

El 15 y 16 de diciembre de 2005, los representantes de UGT y CC OO en el Comité Intercentros de Seat estamparon su firma en sendos acuerdos que contemplaban una serie de medidas para alcanzar el objetivo fijado por la dirección de la empresa de reducir la plantilla en 1.346 puestos de trabajo.

De estos acuerdos, el firmado el día 16 tenía una especial gravedad, por primera vez en la historia del movimiento obrero en Seat se traspasaban las «líneas rojas» del movimiento sindical con el despido de 660 trabajadores y trabajadoras. Si bien es cierto que en el acuerdo se establece un mecanismo para solicitar el reingreso, las condiciones de su redacción otorgan a la dirección de la empresa la facultad para decidir quién volverá a trabajar en Seat, fijando una indemnización de 45 días hasta un límite de 24 mensualidades para los casos en que la empresa vete el reingreso.

Estos acuerdos precipitaron la Resolución de la Autoridad Laboral autorizando la extinción de los contratos de 660 trabajadores. Inmediatamente después la dirección de Seat con el concurso de las cúpulas de los sindicatos firmantes elabora la lista definitiva y nominal de despidos. El día 22 se iniciaba la distribución de las cartas de despido, y el 23, último día de trabajo antes de las vacaciones de fin de año, el malestar, la indignación, la rabia acumulada estallaba entre la plantilla en un movimiento de huelga que paraliza la fábrica. Ese día los huelguistas se dirigieron a la sede del comité de empresa para expresar su rechazo al acuerdo y exigir responsabilidades, pero fue en vano, los delegados y dirigentes de los sindicatos firmantes de los despidos habían desaparecido.

A la vuelta del período vacacional estalló el escándalo, en la lista de despidos figuraban trabajadoras embarazadas o en baja de maternidad, con reducción de jornada, disminuidos físicos, mayores de 50 años, y numerosos trabajadores/as cuyo único delito había sido significarse en la defensa de sus derechos laborales, aunque los despidos afectaban a trabajadores afiliados a todos los sindicatos, la desproporción era brutal en perjuicio de CGT.

Despido de Seat

Las características de la lista de despido eran una viva demostración de los objetivos reales de la dirección de Seat, no se trataba tanto de una reducción de plantilla por «causas de producción o económicas» sino de una auténtica «limpieza sindical», con ingredientes de discriminación contra las mujeres y los disminuidos físicos.

En conclusión, con la modalidad de Acuerdo de despidos en Seat se abría un serio peligro contra los derechos y condiciones de trabajo de la clase trabajadora y el movimiento obrero organizado. El peligro de «contagio» era evidente, la lógica del mercado y de la competencia empujaba a favor de generalizar ese tipo de acuerdos. Sin embargo, la brutalidad de los hechos, el escándalo de trabajadoras despedidas por estar embarazadas, despertó una creciente conciencia y solidaridad entre amplios sectores de la clase trabajadora y de la ciudadanía. La autoorganización de los despedidos para librar una batalla de larga duración y la solidaridad desarrollada en este proceso ha permitido obtener resultados positivos y sin duda ayudará a disuadir a empresarios y burócratas sindicales de aplicar acuerdos semejantes.

El poder de VW y la servidumbre de los gobiernos de la Generalitat y España

La última crisis en Seat fue provocada deliberadamente por la dirección del Grupo VW, bajo la presidencia de Bernd Pischetsieder. A mitad del curso 2005 los directivos de la multinacional anunciaban sin remilgos que había que disminuir costes laborales y advirtieron que para fijar la asignación de modelos de vehículos y volúmenes de producción entre las diversas factorías tendrían en cuenta la productividad y rentabilidad en cada una de ellas. Con estos criterios, la factoría de Seat quedaba exenta de esas amenazas y todas las miradas se fijaban en algunas de las factorías de VW en Alemania.

De hecho, la dirección de VW ha aplicado desde hace años una constante reestructuración que ha significado la eliminación de miles de puestos de trabajo a través de prejubilaciones anticipadas, así como una mayor flexibilidad en la utilización de la mano de obra, la creación de otras modalidades de contrato en alguna de sus factorías, etc.

