



# NISSAN I SUBCONTRACTES



## Reflexions d'una lluita



# AMB ELS I LES TREBALLADORES DE NISSAN I LES SUBCONTRACTES! EN DEFENSA DE LA SANITAT PÚBLICA!

AMB INTERVENCIONS DE  
JAVIER TURRILLO: CGT COMITÈ VAGA NISSAN  
WALTER MASSARO: TREBALLADOR SUBCONTRACTA NISSAN  
MONTSE ABOLAFIA: SECCIÓ SINDICAL CO.BAS TITANLUX  
MARIBEL RAMÍREZ: DELEGADA CGT HOSPITAL BELLVITGE

**DIVENDRES 19, 19H**  
**PLAÇA DE LA CULTURA (BELLVITGE)**

ORGANITZA:



AMB EL SUPORT DE:



HOSPITAL DE BELLVITGE SECCIÓ SINDICAL TITANLUX

## LA MARINA AMB NISSAN!



EN DEFENSA DELS LLOCS  
DE TREBALL, SOLIDARITAT!  
PÇA MARINA - DISSABTE 6 DE JUNY 11H

## Solidaritat i Comitès de suport

Des del primer moment, vam voler fer costat amb solidaritat, la lluita de Nissan i les subcontractes. Així, vam impulsar, juntament amb organitzacions veïnals, sindicals i polítiques, xerrades Bellvitge (L'Hospitalet), dues a la Marina de la Zona Franca i una altra a Sants, i la formació en els dos últims barris, de Comitès de Suport.

És a destacar, l'enviament des del *Sindicato Independiente de Trabajadores de Nissan Mexicana*, de Cuernavaca, de la *FESIIAAN* - federació de la automoció- i de *Nueva Central de Trabajadores* de Mèxic, de missatges de solidaritat i l'oferiment d'accions a Mèxic de suport als i les treballadores de les plantes catalanes.



Xerrada i Comitè de Suport de Sants (BCN)

## Presentació

# La importància del tancament de Nissan en el marc de la crisi capitalista i la pandèmia

L'onada d'anuncis d'acomiadaments i tancaments és interminable i mundial. General Motors 21.000 persones, Renault gairebé 15.000, Ford 12.000, Toyota 18.000 (tot això només en les seves plantes nord-americanes), Nissan tanca les plantes de Barcelona i Indonèsia... Però no és només en la indústria de l'automòbil: Airbus ja compta amb 15.000 acomiadaments, Pfizer farmacèutica 19.000, ING i Home Depot 7.000, Philips 6.000...

La pandèmia ha provocat un relançament de la crisi capitalista que ja existia. Però, al seu torn, les grans multinacionals han vist l'oportunitat per justificar una nova concentració de capital, amb ajustos de plantilles i reducció de costos i deslocalitzacions de la producció. És a dir, preparant-se per descarregar sobre els i les treballadores la crisi.

Els tancaments i deslocalitzacions tenen un d'aquests dos objectius: o reforçar el seu pes polític en els estats d'origen de les multinacionals, o el desplaçament de la producció a països de mà d'obra més barata. Aquest últim objectiu, la deslocalització a la recerca de mà d'obra barata, és ben conegut. Però s'havia especulat, en alguns sectors de l'esquerra, sobre que les multinacionals no tenien pàtria. Però una vegada i una altra, obliden que elles demostren el contrari. Les multinacionals saben que gran part de les batalles pels mercats amb altres multinacionals no tenen a veure amb la lliure competència sinó amb la capacitat per influenciar l'estat del seu país d'origen perquè apliqui mesures que l'afavoreixin, li aportin recursos

o pugui limitar la competència amb lleis proteccionistes.

Potser l'exemple més notori d'això últim és Trump, que ha impulsat una política amb sancions a productes exteriors -xinesos o de la UE fonamentalment- al servei de la producció de les seves multinacionals, alhora que ha potenciat amb fortes ajudes la *relocalització* d'indústries en territori nord-americà. Són totes les grans potències les que fan el mateix. Merkel i Macron signaven un acord de 500.000 milions d'euros "*destinat a donar suport als sectors més problemàtics*" com l'automòbil, blindant la producció de bateries i elements estratègics dels futurs cotxes elèctrics a Alemanya i França.

Macron, que acordava amb PSA i Renault un paquet de 8.000 milions al sector, exigia que "*en contrapartida, els constructors es comprometen a relocalitzar el major valor afegit i a mantenir la totalitat de la producció industrial al país*". Merkel ho feia amb 2.500 milions.

L'Estat espanyol, tot i ser actualment el segon productor de vehicles en volum, no té multinacionals en el sector i hi ha nombrosos països amb mà d'obra més barata. El resultat és l'extrema debilitat industrial per aguantar les crisis. La destrucció d'ocupació a la pandèmia dobla la mitjana de la UE. I recentment entrem en la transformació dels Expedients de Regulació Temporals d'Ocupació en

acomiadaments i tancaments. Així doncs, és qüestió de temps si ho deixem a la lògica del capital imperialista. I aquest temps té a veure amb l'amortització o amb que puguin anar agafant diners públics que els surti a compte. Tota empresa, per allargar una mica més un tancament, posa la mà als diners de l'estat i fa comptes.



L'acord de tancament de Nissan és només el principi. L'impacte dels 2.500 treballadors/es directes s'estén a altres 20.000 indirectes (entre subcontractes i proveïdors). Aquestes primeres batalles d'aquest nou cicle són referents per a les batalles posteriors. Per això és tan important com acabin. Avui són les subcontractes les que han entrat en lluita.

