

Els límits de la unitat sindical

Seat, suor i llàgrimes

El 28 de maig, la factoria Seat a la Zona Franca seguirà massivament la convocatòria de minivaga general unitària. El 29 de maig, les divisions sindicals continuaran.

Vaga general? Sí, és clar. ¿Qui no està en contra, a la Seat, de la política econòmica del ministre Solchaga? Ningú no dubta que, pel 28 de maig, el ritual de la vaga funcionarà sol. Les seccions sindicals de CCOO, UGT i CGT a les factories de Zona Franca, Martorell i Landaben (Navarra), coordinades en el comitè inter-centres que representa els 27.000 treballadors de Seat-Wolkswagen a l'estat espanyol, tenen capacitat suficient per a convertir aquesta vaga general de mitja jornada en una repetició de l'èxit del passat 14 de desembre de 1989. La llarga tradició de lluita obrera en aquesta empresa d'automoció i l'eficàcia de l'acció sindical en les grans factories fan d'aquesta convocatòria un tràmit senzill. L'únic punt de discussió és tècnic. Caldrà coordinar-se amb les seccions sindicals de transports perquè els autobusos que desplacen la majoria de treballadors a la Zona Franca articulin les seves hores de vaga amb les de Seat per tal d'evitar la incomunicació de la fàbrica durant el torn de matí. Unes simples minúcies d'una vaga tan curta que dificulta la logística habitual per a aquestes ocasions.

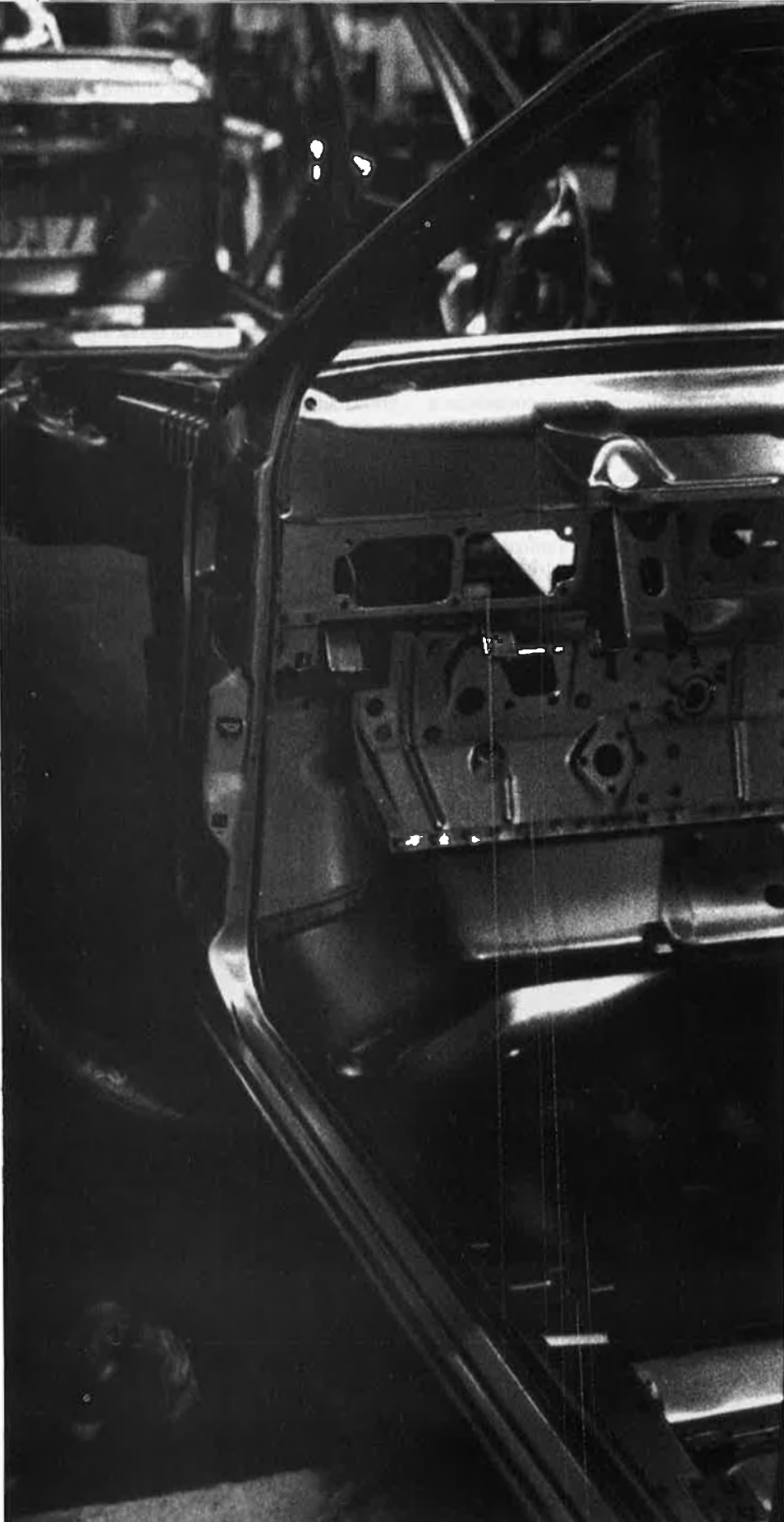
L'empresa, tot i això, no es preocupa. El president executiu de Seat Juan Antonio Díaz Álvarez s'exclamava a Mallorca, el passat 8 de maig durant la presentació del balanç econòmic de la societat, de la "tensió" i la "dialèctica hostil" entre sindicats i govern espanyol prèvies a la convocatòria del 28 de maig. I s'alegrava que, "afortunadament", aquesta no sigui la realitat que es viu a Seat. Juan Hernández, responsable de personal de Seat, ho expressava encara amb més claredat per a EL TEMPS: "CCOO i UGT han entès el marc democràtic de relacions laborals i cal fer un elogi a la seva capacitat de sacrifici i comprensió". Hernández, secretari del jurat d'empresa del Sindicat Vertical a la Seat de l'últim franquisme, ha tractat tots els virus i maldats que podien afectar la

