

## Seat, en un moment crucial

- La raó diu que s'han d'acceptar les condicions de l'empresa perquè no s'ha de votar amb les tripes

JOSÉ ANTONIO BUENO\*

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 11.03.09

No és una novetat aprofitar una circumstància aliena a la causa d'un problema per justificar una actuació concreta. És allò d'"aprofitant l'avinentesa...", prendre una decisió incòmoda o impopular. Aquesta crisi que ens envolta serveix per a moltes coses en molts sectors, incloent-hi el de l'automòbil, segon damnificat de la crisi, després de la banca.

Des de fa anys el món de l'automoció està ficat en una fugida cap endavant: més volum i tecnologia a menys preu i, per tant, cost. La situació del sector era, per se, insostenible. I aquesta crisi global, gairebé còsmica, està servint per afrontar una problemàtica que res (o molt poc) hi té a veure. El sector europeu té un excés de capacitat de producció d'almenys un 20%, és a dir, sobren entre 12 i 16 fàbriques. La conjuntura destapa els problemes estructurals. Com qualsevol altra desgràcia inevitable, tots desitgem que aquesta no recaigui damunt nostre. Si s'ha de tancar una fàbrica, que sigui a Bèlgica, el Regne Unit o el Marroc abans que a Catalunya. El campí qui pugui s'aplica, i molt, en temps de crisi.

QUAN PASSI aquesta crisi, que passarà, tornaran els defensors del lliure comerç i del laissez faire liberal, amb les deslocalitzacions. Però ara el treballador del Baix Llobregat ha aconseguit una pròrroga gràcies a la

cobdícia dels banquers d'inversió nord-americans que han desestabilitzat tot el sistema financer global. S'ha d'aprofitar aquest temps extra. Les ajudes de les administracions central i autonòmica als fabricants no només són neces- sàries, sinó que les exigeix una societat que vol tallar aquesta hemorràgia permanent de males notícies econòmiques. A Catalunya, s'està fent tot el que és necessari.

Un cop salvada Nissan, almenys temporalment, el focus de l'atenció recau en Seat, supervivent de mil crisis. L'expansiva estratègia per al 2018, amb vendes de 800.000 cotxes, queda ara temporalment a la nevera a l'espera de temps millors. Per passar el mal moment, el grup Volkswagen (VW) ofereix fabricar a Martorell un tot terreny d'Audi. Es posa la planta al davant de la marca, una solució d'emergència que ja es va experimentar amb èxit per sortir de la crisi del 93. Llavors es van fabricar a Martorell models de Volkswagen (Caddy i Polo Classic) gràcies als quals es van assolir nivells de producció i rendibilitat mai vistos. Lamentablement el sacrifici va ser erm, ja que els models de la nova Seat no van atraure de manera suficient el públic. I Seat ha tornat a tenir problemes, agreujats per un mercat molt complicat.

La direcció ha jugat molt bé les seves cartes, aporta una solució transitòria si, i només si, els treballadors accepten congelar el seu salari durant dos anys (amb matisos, després de l'última negociació), comptant amb les ajudes públiques. Una cosa legítima i comprensible en qui pot exercir la seva posició de força. Ara la pilota queda clarament a la teulada de la representació sindical, que ha optat per proposar un referèndum veient la falta de suport de la segona força sindical, CCOO.

La situació és més complexa del que sembla. Per un costat el fet objectiu és acceptar una congelació salarial a canvi de certa garantia d'ocupació. No sembla un mal acord, encara més amb una inflació prevista exigua que delimita la pèrdua de poder adquisitiu real. Qualsevol treballador votaria, racionalment, a favor de l'acord. Però no es pot obviar que CCOO està enmig d'un profund canvi intern que pot convertir-se en fractura segons quin en sigui el resultat. I el que menys necessita en aquests moments Seat és una radicalització en unes negociacions que tot just han començat, ja que l'adjudicació d'un nou cotxe per fabricar és, només, una part de la solució.

La votació, amb la pressió que hi ha posat l'empresa, hauria de ser favorable a l'acord, però el resultat no està, ni molt menys, assegurat. Hi ha 11.000 centres de decisió, tots i cada un dels treballadors, amb les seves expectatives i les seves pors, amb les seves fílies i les seves fòbies. No haurien de votar amb les tripes, sinó amb la raó. I la raó diu que s'ha d'acceptar el que proposa l'empresa encara que no s'acabin de compartir tots els arguments. Quan Volkswagen amenaça, sabem que compleix (trasllat del 10% de la producció de l'Ibiza a Bratislava el 2002). Ara amenaça fort i clar. No vull pensar que Seat vulgui provocar una escissió a CCOO, o que estigui jugant a subhastar ajudes entre estats on disposa de plantes.

EL GRUP VW presentarà aquesta setmana els seus resultats, i la setmana següent ho farà Seat. ¿S'exigiran més esforços a l'empresa que presentarà els pitjors resultats del grup? ¿Com afectarà el control de VW per part de Porsche? CCOO no pot deixar sola UGT en les negociacions futures. La confrontació no portarà a res de bo i el pacte és imprescindible. Volkswagen no hi té res a perdre.

Confiem que ben aviat podrem tenir, també, confirmada la pròrroga a Seat perquè es pugui treballar en un futur millor. Potser no ens agrada cedir, potser les raons que dóna l'empresa no són suficients, però és l'únic camí quan les amenaces són tan creïbles com ara. És el destí del nostre país, que pateix la debilitat de no ser centre de decisió.

\* Soci d'Europaxis.