Mentre això passa noves empreses són amenaçades per tancaments: va ser Saint Gobain, ara Nobel Plàstics, Bosch, Alphisa ... **És imprescindible la unificació de les lluites cap a una vaga general contra el desmantellament industrial: per exigir als governs la derogació de les reformes laborals (inclòs l'article 51), una llei que prohibeixi els acomiadaments i mesures de nacionalització davant els tancaments.**



# Nissan:

## Pla de lluita per exigir la nacionalització

**El covid-19 ha accelerat la crisi capitalista que fa temps que es preparava, i Nissan és l'avançament de les "seves solucions": més misèria per la classe obrera, més beneficis per la patronal. 25.000 llocs de treball que es perden, però –en els dies que s'anunciava el tancament– les accions de Nissan van pujar fins el 20% i les de Renault fins al 30%.**

El tancament de Nissan, afirma Jose Vicente de los Mozos, president de la Associació Espanyola de Fabricants d'Automòbils i Camions (Anfac) i vicepresident de l'aliança Nissan-Renault "és un fort advertiment per posar-nos a treballar i fer que les fàbriques a Espanya siguin encara més rendibles". És a dir, si no abaixem sous, i retrocedim en les nostres condicions de treball, Nissan només serà la primera, amenaça la patronal. No és un discurs nou: ara fa un any, el mateix personatge imposava un acomiadament de 600 treballadors/es a Nissan. La majoria sindical va acceptar-ho, amb el Ministeri d'Indústria i la Generalitat. Hi havia una clàusula que garantia la

continuïtat de la planta i inversions de 70 milions en un túnel de pintura que mai no va arribar. Però els incompliments patronals queden en la impunitat.

El dirigent d'UGT es queixava, a la porta d'un concessionari i davant de més d'un centenar de treballadors, que després d'acceptar les mesures patronals, una doble escala salarial o els EROs, ara els deixen a l'estacada. Lamentable, perquè pel camí s'han deixat molts i moltes treballadors i treballadores penjades i ara hi ha menys força per fer front al tancament en una fàbrica que ja treballa només al 27% de la seva capacitat. La llei està al servei de la patronal i, encara més amb la reforma laboral del 2012, que el govern PSOE-UP no deroga, doncs els tràmits pel tancament són abreujats i, sinó hi ha acord en la negociació, la patronal el pot aplicar unilateralment.

Però la lluita pot derrotar la maniobra de la multinacional. La resolució del conflicte de Nissan

marcarà el futur de tots i totes: si la seva crisi la paguem altre cop els i les treballadores o no. La solució passa per una decisió política: la nacionalització de Nissan, que avui suposa el 7% del PIB català. La multinacional ha rebut 170 milions en ajudes públiques i ha incomplert els compromisos de futur. La nacionalització està pagada de sobres. Com a Alcoa, l'expropiació sense indemnització, sota el control dels i de les treballadores, ha de permetre una forta inversió en capital públic per posar en marxa la factoria al servei de les necessitats socials i el canvi energètic. Tampoc és una cosa inaudita: es va nacionalitzar Bankia el 2012, amb el Govern del PP i es van injectar 22.429 milions d'euros, com el govern italià ha nacionalitzat Alitalia arrel d'aquesta crisi, i Merkel està negociant nacionalitzar Lufthansa, entre d'altres empreses, al punt que s'ha modificat la normativa europea per a donar cabuda a aquestes situacions. Però la garantia per a que l'empresa nacionalitzada respongui a necessitats socials, incloses les de la producció de material sanitari per cobrir les mancances que s'han evidenciat amb la pandèmia, és que estigui sota el control dels i de les treballadores.

Políticament la CUP-CC s'ha pronunciat a favor de la nacionalització, mentre que Comuns i ERC han mencionat aquesta possibilitat. També CGT la defensa, mentre la direcció de CCOO diu que no és viable.

De moment, amb les plantes de Montcada i Sant Andreu de la Barca en vaga indefinida,



# sota control dels i de les treballadores



totes estan tancades. Però hi ha el perill que l'empresa aprofiti per iniciar el desmantellament, per això caldria ocupar la planta central de Zona Franca. És important la unitat sindical amb què s'ha declarat la vaga indefinida, però cal que la decisió última estigui en mans dels i de les treballadores. Com qualsevol signatura d'acord.

Per guanyar la lluita, s'ha de convertir la lluita contra el tancament de Nissan en un problema social i polític. La simpatia de la població treballadora és evident. Passar dels 3.000 treballadors de Nissan als 25.000 comptant les empreses auxiliars implicats en la lluita seria un canvi qualitatiu. Acciona Facility Services (amb 580 treballadors/es per manteniment), Calsonic Kensei Spain, amb dues fàbriques a Barcelona i Santa Margarida i els Monjos (200 treballadors/es en producció d'aire condicionat), Gestamp a Abrera (250, amb components

metàl·lics), Marelli (170 tubs d'escapament), Lear Zona Franca (105) i fins a 500 empreses fan aquest teixit de 25.000 treballadors i treballadores que poden quedar a l'atur. La coordinació de totes és determinant.

Organitzar i mobilitzar – localitat a localitat amb comitès de suport– ha de portar a un un clam que exigeixi a totes les institucions la decisió política contra el tancament de Nissan. Avançar cap una gran mobilització davant el Govern i el Parlament. Posar sobre la taula una vaga general per imposar la nacionalització de Nissan.

