la Pobla de Segur –que, com va recordar Torres, "és propietat de la Generalitat" i que, per proximitat, faria més fàcil arribar a una entesa amb les autoritats andorranes–, seria necessària una inversió de prop de 400 milions d'euros, segons les primeres estimacions, com a conseqüència del cost del túnel de més de 20 quilòmetres que caldria construir per fer arribar el tren a Adrall, a quatre quilòmetres de la capital alturgellenca.

En aquest sentit, el ministre d'Urbanisme i Ordenament Territorial de l'executiu andorrà, Manel Pons, que va ser l'encarregat de cloure la jornada, va refermar l'interès de l'executiu en aquesta possibilitat per ajudar a "desencallar" el país i va incidir en l'opció que