Sin embargo, a principios del segundo semestre de 2005, circularon los primeros rumores sobre la existencia de un excedente de empleo en Seat. En septiembre la dirección de VW anunciaba el excedente de 800 puestos de trabajo en Seat y el 27 del mismo mes el presidente de la empresa, Sr. Schleef, planteó aplicar una reducción salarial del 10% en virtud de la cláusula de garantía pactada en el XII Convenio Colectivo, por el cual se puede reducir la jornada con reducción proporcional de salario con el fin de absorber un excedente de empleo. Todos los sindicatos rechazaron esta propuesta de la dirección de Seat.

A mediados de octubre tiene lugar un primer encuentro entre el presidente Schleef y el presidente de la Generalitat, Pascual Maragall, en un clima de mutua comprensión... que,

Seat 2005-2007: más de un año en lucha por la readmisión

Escrito por Diosdado Toledano

Lunes, 13 de Marzo de 2006 14:06 - Actualizado Martes, 15 de Marzo de 2011 15:29

como veremos, se traducirá más tarde en la autorización por la administración del expediente de despido de 660 trabajadores, y... la concesión de la «Creu de Sant Jordi» por el gobierno de la Generalitat al señor Schleef.

El rechazo inicial de todos los sindicatos al expediente fue unánime. Todos ellos elaboraron y presentaron informes de oposición ante la autoridad laboral desmontando las razones de la empresa.

Las causas económicas alegadas por la dirección de Seat, es decir, la estimación de pérdidas para 2005 (de más de 50 millones de euros), era un dato inconsistente si se comparaba a los beneficios acumulados en el período del 1996 a 2004 por un monto de más de 1.100 millones de euros. Y ello sin contar los beneficios desviados desde Seat a VW a través de las políticas de compras de componentes, motores, etc., fabricados en otras factorías de VW o empresas controladas por ella.

Más aún, el informe de oposición presentado por CGT, apoyándose en la jurisprudencia vigente, sostuvo, aunque sin éxito, que al depender Seat de las decisiones productivas, comerciales y financieras de la dirección del Grupo VW debía considerarse la situación económica del Grupo y no de una sola de sus partes. En efecto, era conocido que los resultados económicos del Grupo eran positivos. Que se había alcanzado el primer puesto en el ranking de ventas en el mercado europeo. Estos datos fueron confirmados en la presentación del balance del ejercicio de 2005, donde el Grupo VW reconoció haber incrementado sus beneficios el 58,2%, es decir 1.722 millones de euros antes de impuestos...

En relación a las causas productivas, las mismas previsiones de producción para los años 2006 y 2007 de 429.417 y 448.665 unidades respectivamente indicaban claramente la necesidad de contratar más plantilla en dichos años y por tanto el carácter coyuntural del hipotético excedente de empleo. La disminución de producción y ventas respecto de años anteriores no debe de llevar a engaño. La fabricación de un menor número de vehículos de modelos de gama media, media alta, en detrimento un mayor número de la gama baja que dejaron de producirse por decisión de la dirección del Grupo, quedaba compensado por el mayor valor añadido y margen de beneficio de los primeros.

¿Cómo fue posible que con todos los datos alegados en los informes de oposición la autoridad laboral, bajo la directa responsabilidad del Conseller de Treball, el señor Rañé, miembro de un gobierno que se proclamaba catalanista y de izquierdas, autorizara el expediente? O peor aún,

que dicho gobierno presionará a las direcciones de UGT y CC OO para que alcanzaran un acuerdo, actitud denunciada por estos mismos sindicatos en sus comunicados.

¿Por qué en lugar de exigir a la dirección de Seat y del Grupo VW que desistieran de sus propósitos, poniendo encima de la mesa las cuantiosas ayudas concedidas por los gobiernos de Catalunya y de España, [\[1\]](#) se claudicó ante sus pretensiones? La imagen del Señor Montilla, entonces ministro de Industria, viajando a Alemania para postrarse ante los pies del presidente de VW, ofreciéndole más ayudas, es servil pero elocuente.