## Estendre la solidaritat obrera

Les multinacionals sí que tenen pàtria. Renault presenta una reducció de plantilla de 14.600 llocs de treball, dels quals 4.600 a França, i Macron compromet la subvenció pública de més de 8.000 milions a canvi que PSA

y Renault assegurin “relocalitzar la producció de més alt valor afegit a França i consolidar i mantenir la totalitat de la producció industrial”. Els i les treballadores estem liquidats si entrem en la competència entre nosaltres, de diferents marques o dins la mateixa, per endur-se un model. **La solidaritat és la nostra millor arma.** No sobra ningú. O sortim tots i totes endavant o ens enfonsarem. Cal posar la producció al servei de les necessitats socials i repartir el treball entre les mans disponibles.

**NISSAN NO ES TANCA!**

**NACIONALITZACIÓ SENSE INDEMNITZACIÓ**

**ELS I LES TREBALLADORES NO PAGAREM LA SEVA CRISI**

4/06/2020

**LI**

# NISSAN:

## Com es parla de triomf qu

**S'acaba de signar l'acord per al tancament de Nissan. El comitè d'empresa i tots els sindicats que el formen (UGT, CCOO, SIGEAN-USOC i CGT) l'han presentat com un exemple i un gran triomf de la classe obrera. Nosaltres creiem que, al contrari, és una derrota. I fa encara més mal quan s'intenta vendre com una victòria.**

És una derrota perquè es pacta el tancament de Nissan quan l'eix de la lluita i de la vaga era "Nissan no es tanca", és a dir, que no s'acceptarien acomiadaments. Es reconeix la necessitat del tancament (acord punt 1) i dels 2.525 acomiadaments, a pesar que els sindicats asseguraven que tenien base suficient per denunciar als tribunals que el tancament no estava justificat. No hi ha hagut cap veu sindical contra l'acord que s'aixequés per dir que els llocs de treball no es venen, que les indemnitzacions o baixes incentivades són pa per a avui i fam per a demà, que no es podien abandonar els més de 22.000 treballadors/es indirectes. Tampoc s'ha informat les assemblees que hi havia una alternativa al tancament, amb la nacionalització/socialització, encara que com a CGT s'havia presentat un projecte. Amb aquestes premisses és normal que gairebé per unanimitat (només 9 vots en contra) els treballadors/es no veiessin cap altra sortida i votessin en assemblea la proposta unitària del comitè. El tancament pactat arrossega 22.000 treballadors/es directes o indirectes. Els sindicats es comprometen a la pau social i a aixecar la vaga que s'acosta

als 100 dies a Montcada i Sant Andreu de la Barca.

L'acord deixa a l'estacada els més de 22.000 treballadors i treballadores de subcontractes i proveïdores, i cadascuna es trobarà a la seva sort. De fet, una d'elles, Marelli/Calsonic, ja té un ERO amb acord sindical per a l'acomiadament de 57 treballadors/es de les plantes de Zona Franca i Santa Margarida i els Monjos. Una

era nou, havia portat les empreses de subcontractes, amb tots els colors sindicals, a formar una Coordinadora ja fa 4 anys per a fer-se visibles. Treballadors i treballadores de les subcontractes han participat en les mobilitzacions convocades pel comitè de Nissan, però no hi ha hagut pancartes del comitè de Nissan en suport a Marelli per parar els acomiadaments, ni a Acciona en el campament de



altra, Acciona, ja ha anunciat que trenca el contracte amb Nissan. Comença la sèrie d'acomiadaments i tancaments en cadena, que cada patronal voldrà aïllar per a imposar les seves condicions. L'acord de Nissan facilita a les empreses subcontractes els EROs per causes objectives.

En lloc de plantejar un front comú dels i de les 25.000 treballadores, el comitè d'empresa de Nissan va deixar insolidàriament a un costat als i les treballadores de subcontractes i proveïdores: ni tan sols en les reunions amb administracions o en el monogràfic del Parlament sobre el tancament de Nissan van tenir veu. Aquest fet, que no

Barna 3 per parar la sortida de camions, ni en les convocatòries de la Coordinadora. I ara no sols es comprometen a mantenir la "pau social en el si de l'Empresa Nissan. Així mateix les parts faran els majors esforços per a contribuir a la pau social respecte dels proveïdors." (punt 5 de l'acord)

**Els acomiadaments "traumàtics", així com les prejubilacions, es faran efectius el desembre de 2021**, quan cessi l'activitat industrial. Fins aleshores -com diu el comunicat de la patronal- "Hi ha el compromís de crear una comissió de seguiment per intentar evitar que es produeixin baixes traumàtiques", és a dir,

# an es signa el tancament?



i si és possible, “només” baixes incentivades. Les indemnitzacions han estat per sobre del que paguen moltes empreses i en la línia de l'acord de Continental pel tancament de la seva planta a Rubí. Són el preu de la pau social per a la multinacional. No obstant això, es tracta d'un preu baix si tenim en compte que no cobreix ni el 10% dels i les treballadores afectades. Els llocs de treball que es perden, a més, són de millors condicions dels que puguin venir, arrencades després d'anys de lluita i treball, que ara desapareixen i es venen com si pertanyessin a cadascun, quan en realitat són patrimoni

de tota la classe treballadora i l'única cosa que podem deixar als nostres fills i filles.