bona marxa de l'empresa i la necessària pau social. Tants anys de passadissos i reunions li han facilitat les conclusions sobre el virus que cap expurgar a Seat. S'anomena CGT: "Manté una contínua oposició a totes les propostes de l'empresa", i per la seva "línia revolucionarista" és l'enemic a batre.

VELLS TEMPS

Aquells cavalls terrorífics muntats per policies de mirada fosca, i les furgones plenes d'"especials". L'helicòpter que sobrevolava, poderós, el cel de la Zona Franca. 18 d'octubre de 1971. Els treballadors havien ocupat, de bon matí, el taller 1 per reivindicar la readmissió de sindicalistes despatxats per activitats clandestines. Cap a les deu, s'havien anat concentrant davant de les oficines centrals. Eren 8.000 persones assegudes en rotllana esperant que els policies situats a l'exterior traspasessin la tanca. "Venien per tot arreu i la gent va començar a córrer a cegues. Vam poder establir la defensa al taller de mecànica i creiem que els seria molt difícil desallotjar-nos. Teníem material pesant, com tornavisos i cigonyals, i havíem preparat mànegues i extintors. Però, cap a la tarda, van tancar l'aigua i l'electricitat i van entrar en massa. Entre el fum, els cavalls que es movien com bojos i l'asfíxia que patíem vam haver de fugir del taller 1". Mentre Alfonso Rodríguez, avui secretari de la secció sindical de CCOO a Seat, fugia a trompades cap al taller 4 van sonar almenys quatre trets. Foc real, bales perdudes en la confusió. I, estès a terra, va quedar-hi el cos ferit de Ruíz Villalba. Un discret empleat de l'empresa que no militava enlloc. Moriria a la Mútua Metal·lúrgica poc després, tot donant a l'altar de l'antifranquisme un nou màrtir. Tan innocent com els altres. Alfonso Rodríguez es faria gran. Aquell adolescent que havia estudiat a l'Escola Professional del Clot, a qui ha-





vien posat a repartir octavetes il·legals el seu primer dia de feina a la Seat, el 1967, s'havia de convertir en tot un líder sindical. CCOO també esdevindria un gran sindicat. I Rodríguez, malgrat ell, s'hauria d'empassar uns compromisos sovint massa difícils de mastegar.