La subordinación de las diferentes administraciones a los intereses de la multinacional quedó en evidencia. Al punto de ni siquiera velar por los derechos fundamentales de los ciudadanos, como era su obligación en el trámite del expediente y como saldrá a la luz en la configuración de la lista de despidos y en las sentencias de nulidad que emitirán tanto los Juzgados de lo Social, como la sala social del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

El poder de la lucha y de la solidaridad, frente al poder de la multinacional y sus cómplices

La plantilla de Seat había conocido una profunda transformación en su composición generacional. Los veteranos que se habían curtido en las luchas bajo la dictadura franquista y durante las distintas crisis en el período de los años ochenta ya sólo eran una minoría. La renovación de la plantilla había sufrido un fuerte golpe en la crisis del 93/94, que se saldó entre otras medidas con la prejubilación forzosa de 3.000 trabajadores de más de 55 años, y la no renovación de cerca de 1.500 contratos temporales que afectaron a jóvenes trabajadores. Posteriormente se reemprendieron las nuevas contrataciones hasta modificar completamente la pirámide de edades de la plantilla. Sin embargo, sea por las características psicosociales de las nuevas generaciones, o por la división que causaba las contrataciones con doble escala salarial (modalidad de contratos acordados por la dirección de Seat con UGT y CC OO por el que los nuevos contratos perciben un 30% menos de salario que el resto de la plantilla durante un período de tiempo) era una incógnita saber cuál sería la respuesta de la nueva plantilla ante la crisis provocada por VW y la amenaza sobre 1.346 puestos de trabajo.

La respuesta de la nueva plantilla a los llamamientos a la movilización durante el conflicto fue magnífica. En todas las convocatorias, huelgas y manifestaciones, la participación de los trabajadores/as fue masiva. Por ello, la firma por UGT y CC OO del acuerdo de despidos cayó como un mazazo sobre la nueva plantilla de Seat. ¿Cómo era posible que los dirigentes sindicales que habían desmontado las sinrazones de la empresa, que convocaban a la lucha en defensa de una Plataforma Unitaria que defendía, entre otras medidas, la prejubilación

Seat 2005-2007: más de un año en lucha por la readmisión

Escrito por Diosdado Toledano

Lunes, 13 de Marzo de 2006 14:06 - Actualizado Martes, 15 de Marzo de 2011 15:29

anticipada como alternativa a los despidos, terminarían claudicando, sin siquiera consultar a los trabajadores? La juventud obrera de Seat, entre la confusión y el estallido de la protesta, pudieron comprobar en su carne la magnitud de la degradación del sindicalismo mayoritario en Seat.

La sensación de derrota era general entre la plantilla a la vuelta al trabajo, tras el período vacacional de fin de año. Los sentimientos de rebeldía y cólera que se expresaron en la huelga de protesta del 23 de diciembre habían dado paso al miedo y la desesperanza en la mayoría de trabajadores. ¿De quién fiarse, cuando era público que, al menos en el caso de UGT, sus dirigentes habían incluido afiliados díscolos como represalia en la lista de despidos?

Entre los 660 despidos, el mazazo recibido provocó que cerca de un tercio se acogieran a la opción de desvincularse definitivamente de Seat mediante una miserable indemnización. Sin embargo, la mayoría expresó su voluntad de luchar por la readmisión, autoorganizarse, y constituir la Asamblea de despidos/as.

La Asamblea agrupó a los despidos sin distinción de siglas. En su seno participan afiliados de UGT, CC OO, CGT y no afiliados. Se reúnen semanalmente en asamblea donde deciden democráticamente sobre todos los aspectos, el calendario de movilizaciones, los contenidos de las hojas informativas, los temas puramente organizativos, etc. Con estas reglas de funcionamiento han podido encarar una lucha que, por sus características y circunstancias, era de larga duración. Los veteranos curtidos en otras experiencias de despidos argumentaban con razón que para conseguir el objetivo de la readmisión era necesario combinar una persistente resistencia, con una actitud inteligente para mantener los lazos de solidaridad y compañerismo de la plantilla en activo, así como extender la solidaridad más allá de Seat.