**L'acord també parla d'una reindustrialització, amb l'arribada d'una o diverses empreses. Però el tancament té data fixa i no està condicionat a l'arribada d'aquestes empreses.** És interminable la llista d'empreses que han tancat amb compromisos de reindustrialització que queden en res. I a ningú se li escapa la situació econòmica que travessem: el capitalisme aprofita la pandèmia i la brutal caiguda de la producció associada per accelerar una nova concentració de capitals: als països d'origen de les multinacionals (acord Macron-Merkel per blindar la producció de cotxes i bateries) i la deslocalització a països sense drets laborals i salaris molt baixos. L'Estat espanyol en automoció no és ni l'un ni l'altre, per la qual cosa està a costa de decisions de tercers.

**NOMÉS LA LLUITA UNIDA I COORDINADA POT REVERTIR ELS TANCAMENTS I ACOMIADAMENTS. TAMBÉ UNA REINDUSTRIALITZACIÓ**

L'acord allarga el termini per al tancament a desembre de 2021. Aquest és el temps per reorganitzar la lluita. Amb la pau social, compromesa per tot el comitè per a la plantilla de Nissan, el motor per evitar la sagnia de llocs de treball del tancament, està en les subcontractes i proveïdores. Unir les treballadores d'aquestes empreses, en lloc d'afrontar la situació empresa a empresa, és determinant. En aquest sentit, l'impuls de la Coordinadora és fonamental. **Però no pot ser només amb l'objectiu d'aconseguir les mateixes indemnitzacions i condicions que Nissan, sinó d'obrir una perspectiva per la defensa dels llocs de treball lligats a un projecte industrial que avui només el pot garantir el sector públic.** Les subcontractes són determinants perquè surti la producció de Nissan. La vaga unida hauria d'estar sobre la taula.

**L'única reindustrialització efectiva seria la nacionalització sense indemnització de la planta mantenint el treball per als i les 25.000 persones en plantilla, posant en marxa**



una producció que acompanyi l'anomenada transició energètica, sota el control dels i de les treballadores. En aquest sentit es va presentar un projecte signat per la CGT, la CUP i Anticapitalistes, al qual va donar suport Lluita Internacionalista, per avançar en la transformació de vehicles i crear un *carsharing* que pogués complementar el transport urbà, al costat de microbusos elèctrics. Cal avançar decididament en la defensa del sector industrial públic sota el control dels i de les treballadores.

Mentre es dona la batalla pel futur de Nissan i subcontractes, comencen a produir-se més tancaments: a Ripollet, Motherson Sintermetal presenta un tancament per a 184 treballadors/es, Nobel Plàstiques Ibèrica, de Sant Joan Despí, per uns altres 200. I tenim desenes de milers de treballadors/es en expedients de regulació temporal d'ocupació. Estem davant una terrible amenaça, sobretot al teixit industrial, pel futur de la classe obrera. No podem continuar veient com se signen un darrere l'altre els tancaments. El futur per un pla industrial passa per unir els sectors en lluita, per buscar un ampli suport popular, per convertir la defensa de la indústria i els llocs de treball en un problema polític i social vital, per posar en peu de guerra la classe obrera en una vaga general. Ens juguem el futur.

8/08/2020.

**LI**

# Recolzem la lluita d'Acciona i les

L'acord per al tancament de Nissan1 del 5 d'Agost precipita els acomiadaments a les subcontractes. Amb l'anunci d'Acciona de rescissió del contracte amb Nissan del 10 d'Agost, s'accelerava l'acomiadament dels seus més de 500 treballadors/es. El 24 es va constituir la taula de l'ERE i començava el compte enrere del mes obligatori de consultes.

La pilota està ara a la teulada del Comitè de Nissan: permetrà que treballadors/es de Nissan ocupin els llocs de treball d'Acciona? O que entri ara una ETT en el seu lloc? Convertirà les seves paraules de suport als i les treballadores d'Acciona en mobilització per impedir a Nissan l'esquirolatge contra la seva lluita? Els i les treballadores de Nissan



Entre Acciona i Nissan simulen desacords empresarials, quan el que compta és un pla comú d'aplicació del tancament. La rescissió del contracte intenta desactivar la convocatòria de mobilitzacions i de vaga a Acciona. Alhora Nissan ja ha anunciat que vol recol·locar els seus treballadors/es en els llocs d'Acciona per posar en marxa la producció l'1 de Setembre a la línia 1 i una setmana més tard a la 2. També podria fer-ho a través d'una ETT. Treballadores i treballadors d'Acciona van estar a les portes de Nissan el dia 24 defensant els seus llocs de treball i tenen convocades mobilitzacions i vaga indefinida.

haurien d'exigir al seu comitè que s'hi negui per a no trobar-se en aquesta situació. Lluitar per a evitar la divisió entre treballadors/es i el suport als més precaris és una qüestió de principis d'un sindicalisme de classe, no corporatiu.