Paco Selas va mastegar altres paradoxes quan era president del comitè d'empresa de Seat-Zona Franca en representació de la CNT (després CGT) entre 1988 i 1990. Ell estaria al capdavant d'una vaga de 24 hores per al dia 23 de març de 1989. La CNT, a soles, reclamava una negociació col·lectiva oberta i rebutjava els intents de flexibilització laboral que l'empresa volia introduir. En concret, la vaga pretenia aturar l'intent unilateral de l'empresa per introduir la jornada industrial, per la qual els empleats havien de treballar sis dies festius de l'any a canvi d'alliberar dies entre setmana. Paco Selas no esborrarà del seu cap la imatge d'Alfonso Rodríguez, Carlos Vallejo, llavors secretari de CCOO a Seat, i José Miguel Pérez Villanueva, de la UGT, colze a colze amb Juan Hernández i altres directius de l'empresa. Tots junts a les escales de les oficines centrals cridant, com un sol cor, als obrers que esperaven a l'altre cantó de la tanca que entressin a treballar. Paco Selas, baixet i escanyolit, es veu encara arengant els treballadors concentrats a la porta. Els desafiava: "Si voleu rebentar la vaga, haureu de saltar per damunt de la meua esquena". Però no es podia creure l'escena: "Allò semblava inconcebible; els sindicats avisaven la policia perquè protegís els treballadors que volguessin fitxar i fomentaven allà, davant de tothom, els esquirols. Pocs dies després, vaig intentar adreçar-me al president de la companyia, Carl Hahn quan va visitar la Zona Franca però els guàrdies jurats em van agafar a la força i em van treure d'allà a base de cops. Quan vaig demanar al metge de l'empresa que em fes un reconeixement s'hi va negar, tenia por de les represàlies". Els grans sindicats havien patit, en les eleccions sindicals del 22 de juliol de 1988, una humiliació en tota la regla. Un sindicat marginal com la CNT, que anys enrere es dedicava a rebentar urnes en nom de la puresa anarco-sindicalista, aconseguia 4.435 vots i se situava com a primera força de la factoria de la Zona Franca, amb 17 delegats. Els seguia UGT, amb 4.106 vots i 16 delgats, i CCOO quedava com a tercera força amb 3.610 vots i 15 delegats. Uns miserables nouvinguts bofetejaven l'hegemonia sindical a la factoria més emblemàtica de l'estat espanyol. La unitat sindical, si mai no havia existit,

se n'anava a fer punyetes.

TEORIA DEL CONSENS SINDICAL

Tothom considera la Seat un laboratori de proves sindical. I, tant la direcció de l'empresa com els sindicats, han pogut experimentar-hi pas a pas l'evolució de les relacions laborals. Juan Miguel Antonanzas, president de l'empresa des dels bons seixanta fins el 1984, va descobrir molt abans que el govern Suárez l'efectivitat d'aplicar una política de gestos favorables a l'oposició. Així que el 23 d'abril de 1976, abans que s'apliqués cap amnistia penal, la direcció de Seat decidia la readmissió dels 500 obrers despatxats durant la darrera etapa del franquisme per la seva vinculació als sindicats clandestins. Però Antonanzas no solament s'avançava als aires generals de "reconciliació", també s'encarregava de preparar un terreny de negociació efectiva rescindint el contracte al director general de la companyia Javier Clúa, un directiu brillant però afectat d'excessiu antiesquerranisme. A més, altres factors van ajudar Antonanzas a acostar els sindicats cap a la teoria del pacte: Seat era una empresa de 32.000 treballadors, sobredimensionada i obsoleta, que funcionava gràcies a l'aportació generosa de l'INI i els fons socials de l'estat i a la participació cada cop menys interessada de Fiat. Era una empresa sense futur, al punt de

l'agonia davant la futura incorporació a la Comunitat Europea i el desarmament aranzelari. A principis dels vuitanta, Seat acumula tants estocs de cotxes invendibles que les regulacions de feina es feien habituals. El treballador cobrava el sou a casa esperant que algun incaut comprés un 127 i permetés que la cadena de muntatge funcionés de nou. L'estat mantenia Seat per una qüestió d'orgull.