La lucha no era fácil. Los despidos tenían enfrente una colosal alianza de fuerzas, la multinacional VW, el gobierno tripartito que había autorizado los despidos, y las direcciones de los sindicatos UGT y CC OO.

La actividad de los despidos/as ha cubierto casi todo el abanico de iniciativas posibles, desde las más tradicionales en el movimiento obrero, a las más novedosas e imaginativas, utilizando también los recursos que ofrecen las nuevas tecnologías, como puede verse en la página web www.moviments.net/despidosseat .

Seat 2005-2007: más de un año en lucha por la readmisión

Escrito por Diosdado Toledano

Lunes, 13 de Marzo de 2006 14:06 - Actualizado Martes, 15 de Marzo de 2011 15:29

La relación de actividades es muy larga. Cortes de la autopista cerca de fábrica, ocupación de centros comerciales de vehículos VW en el marco de una campaña por el boicot, impulso de varias manifestaciones unitarias, concentraciones delante del Palau de la Generalitat dibujando la cifra de despidos con velas, o realizando más tarde una acción de desnudo al estilo «Full Monthly», «butifarrada solidaria» en junio, protesta delante del Liceo de Barcelona el 25 de septiembre contra la entrega de la Creu de Sant Jordi al presidente de Seat señor Schleef, ocupación de la Universidad de Barcelona para realizar una exitosa huelga de hambre los días 20, 21 y 22 de octubre, concentración delante del Parlament para entregar una carta al nuevo presidente, el señor Montilla el día de su investidura... Y todo esto, acompañado de una presencia regular cada semana en las puertas de fábrica distribuyendo en cada ocasión 5.000 hojas informativas sobre las acciones y acontecimientos que se iban sucediendo.

Junto a la acción directa, la información a la opinión pública, el impulso del trabajo solidario, se desarrollaron una serie de actividades de tipo legal e institucional. Más de un centenar de despedidos presentaron demandas contra los despidos en los Juzgados de lo Social. Se dieron pasos ante la propia autoridad laboral, en particular la dirección de Relaciones Laborales cuya titular era la señora Mar Serna, en la actualidad consellera de Treball en el gobierno de «Entesa» de la Generalitat, para exigirle que actuara frente al hecho que la dirección de Seat realizara nuevas contrataciones a principios de 2006 habiendo despidos en la calle. Se visitó a diversas fuerzas de la izquierda parlamentaria en Cataluña, ERC, ICV, EuiA, y a IU en el Congreso de Diputados para informarles y pedirles actuaciones solidarias en su ámbito. Fruto de estas gestiones hemos de resaltar la interpelación de la diputada

Carme Porta en el Parlament de Catalunya, y sobre todo, la proposición «No de ley» presentada el 24 de mayo por el diputado de ERC Joan Tarda en el Congreso de Diputados y que contó con la colaboración y el voto favorable de otras formaciones parlamentarias, especialmente IU e ICV, pero fue rechazada por los votos del PSOE y otras fuerzas parlamentarias de derecha. [\[2\]](#)

Este despliegue de actividades no hubiera sido posible sin la amplia solidaridad que desde un principio se puso en marcha en Cataluña, pero también en el resto del Estado, y a nivel internacional.

En enero de 2006 se constituye en Cataluña el Comité de solidaridad con los despedidos/as con la adhesión de las organizaciones de la izquierda sindical CGT, COBAS, CNT, FTC, IAC, SU, de numerosos afiliados de CC OO a nivel individual, de la «Xarxa contra els tancaments d'empreses», también apoyan organizaciones políticas como EUiA, PSUC-Viu, Revolta Global, etc., así como diversas organizaciones sociales y ciudadanas. El 25 del mismo mes publican

Seat 2005-2007: más de un año en lucha por la readmisión

Escrito por Diosdado Toledano

Lunes, 13 de Marzo de 2006 14:06 - Actualizado Martes, 15 de Marzo de 2011 15:29

un Manifiesto de solidaridad. ^[3] En el resto del Estado se constituyen comités de apoyo unitarios en Madrid, Sevilla, Granada que desarrollan actos informativos y ocupaciones de puntos de venta de VW. Se reciben comunicaciones de solidaridad de numerosas organizaciones a escala europea e internacional. ^[4] Toda esta actividad refleja la enorme preocupación causada en el movimiento sindical por el acuerdo de despidos firmado. Acuerdo que merecerá fuertes declaraciones de crítica y rechazo por parte de Agustín Moreno,

^[5]

líder del sector crítico de CC OO, o de Carlos Vallejo

^[6]

histórico dirigente de CC OO en Seat y Cataluña.