**Per tot això és urgent que el Comitè de Nissan i cadascun dels 4 sindicats s'oposin públicament a qualsevol canvi de lloc de treball dels i les treballadores de Nissan als d'Acciona, i que adverteixin amb mobilitzacions per a impedir-ho. I si l'empresa justifica que aquells llocs són imprescindibles per a reprendre la producció, la resposta no pot ser cap altra que els absorbeixi Nissan a la seva plantilla.**



# lluita dels i de les treballadores i subcontractes de Nissan

No hi ha massa temps per a decantar el conflicte en favor dels i les treballadores d'Acciona i la resta de subcontractes: el temps el marca l'inici de producció a Nissan més que els períodes burocràtics de consultes, que sabem que són un tràmit. **Acciona i les subcontractes són imprescindibles per a la producció i totes unides (Marelli, Tachin, Snop, Magna, ISS) en la Coordinadora de Proveïdors i Subcontractes, a la lluita i a la vaga, poden demostrar-ho.** La llista d'empreses no hauria de quedar-se aquí: cal intentar arribar a les empreses que estaran igualment afectades pel tancament, és a dir, als i les **25.000 treballadors i treballadores que depenen de Nissan.**

I perquè no hi ha massa temps **s'ha d'intensificar la lluita des d'Acciona i les subcontractes amb tot el suport social. I és fonamental que siguin tots i totes les treballadores d'Acciona, els qui assegurin i reforcin la necessària unitat en la lluita per la retirada de l'ERE, discutint i votant en assemblea**



**el pla de lluita i que el comitè d'empresa i el de vaga responguin davant d'ella.**

Alhora, els comitès que es van formar de suport a la lluita de Nissan han d'activar-se amb la d'Acciona i les subcontractes. Cal crear nous comitès i estendre una xarxa de suport i la caixa de resistència.

Només així es podrà unir de nou la lluita de les subcontractes al futur dels llocs de treball de Nissan.

Perquè, que ningú s'enganyi, la diferència entre els treballadors de Nissan i els de les subcontractes són unes indemnitzacions i prejubilacions que només resolen el futur d'una minoria: si les coses continuen tal com estan, tots i totes estaran al carrer el Desembre de l'any que ve, enmig d'una gravíssima crisi que farà molt difícil trobar feina. Lluitar contra l'acomiadament dels 500 treballadors i treballadores



d'Acciona no és només una qüestió de solidaritat i de principis: és un pas estratègic per a guanyar el futur i el tan esbombat pla d'industrialització que a hores d'ara no és més que fum.

**La mobilització ha d'exigir també a la Generalitat que aturi el desmantellament del teixit industrial i es posi al capdavant per garantir el futur de la planta.** No pot estar sense fer res -o aplaudint com

l'Ajuntament de Barcelona (el sòl és del Consorci) prengui la planta de Nissan per a començar-ne la transformació, des de l'empresa pública resultant, a una indústria transport públic sostenible. Es projecta la transformació de vehicles de combustió a elèctrics per a poder ser utilitzats en un sistema de carsharing (paral·lel al Bicing). Així mateix, TMB havia presentat un prototip de mini bus elèctric a finals de 2018. La producció d'ambdós projectes asseguraria els 25.000



davant l'anunci de l'acord per al tancament de Nissan- com marxa una empresa rere l'altra.

**I s'ha d'exigir al Parlament que actuï d'una vegada.** Va aprovar la proposta de la CUP-CC que la obligava a tramitar amb urgència l'exigència al Govern central de la derogació de l'article 51 i, què ha fet?. Amb aquest article les empreses apliquen unilateralment els seus plans de tancament i acomiadaments. Derogació immediata! I davant l'allau d'EREs que ens espera i han començat a caure, serà urgent reclamar als sindicats un pla de lluita contra els acomiadaments i per imposar al Govern PSOE-Unidas Podemos la derogació de la reforma laboral.

El Juliol es presentava un **pla de "socialització" de Nissan.** El pla preveu que un acord entre el Govern central, la Generalitat i

llocs de treball durant anys.

Cal un front de sindicats, associacions, partits, per a exigir la nacionalització de Nissan, sense indemnització, exigint que torni els 170 milions de diners públics que se'ls van entregar -les indemnitzacions per al tancament els costen la meitat- sense respectar els seus compromisos. És l'hora de donar una perspectiva industrial pública que impulsi la transició del transport, i que es posi sota el control dels i les treballadores.

**Hi ha futur: la mobilització unitària ha d'obrir-lo!**

25/08/2020

**LI**

(1) Nissan: Com es parla de triomf quan es signa el tancament?

**Més sobre la signat**

**Dos dies després de la signatura de l'acord trèiem una declaració qüestionant l'anunciat triomf (adjunta).**

**Efectivament, el drama no era que una majoria de treballadors/es encara cregui que n'hi ha prou amb una indemnització, i que això és el màxim que es pot aconseguir, sinó que no hi hagués cap veu que discrepés d'aquesta posició clàssica de les direccions de CCOO, UGT i USO.**

Es van fer alguns comunicats de CGT, primer de la secció sindical, més tard de la FESIM estatal de suport total a l'acord, i en els quals donava per iniciada "la lluita" per la reindustrialització, un simple compromís que no obliga Nissan a res, quan en el mateix acord s'havia segellat la pau social. Gairebé dos mesos després: ¿on és la lluita per la reindustrialització?

Unes setmanes més tard, el 25 d'agost, la secció sindical de CGT presentava un escrit en el qual reconeixia que la signatura de l'acord de Nissan "era contradictòria amb la política cap als EROs, som conscients i assumim aquesta contradicció, però creiem que era necessari per avançar en un nou procés industrial".

Efectivament fins aleshores CGT no havia signat tancaments ni acomiadaments. Agafar-se

# Alguns debats a l'esquerra

a la reindustrialització, és vendre fum. No perquè no calgui lluitar per ella, perquè sempre hem explicat als i les treballadores que no ens podem fiar de les promeses de patrons i governs. Aquest precedent obre un debat a futur.