Fiat forçava, el juny de 1981, un pacte de separació pel qual deixava Seat al límit del col·lapse. CCOO, establerta a Seat com a força majoritària hereva de l'anti-franquisme, patia totes i cada una de les contradiccions del PSUC-PCE; des de les lluites entre leninistes i euro-comunistes a l'acceptació innegociable de la monarquia parlamentària i l'entramat constitucional que se'n despenia. Els Pactes de la Moncloa i l'Estatut dels Treballadors definien alhora un marc sindical on ja no hi comptava la lluita de classes. S'enfonsava també la teòrica solidaritat del Partit Comunista Italià, que s'havia utilitzat des del PSUC com a salvaguarda de la indivisible col·laboració Fiat-Seat. Tot se'n va anar en orris quan el PCI es va decidir per donar un suport declarat a les tesis dels seus afiliats de la Fiat de Torino, convençuts que "desprendre's" dels camarades de la Zona Franca en un període de crisi industrial extrema els salvaria la seva feina.

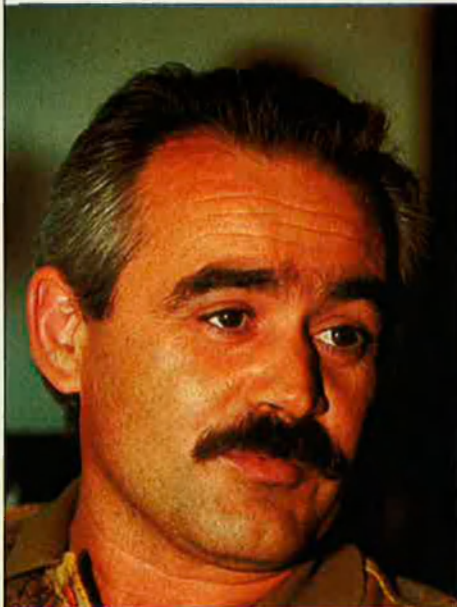
José Miguel Pérez Villanueva, secretari

de la secció sindical d'UGT a Seat, representa prou bé el prototipus d'aquest sindicalisme del pacte. El seu posat d'obès tranquil ofereix el missatge que el treballador de la Seat ha volgut sentir en moments d'incertesa: la defensa del lloc de treball com a únic fonament de l'acció sindical ni que sigui a costa del sou, dels drets i dels somnis. La UGT inaugurava 1980 copant els comitès d'empresa, en les eleccions sindicals d'abril, de totes les fàbriques de la Seat. Felipe González hi havia fet una visita pre-electoral i s'havia retratat amb simpàtics obrers de granota blava. Encara anaven a joc amb les seves americanes de pana. La socialdemocràcia salvaria l'empresa tot firmant convenis amb increments de sou per sota de la inflació o acceptant un Pla Estratègic de Reversió que eliminava més de 8.000 llocs de treball a partir de jubilacions incentivades. I, mentre Antonanzas buscava un soci multinacional que s'interessés per una sucursal mínimament sanejada, la UGT s'avançava a l'empresa ja el febrer de 1982: Dos dirigents de la Federació del Metall del sindicat alemany DGB pertanyents al Comitè de Vigilància de la Volkswagen van visitar la Zona Franca de la mà d'UGT. Tot el que es feia, tal com ho defineix avui Villanueva, era "per salvar Espanya de la involució i a l'empresa del tancament". José Miguel Pérez Villanueva, lligava el seu sindicat al destí de la Volkswagen. I n'està més que



José Miguel Pérez Villanueva, secretari de la secció sindical Seat-Zona Franca per la UGT.

ARXIU



Alfonso Rodríguez, secretari del comitè Intercentres Seat de CCOO.

ARXIU

content del resultat. Moltes vegades els seus companys no l'han entès, però ell no hi té dubtes: "Costa dir a la gent que a vegades cal reduir una plantilla encara que tots hi sortim guanyant". Ell, que només parla castellà, quedaria prou content si el nomenessin president del comitè d'empresa europeu de Volkswagen, un organisme de coordinació de la multinacional amb poc poder, poca feina i pocs problemes. Menys problemes, molts menys, que a la Zona Franca.