Pero la Asamblea de despedidos y el Comité de solidaridad no se han limitado a recabar la solidaridad para la causa de la readmisión de los trabajadores de Seat, sino que han impulsado una importante actividad solidaria con las luchas de trabajadores como consecuencia de cierres de empresas, como en el caso de Braun, o contra la represión en Iberia. Y, recientemente, contra la amenaza de cierre de la factoría de VW en Bruselas. ^[7] Esta actividad culminó con la convocatoria y constitución de la «Asamblea de trabajadores de empresas en lucha o conflicto» en diciembre de 2006 y con la celebración el 21 enero de 2007 de una manifestación por el centro de Barcelona que reunió a trabajadores con situaciones de conflicto, Seat, Iberia, Mercadona, Codex, Bocatta, Parques y Jardines, etc., en la cual participaron también numerosos trabajadores de otras empresas y representaciones de diversas organizaciones sindicales, sociales y políticas.

La lucha contra los despidos, la precariedad y la represión patronal en Cataluña ha dado un paso adelante.

La lucha paga. Los hechos dan la razón a los despedidos/as

La tesis de que el expediente presentado por la dirección de Seat era fraudulento, de que no había razones consistentes para un ERE de ese tipo ha quedado confirmada con nuevos datos.

En efecto, la dirección de Seat contrató 527 nuevos trabajadores/as a lo largo de 2006. Este dato ha salido a la luz como consecuencia de la presentación por la empresa del censo para celebrar elecciones sindicales el próximo 25 de enero. Es un escándalo, mientras hay varios

Seat 2005-2007: más de un año en lucha por la readmisión

Escrito por Diosdado Toledano

Lunes, 13 de Marzo de 2006 14:06 - Actualizado Martes, 15 de Marzo de 2011 15:29

centenares de despedidos/as en la calle, cobrando del paro, la dirección de Seat ha realizado nuevas contrataciones, muchas más de las imaginables y de las que se tenían constancia empírica. Las mentiras de la dirección de Seat quedan una vez más en evidencia. No valen los argumentos sobre la existencia de una importante tendencia entre la plantilla a marchar de la empresa. Todo el mundo sabe que esas tendencias son conocidas y previsibles.

En noviembre de 2006, la dirección del Grupo VW reconocía haber obtenido un incremento de los beneficios del 76,6% sobre el mismo período del mismo del anterior ejercicio. A pesar de ello, volvían a la carga contra los trabajadores. Anunciando nuevos excedentes de empleo en las factorías alemanas (entre 2.000 y 4.000 empleos). En fin, una vez más se hacía realidad aquello del «capitalismo insaciable y cruel».

Posteriormente, tras negociar con los sindicalistas de IGMetal de VW, nuevas medidas de flexibilidad laboral, en este caso alargar la jornada de trabajo para ampliar la capacidad instalada, la dirección de la multinacional amenazaba con el cierre de la factoría VW-Forest en Bruselas. Conflicto que ha terminado, de momento, con un acuerdo de bajas incentivadas que puede afectar a más de 1.500 trabajadores/as de dicha factoría.

Como podemos ver la historia se repite una vez más. Las resoluciones de los eurodiputados solicitando la retirada de ayudas comunitarias a las empresas que deslocalicen actividades, fuera o dentro de la UE, y que podrían afectar a las prácticas de la dirección del Grupo que chantajea con la deslocalización de producciones entre sus factorías para imponer sus objetivos antiobreros, como ha sido el caso de Seat en repetidas ocasiones, queda en papel mojado.