La immediata conseqüència la trobem en la lluita d'Acciona. La secció sindical de CGT havia aixecat com a referència la lluita pels llocs de treball, davant de l'opció de negociar les indemnitzacions, i impulsat l'acampada del magatzem de Barna3. Si signar el tancament amb indemnitzacions és bo per als i les treballadores de Nissan, per què no ho serà per a uns altres amb menys dimensió i pes mediàtic? Els i les treballadores que havien estat en primera línia a Barna3, no van entendre el que passava amb CGT Acciona.

Nissan era i és un emblema en què es miraran les lluites futures, per això era tan important mantenir una posició de principis, allà on teníem més possibilitats per defensar-la, creant un precedent que en pocs mesos es tornarà essencial. Sense una

rectificació, qüestionant la signatura de l'acord, sense reprendre el camí de la lluita i no la pau social amb Nissan, no és possible encarar el futur immediat. En primer lloc, per salvar els 550 llocs de treball d'Acciona i també els de les altres subcontractes.

Control i ocupació de fàbrica  
El comitè d'empresa de Nissan convocava vaga indefinida, que es va aplicar a les plantes de Montcada i Sant Andreu de la Barca. La planta principal a la Zona Franca no va parar i els i les treballadores van contribuir amb una part del seu salari, i a través de la caixa de resistència, a mantenir la vaga. Als dos dies la planta principal va haver d'aturar la producció per falta de components. Aplaudim aquesta primera mesura amb poc cost per als i les treballadores, ja que amb el sou que cobraven els treballadors de Zona Franca es cobrien els de Montcada i Sant Andreu. A més, estàvem en el punt més àlgid de la pandèmia, que dificultava sortir amb fortes mobilitzacions. Però aquesta mesura aviat seria insuficient.

Les mobilitzacions que convocava el comitè sempre eren fora de la fàbrica, necessàries, però que obviaven un centre essencial de lluita: la fàbrica de Zona Franca. Una discussió era inevitable: tot i que no hi havia producció, a la Zona Franca els camions anaven i venien sense problemes, traient el material que necessitava l'empresa. ¿No calia paraitzar completament la planta de Zona Franca, estenent la vaga efectiva a tots els i les treballadores? ¿No hi havia una lògica sindical de passar de la pressió a la disputa de la fàbrica, amb una ocupació? Però aquests punts eren rebutjats categòricament per la direcció del comitè, sense ser tampoc qüestionats per CGT, sempre justificant-se en la unitat. És des d'Acciona que es planteja obertament la qüestió.

El 5 de juliol treballadors/es d'Acciona es plantaven davant del magatzem Barna3. No només feien aparèixer sobre la taula la lluita d'Acciona, sinó que plantejaven la necessitat de fer un salt en la mobilització contra Nissan i les subcontractes. El comunicat del comitè deia: "des del Comitè d'Empresa, CGT, CSIF, USOC, els delegats independents, i les i els treballadors d'Acciona hem impulsat l'organització d'un campament de resistència a la porta del magatzem, per impedir que pugui sortir qualsevol recanvi cap a la fàbrica d'Àvila. No acceptarem que Acciona, Nissan, i la resta de subcontractes continuïn jugant amb nosaltres i el nostre futur". I, en el seu comunicat, CGT Acciona, que juga un



paper rellevant, deia “Ocupació de les plantes per defensar els nostres llocs de treball i nacionalització de l’empresa i les subcontractes sense indemnització i sota control de les i els treballadors”.

El campament va ser aïllat pel comitè de Nissan, també per CCOO i UGT, amb tensions amb una part dels independents que no hi estaven d’acord. El 17 de juliol, dia abans d’aixecar el campament, la seva assemblea afirma “Que hauria estat necessària i era possible una acció coordinada i decidida des de tots els i les treballadores de Nissan i les subcontractes per impedir que de Nissan sortís un sol cargol. No podem permetre que Nissan, Acciona i les altres subcontractes ens presentin fets consumats.” L’assemblea crida a la mobilització unida,

per derogar l’article 51 de l’Estatut dels Treballadors i per la nacionalització de Nissan.

Com ha demostrat Saint Gobain, amb una força infinitament menor a Nissan, és possible salvar l’ocupació, i per aconseguir-ho, qüestionar el control de la producció bloquejant fàbrica i magatzems, ha estat determinant.

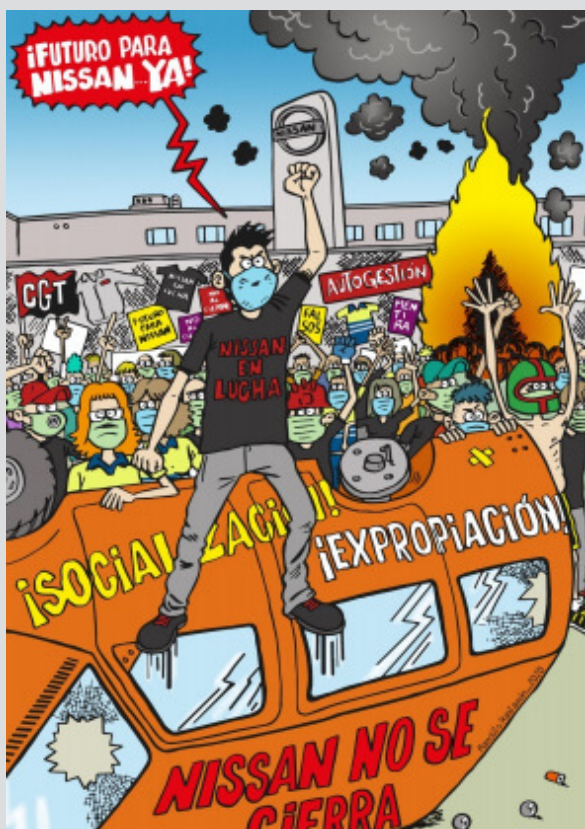
**La nacionalització o socialització.** Si hi havia una possibilitat real de defensar els llocs de treball era amb l’amenaça de nacionalitzar l’empresa. No era una cosa impossible: el PP al 2012 havia nacionalitzat Bankia posant més de 20.000 milions a fons perdut, a Itàlia s’acabava de nacionalitzar Alitalia ... Aquesta mesura no la descartava cap govern -fora de dretes o esquerres- per defensar la indústria estratègica. I Nissan,

