

Comisiones Obreras: Seat o no Seat

MANUEL CAMPO VIDAL

LAS elecciones sindicales celebradas en la empresa automovilística Seat el 29 de abril han terminado por convertirse en el principal punto de referencia para la discusión sindical en todo el país y particularmente en Cataluña. Contra pronóstico, o contra la tradición al menos, UGT adelantó a Comisiones Obreras en un porcentaje considerable, que permitió frases definitivas, como la calificación de "derrota sin paliativos" pronunciada por José Luis López Bulla, secretario general de la Comisión Obrera Nacional de Catalunya. De los sesenta y siete delegados en juego en el principal centro de trabajo, en la fábrica ubicada en la Zona Franca de Barcelona, UGT obtenía treinta delegados (siete técnicos y veintitrés no cualificados), CC. OO., 24 (tres y 21); CSUT, cinco (ningún técnico); Sindicato de Cuadros, tres independientes, tres representantes en el Comité de Empresa. Antes, en el mismo centro de trabajo, sobre un total de 48 delegados, CC. OO. tenía 21 delegados, UGT, 19; CSUT, cinco, y el Sindicato de Cuadros, tres.

Llegaban las elecciones sindicales en Seat en el centro de una espiral de inquietud sobre el futuro de la empresa, enmarcado en la crisis general de la industria automovilística mundial y particularmente europea. Al proceso de concentración de fabricantes de automóviles que se vive en Europa desde hace algunos años como defensa operativa frente a la llegada de las multinacionales americanas y japonesas había que añadir en los últimos meses la modificación de la política empresarial en Fiat, por ejemplo, para evitar ya concretamente la entrada de la japonesa Nissan en el territorio italiano, para lo que los hermanos Agnelli trataron de forzar un acuerdo con la Alfa Romeo.

Paradójicamente, mientras los Agnelli se defendían en Italia de la entrada de la Nissan recurriendo incluso una vez que se entendió como inevitable a reforzar su producción en la Unión Soviética, en una complicada jugada de ajedrez financiero internacional, la Nissan entraba en

Europa precisamente por Barcelona al adquirir un 30 por 100 de acciones de la Motor Ibérica, antes propiedad de la Massey Ferguson. Unos centenares de metros más allá de la Motor Ibérica, ya propiedad de los japoneses, en el mismo terreno de la Zona Franca barcelonesa, Fiat está presente en la dirección de la empresa Seat. Aunque puede dejar de estarlo en pocos días si en la rueda de prensa anunciada por los Agnelli en Roma para principios de mayo se diese a conocer esa decisión en el marco de la nueva estrategia industrial-financiera de Fiat.

Pero si la situación internacional en la industria automovilística europea y mundial está sufriendo vertiginosas modificaciones, la situación española no es tampoco la misma. Al afianzamiento de la Ford y a la entrada de la General Motors hay que sumar importantes cambios en el mercado automovilístico nacional. Lejos quedan los años cincuenta en que Seat era la única marca establecida. En 1971 todavía detentaba el 54 por 100 de la cuota del mercado, que en aquel año era sólo de un 6 por 100 para Citroën y de un 22 para Renault. En 1979, según datos del expediente de regulación presentado por Seat, Renault detenta el 32 por 100 de la cuota de mercado, Seat el 29, Citroën el 15, Talbot el 12 y Ford el 10. En otras palabras, este retroceso de casi el 20 por 100 de años anteriores en Seat se traduce en un "stock" de más de 75.000 coches en los saturados depósitos de la empresa.

El expediente de regulación de Seat

Llega a principios de este año la apertura de un expediente de regulación de empleo a Seat, que significaba, en líneas generales, que los trabajadores dejarían de trabajar durante un mes a cargo del Estado, es decir, del resto de los trabajadores. Se registró una oposición cerrada de Comisiones Obreras al expediente, mientras

no es un secreto que UGT iba instalándose en él. Seguía la lucha contra el expediente a un fallido intento de presionar por un nuevo convenio; hubo una huelga de tres días, algo forzada en opinión de algunos dirigentes sindicales, y después una vuelta al trabajo no menos forzada por los propios sindicalistas, en opinión de la mayoría de dirigentes.

Se enardecó el ambiente con especulaciones sobre una próxima decisión de Fiat respecto a Seat. Surgieron noticias como aquella de que Fiat se haría cargo con toda probabilidad de la ampliación de capital necesario para abordar el problema de Seat y si las elecciones significaban una victoria de UGT. Declaraba sólo horas antes de la apertura de las urnas el director general de Fabricación de Seat, señor Panella, que "todos nos alegráramos si ganase UGT". Visitó Felipe González la factoría de Zona Franca, registrándose algún desagradable incidente, protagonizado esencialmente por algunos trabajadores próximos a fuerzas extraparlamentarias. Sufrayó la televisión, como remate, esa visita y esas posibilidades de futuro de la empresa. Y ganó ampliamente UGT con la valiosa colaboración de las divisiones que arrastra la sección sindical de Comisiones Obreras de la empresa.

En un duro análisis del resultado publicado en "Mundo Diario", Silvestre Gilaberte y Bernardo Carrasco, militantes de CC. OO. no identificados con los criterios de la dirección del sindicato, manifestaban que CC. OO. ha perdido en Seat por diversas razones, entre las que figura la política seguida en el amplio sector de técnicos y administrativos, perdiendo la influencia que en su día llegó a tener, en el entorpecimiento desde la dirección de Comisiones en Cataluña de las expectativas de recuperación organizativa que abrió la primera conferencia de Seat, en la no aparición de la revista "Asamblea Obrera", que desde enero de 1970 había estado presente entre los trabajadores, y en la fácil solución de los recursos a las sanciones y peticiones de expulsión internas en CC. OO., que ha ido

alejando de la afiliación e influencia a un importante sector de trabajadores identificados con la línea general de Comisiones.

Para Nicolás Sartorius, que estuvo el primero de mayo en la manifestación de CC. OO. en Barcelona, hay que ir a fondo en el tema Seat y analizar sin reparo alguno qué es exactamente lo que ha sucedido. Para otros dirigentes consultados por TRIUNFO, el problema central, más allá de los errores concretos —errores los tenemos todos, dijo marcelino Camacho a propósito de Seat—, residen en el tipo de acción sindical desarrollada, que no se diferencia prácticamente en nada de la acción sindical adecuada para una etapa de crecimiento económico. La intransigencia en la negociación de cualquier expediente de regulación o cualquier recurso empresarial para afrontar la crisis habría llevado, según las mismas opiniones, a un voto útil anti Comisiones en el marco del miedo a la pérdida del puesto de trabajo, según esas mismas fuentes. Ese clima de miedo llevó a las urnas a un 82 por 100 de los trabajadores de Seat, porcentaje insólito en unas elecciones sindicales en España y ampliamente superior a la participación registrada en cualquier elección política en este país.

El tema central está ahora en si lo sucedido en Seat servirá para abrir un proceso de reflexión en el seno de las Comisiones Obreras catalanas, cuya acción sindical propiciada desde la dirección no coincide exactamente con la propuesta por la dirección de la misma central a nivel estatal. Entre tanto, la hegemonía sindical en Seat ha pasado a UGT y la pérdida por parte de Comisiones tiene un valor político superior al que en principio sugiere el propio descalabro electoral. No en vano en los documentos del Partido Comunista se leía antes de la muerte de Franco que la democracia se implantaría mediante una ruptura, mediante una acción democrática nacional consistente en una huelga general que debía arrancar de Seat. Bandera de lucha de los trabajadores. ■