Con mayor contundencia, diversas sentencias de Juzgados de lo Social, y especialmente las cuatro primeras sentencias de la sala social del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, tribunal hasta la fecha con fama de conservador, han puesto en evidencia la conculcación de derechos fundamentales en la elaboración de la lista de despidos. La declaración de nulidad de los despidos sobre compañeros afiliados a CGT es de gran importancia. En las sentencias queda probada la desproporción entre la afiliación de CGT en la plantilla (4 a 5%) y en la lista de despidos (más del 20%). También en una de las sentencias se declara la nulidad del despido por discriminación a causa de minusvalía o disminución física reconocida legalmente.

En resumen, el cuadro es ilustrativo. Ni había razones económicas ni de producción. El expediente buscaba simplemente la limpieza sindical y atemorizar a la plantilla.

La lucha de los trabajadores despedidos/as consiguió un objetivo fundamental, ganar la simpatía de amplios sectores de trabajadores y de la gente solidaria. Incluso entre sectores de la afiliación de los sindicatos mayoritarios.

Muchas son las voces que reconocen que en el pulso entre la dirección de Seat y los trabajadores despedidos, estos últimos son los que aparecen como «los buenos de la película». Esa percepción ha favorecido que los medios de comunicación hayan cubierto de manera razonable el proceso de la lucha, y que finalmente los magistrados a la hora de emitir las sentencias se hayan encontrado bajo los focos de atención de sectores de la opinión pública y, al menos, en una parte de ellos, se hayan atrevido a hacer justicia a pesar del poder de las fuerzas que pactaron los despidos. Sobre esto último, basta recordar la presión realizada por los sindicatos firmantes sobre los despedidos para que desistiesen de interponer demandas ante el Juzgado de lo Social, con la amenaza de que la empresa vetaría su reingreso si ejercían ese derecho. [\[8\]](#)

Pero la lucha de los despedidos no sólo ha obtenido resultados en la batalla legal. Para disminuir la presión entre la plantilla de Seat, para justificarse ante la dirección de Relaciones Laborales, y para lavar la cara a los dirigentes de UGT y CC OO, el ya ex presidente de Seat, Schleef, anunciaba a mediados de 2006 que se anticiparían los reingresos sobre los plazos previstos.

Pero, entre las promesas y los hechos, el reingreso de los despedidos seguía atascado. Fue necesaria la huelga de hambre en la Universidad de Barcelona de los despedidos para que los representantes de UGT y CC OO en la Comisión de seguimiento del expediente anunciaran el reingreso de 80 despedidos antes de final de año y otros 70 a principios de 2007. Sin embargo, en contradicción con otras actuaciones de la empresa en casos similares, los trabajadores despedidos que habían obtenido sentencia de nulidad, más de dos decenas, aunque fueron readmitidos en el censo de la plantilla, y percibían sus salarios, la dirección de la empresa decidió no darles trabajo efectivo. Decisión escandalosa por su carácter antieconómico, pero que muestra a las claras la voluntad represiva y excluyente de la dirección de Seat sobre una parte de los trabajadores despedidos.

La misma modalidad de «Acuerdos de despidos» inaugurada en Seat ha quedado seriamente «tocada». La resistencia que ha provocado ha dado la alerta en amplios sectores sindicales. El riesgo de que fuera una referencia entre las empresas del automóvil ha quedado de momento neutralizado. Basta ver las propuestas realizadas por la dirección de Renault en su expediente

particular, que aunque rechazables sin-dicalmente, no siguen el modelo de Seat. Falta ver en la propia Seat, si la dirección se atreve a repetirlos en un futuro. Pero todo apunta que no le será tan fácil insistir en la misma vía. De algún modo, el grito de «Nunca más acuerdo de despidos» ha sido escuchado, al menos de momento.

La lucha continúa

La mayoría de despedidos que desean reingresar aún siguen en la calle. La cadena de recursos ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, y al tribunal de Casación del Supremo, prometen un proceso de lucha largo, a menos que la dirección de la empresa desista recurrir y readmita o reingrese a todos los trabajadores despedidos hayan denunciado o no, y si lo hicieron, hayan obtenido la nulidad o la desestimación de la demanda.