com la resta de l’automoció, pesa i molt en el PIB i en l’ocupació industrial.

El 22 de juliol s’havia presentat un pla anomenat de socialització, que signava la CGT al costat d’Anticapitalistes i la CUP, i al qual vam donar suport des del primer moment. Aquí no hi ha espai per discutir el nom, si nacionalització, socialització i altres temes més que van sorgir. Tampoc en com introduir el control dels i les treballadores en l’empresa nacionalitzada, que efectivament era una qüestió clau i estratègica per anar més enllà de la simple intervenció pública (com a Bankia).

Però la campanya prenia força si efectivament anava a estar al servei de la lluita sindical per la defensa dels 25.000 llocs de treball, no per ser una

## Socialitzar la Nissan



El 22 de juliol CGT, Anticapitalistes i la CUP presentaven una proposta per socialitzar Nissan, salvant l’ocupació directa i indirecta, amb una producció dirigida a la transició ecològica en les ciutats i avançar en la sobirania industrial i posant l’empresa pública sota el control dels i de les treballadores. El pla industrial suposaria la reconversió de la fàbrica cap a la producció de cotxes elèctrics destinats al *carsharing* públic (ús temporal de vehicles), al costat del desenvolupament del prototip que TMB va presentar a finals de l’any 2018 d’autobús petit elèctric.

A l’expropiació de Nissan se sumaria la devolució dels 180 milions d’ajuts públics rebuts en l’última dècada, al costat dels 100 milions de diners públics que s’havien compromès a Nissan si avançava en un nou model. Així mateix, es té en compte la propietat pública municipal de terra, incloent propostes per rendibilitzar el *carsharing*.



“bona idea”. I realment, la lluita per la nacionalització mai va ser un eix d'intervenció de la secció sindical de CGT Nissan en el conflicte, en cap de les nombroses declaracions públiques durant les mobilitzacions, i tot just surt a finals d'agost.

Cal assenyalar que la secció sindical d'Acciona de CGT i l'assemblea esmentada del campament de Bar-na 3, sí que la va defensar. Va ser el punt més avançat de la lluita, quan es podien obrir perspectives noves. En el comunicat del 17 de juliol, pel qual es posa fi al campament de Bar-na 3, s'acaba dient: “En segon lloc, assumint que si finalment Nissan-Renault se'n van, no es pot permetre aquesta pèrdua en ocupació ni en teixit industrial, per la qual cosa ha de posar en peu un pla nacionalitzant l'empresa i procedint a un pla industrial públic, en el qual els i les treballadores tenim molt a dir i decidir. S'han

començat a presentar projectes que demostrin la viabilitat d'aquest projecte públic.”

Però aquestes frases fonamentals van estar acompanyades d'una potent campanya que els donés alè. Es va paraitzar, sense explicar per què, una campanya de

signatures al juny en què participaven els sindicats de la Mesa Sindical (CGT, IAC, SO, COS i Cobas) per la nacionalització de Nissan, a la qual vam donar suport immediatament des de Lluita Internacionalista,. No va ser fins a finals de juliol que es va presentar en roda de premsa la proposta de socialització de Nissan. Més val tard que mai, vam pensar i demanar que es rellancés la campanya en reunions presentant-la davant els treballadors de Nissan i de la subcontractes, sense èxit. Aviat va arribar la signatura de l'acord de Nissan que encara afeblia més la campanya, ja que perdía el que la unia la lluita sindical. Per exemple, era difícil aplicar tots els plans de finançament i expropiació de la multinacional amb un acord unànime amb els treballadors/es. Però, tot i així, calia intentar-ho. Però les propostes per relançar la campanya que vam fer es van anar ajornant una i altra vegada.



Tampoc el pla de socialització es presentava amb força a la taula per la reindustrialització, que comptava en la seva primera reunió amb la presència de la Ministra de treball del govern central i de la Consellera. Aquí la responsabilitat és molta, ja que no hi ha possibilitat de donar la batalla contra els tancaments i acomiadaments sense tenir sobre la taula els plans d'expropiació i nacionalització d'empreses. Una gran oportunitat perduda.

Josep Lluís del Alcázar

# Un comunicat escandalós: El comitè de Nissan es justifica.

El 22 de setembre, un dia abans que es complís el termini de consultes d'Acciona i es pogués procedir a aplicar els acomiadaments, el comitè d'empresa de Nissan treu un comunicat.