EL COMITÈ REVOCAT

Els dolents de la Seat, la Confederació General del Treball, van provocar un dels pitjors malsons del sindicalisme oficial. El març de 1988, quan eren només un petit grup de sindicalistes numantins, van agafar-se l'article 67.3 de l'Estatut dels Treballadors per aplicar una clàusula legal inimaginable: La revocació del comitè d'empresa de Seat mitjançant un referèndum que va requerir l'entrega prèvia de més de 6.234 signatures. El pols de la revocació era una manera efectiva d'encaminar tot el malestar produït arran de la signatura de l'onzè conveni col·lectiu de Seat el 17 de març de 1987 i dels posteriors acords sobre augment de producció. UGT i CCOO havien anat més enllà de la prudència dels seus militants, ja que van firmar i establir un ridícul augment de sou (3,15% per a 1988), van pactar una kafkiana mobilitat del personal que obligava uns sis-cents administratius a anar als tallers, van ampliar els torns setmanals d'alguns tallers i van permetre tot un seguit de mesures incenti-

vadores de la productivitat tan curioses com el "treball en festius" o hores extres de cap de setmana. Tothom treballaria més, cobrant com en temps de crisi, i tothom es veuria obligat a afiliar-se a CCOO o UGT si volia col·locar un parent a Seat. Perquè una de les clàusules mai no escrites d'aquest conveni es referia a la contractació de treballadors eventuais la majoria provinents dels centres de formació de Seat: l'empresa contractaria un 40% dels nous treballadors i CCOO i UGT "recomarien" a parts iguals la contractació de la resta. L'afiliació, de pares i fills, es va disparar lògicament a xifres impressionants però el 27 de maig de 1988, 9.301 votants de la Zona Franca reprovaven per primera vegada en tota la recent història sindical el seu comitè d'empresa. A la CNT van beure tant xampany com en les següents elec-



Juan Hernández, cap de personal.

ARXIU

cions sindicals on, gràcies al vot de rebuig i als sectors crítics de Comissions Obres, agrupats a l'entorn de la corrent Esquerra Sindical, la UGT va perdre el primer lloc. Convertits en CGT, els cenetistes es convertirien en una àmplia plataforma sindical però en van pagar les conseqüències. Aconseguen que el XII Conveni Col·lectiu, signat tan sols per la UGT i la Confederació de Quadres, passés a ser un Conveni d'Eficàcia Limitada però l'empresa obliga tot treballador a subscriure'l personalment. És a dir, que els increments salarials els cobraven només aquells que acataven el conveni per escrit. Al final, tothom va haver de signar. I, de passada, els grans sindicats van decidir no perdonar els traïdors; el comitè d'empresa de Mar-

torrell era expulsat de CCOO per desobediència a la direcció i s'integrava, després d'un procés de debat, a la CGT. El joc brut i la venjança passaven a ser pràctiques habituals. García Grande, un bonastre que CCOO utilitzava com a força de xoc en piquets i assemblees, s'havia afiliat a la competència anarquista. Els seus antics companys van denunciar-lo per agressions a un afiliat de l'empresa. Una petita discussió d'autocar -un cop de puny camí de la feina- va acabar en un acomiadament procedent davant d'un tribunal on destacats membres de CCOO van testimoniar contra Grande. Encara avui, l'acomiadament és irreversible. La paralització del comitè seria, durant mesos, quasi total.

Els directius de Volkswagen havien preparat, confiadament, una reconversió que passaria per un increment continu de la productivitat, l'eficàcia i la qualitat. Tres línies que haurien de concloure, en pocs anys, amb la introducció definitiva del toyotisme l'aplicació d'una nova organització del treball en grup seguint els sistemes japoneses. La nova factoria de Martorell en serà l'exemple màxim però l'organigrama haurà d'arribar a tots els nivells de Seat: millora continuada, proveïment *just-in-time*, mesura de temps modal, supervisors, incentius personalitzats... Comptaven amb uns sindicats disposats a resoldre'ls qualssevol suspicàcia, però l'acció de CGT ha obligat aquests darrers mesos a renegociar l'estratègia empresarial d'aquest laboratori sindical anomenat Seat.

Les guerres de Seat no s'han acabat. La vaga general durarà tot just quatre hores.

Oriol Malló



Paco Selas, ex-president del comitè d'empresa de Seat-Zona Franca per la CGT.

ARXIU