Además, los planes de la dirección del Grupo no son para estar tranquilos. Con el cambio de presidente en el Grupo, el reforzamiento en el control de las acciones de la familia Porsche, y la actuación de la Comisión Europea contra la Ley VW que da al Estado de baja Sajonia una minoría de bloqueo, nuevas ofensivas contra el empleo y los derechos de los trabajadores se otean en el horizonte. Y ello sin contar con las cíclicas crisis del mercado.

La incertidumbre se pasea por Seat. Hasta el mes de marzo no se fijarán los objetivos del Grupo VW para Seat. Mientras, los rumores sobre la puesta en venta de la marca Seat son desmentidos sin excesiva convicción y abonan aquello de «cuando el río suena...»

Tampoco los primeros pasos del gobierno de «Entesa» (PSC, ERC, ICV-EUiA) catalán, a pesar de su autoproclamado giro social van en dirección de parar los pies a las multinacionales, impedir los cierres de empresas, o legislar contra la precariedad laboral. Basta leer las recientes declaraciones del conseller de Industria, el señor Hu-guet, prometiendo amplias ayudas a Seat, sin exigir, al menos como contrapartida, la readmisión de todos los despedidos, siquiera acabar con el escándalo de no dar trabajo efectivo a los trabajadores que han obtenido el despido nulo.

Por otra parte, la reflexión en el interior del movimiento obrero avanza lentamente. La orientación sindical de colaboración de clases, posibilista, del mal menor, está lejos de ser batida. En el caso de Seat esta línea sindical ha tenido consecuencias dramáticas. El «Acuerdo de despidos» no deja de ser un paso más en la senda hacia el infierno de la desregulación y la pérdida de derechos, pero fue precedido y estimulado por otros acuerdos anteriores, la

Seat 2005-2007: más de un año en lucha por la readmisión

Escrito por Diosdado Toledano

Lunes, 13 de Marzo de 2006 14:06 - Actualizado Martes, 15 de Marzo de 2011 15:29

imposición de la doble escala salarial, la flexibilización de la jornada en perjuicio del trabajador como es el caso de la bolsa horaria, la implantación del Trabajo en Grupo que facilita que los propios trabajadores presionen a los compañeros que caen en baja de enfermedad para que vuelvan al trabajo... Algunos de estos acuerdos se plasmaron en el XVII Convenio, entre aplausos de la patronal, del ex presidente Pujol, y también de los dirigentes sindicales en Seat del PCC, que se reclaman del sector crítico de CC OO.

Sin embargo, la demostración que la resistencia y la lucha obtiene resultados, junto con el estímulo de las grandes batallas sociales que se libran en Europa, en particular de los éxitos contra el contrato juvenil en Francia, junto a la visión del precipicio si se persiste en un sindicalismo del egoísmo y de la competitividad, estimulará emprender otros caminos y orientaciones. En todo caso, la reconstrucción del movimiento obrero sólo pasará por la profundización de la democracia en su seno, por garantizar la participación de los trabajadores en los procesos de negociación y lucha, por defender de manera radical y coherente los derechos sociales, en primer lugar el derecho a un trabajo digno y estable, por abolir la precariedad, con métodos de autoorganización y de extensión de la solidaridad, luchando por objetivos claramente anticapitalistas, el control obrero, y la colectivización de la producción y su planificación bajo control democrático de la clase trabajadora y de la ciudadanía.

[1] Las ayudas de las administraciones a VW son cuantiosas. En 1986 el INI accionista anterior de Seat condona la deuda de 400.000 millones de pesetas de esta empresa antes de entregársela a VW. En 1994 tanto la Generalitat de Catalunya como la Administración del Estado conceden a Seat 46.000 millones de pesetas en subvenciones. Entre 2003 y 2004 estas administraciones conceden créditos blandos por valor de 147 millones de euros. Además hay que contar múltiples subvenciones en materia de formación, etc.

[2] Consultar web www.moviments.net/despidosseat .

[3] Ídem.

[4] Ídem.

[5] Ídem.

[6] Ídem.

[7] Ídem.

[8] Consultar CD grabaciones conversación telefónica entre los señores. Carretero y Jané, delegados de UGT de Seat.