Caracteritza de “dany col·lateral” de l'acord signat de tancament la rescissió de contracte d'Acciona, que suposa l'acomiadament de més de 500 treballadors/es. En el comunicat defensa com a “legítim dret – dels treballadors d'Acciona- seguir treballant per a Nissan fins el desembre de 2021, així com tenir la possibilitat de la reindustrialització”. D'acord, però ve la primera falsestat: “Així ho contempla el nostre acord i així ho hem defensat també des del comitè, que hem estat al costat dels companys en moltes de les seves mobilitzacions”.

On és que l'acord de Nissan preveu que els treballadors d'Acciona i subcontractes estiguin treballant fins a desembre del 21 i s'integrin en el procés de reindustrialització? Anem al text. El punt 7è estableix: “S'acorda la creació d'una Comissió de treball per a la reindustrialització constituïda de forma tripartida i paritària entre la Direcció de Nissan, la Representació dels Treballadors i les administracions ...”. On són la representació dels comitès de les subcontractes?. I més endavant: “L'Empresa

*es compromet a seguir treballant per aconseguir alternatives de reindustrialització de les plantes afectades. L'Empresa es compromet a incloure en el contracte amb el possible inversor la garantia de contractació prioritària dels treballadors de l'Empresa afectats pel procediment d'acomiadament col·lectiu, prioritzant la contractació als treballadors amb minusvalidesa reportada i les nascudes en els anys 1970 i 1971 . “*

estrany que el comitè de Nissan no hagi convocat mobilitzacions en solidaritat amb els treballadors/es d'Acciona, cosa que ha fet que hagi estat molt escassa la presència de treballadors/es de Nissan a la lluita d'Acciona, quan no havia sigut així al revés.

L'escrit del comitè de Nissan també informa que el 24 d'agost els van presentar el problema d'Acciona i un pla per ocupar els seus llocs de treball. I la resposta del comitè



En els acords trobarem **una sola vegada** la paraula proveïdors. En el punt 5, quan diu: “Les parts es comprometen a desenvolupar des del dia 24 d'agost de 2020 aquesta activitat de conformitat amb els estàndards de qualitat i productivitat habituals i amb pau social en el si de l'Empresa Nissan. Així mateix les parts faran els majors esforços per contribuir a la pau social respecte dels proveïdors.” Pau social en els proveïdors, quan l'acord signa el tancament de Nissan al desembre del 21? I com es defensen aleshores els llocs de treball? Per això no és

és que això només serà possible després del període de consultes! I accepta que es vagi formant al personal de Nissan per fer-ho. Això és solidaritat? Vol dir que, a partir d'ara que ha finalitzat el període de consultes, ja no hi haurà oposició?

Finalment, anuncia que la multinacional, lluny de facilitar la situació dels treballadors de Nissan, ha aplicat una retallada de 400 euros als que van fer vaga a Montcada. El comitè adverteix que no ho permetrà, però tampoc hi ha símptomes de cap mobilització.

# A propòsit de la lluita de les subcontractades

**Parlem amb Walter Massaro, delegat d'UGT al comitè d'empresa de Calsonic / Marelli, empresa subcontractada de Nissan.**



**Lluita Internacionalista.- La patronal va dividint empresa a empresa per anar aplicant el tancament de Nissan. A vosaltres us va tocar els primers, no? Com ho vau viure?**

**Walter.-** Sí, clar que sí! La patronal va dividint les empreses, una per una. Mira, les conclusions que anem traient ara, és que si hi ha alguna cosa que va funcionar bé va ser la coordinadora d'empreses.

I sí, a nosaltres ens va tocar primer. A Marelli ens va tocar viure el tancament d'empresa, però amb una gran maniobra: ens fan un ERO per baixa productiva, llavors ens diuen "Farem fora 50 treballadors" i, mitjançant una assemblea, tots els treballadors (ningú sabia a qui li podia tocar ser acomiadat) va decidir negociar els diners per a tothom.

Sabent això, sabíem que anàvem a perdre, perquè no teníem el paràmetre de què anava a passar a Nissan. Doncs en aquell moment, Nissan estava tancada, i el seu Comitè negociava. Tot estava immobilitzat, i ens van agafar molt, molt malparats.

Les patronals saben maniobrar bé pel que fa a això: temps de vacances, temps de pandèmia ... es va ajuntar tot. I estàvem bastant sols. Hauria estat diferent si nosaltres haguéssim pogut coordinar tots els moviments.

Va arribar l'hora de negociar, els dies van s'anaven accelerant, el desgast (que sempre utilitzen les empreses) i al final, es va votar per assemblea un acord per diners, on ni tan sols vam poder tenir pre-jubilacions ni baixar el conveni especial, simplement vam aconseguir diners: eren 42 dies i 8.000 euros "lineals", aquests vuit mil lineals, ho explico, eren per afavorir a gent amb menys antiguitat. En el global serien uns 62 dies.

Simplement ens en vam anar amb això, però amb aquesta pressió, amb la por que imposen fa que la gent tingués por del judicial, de perdre-... teníem alguna cosa a la mà ... I algun fins i tot em deia: "Walter, on anem a parar si està tancada l'empresa...".

Aquest va ser el primer cop que van donar. El primer cop va ser per a Marelli.

**LI. Després va arribar el torn de Nissan i van signar l'acord. Quina valoració fas de l'acord?**

**W.-** Sí. Després arriba el torn a Nissan, i van signar l'acord. La valoració que faig és que és una derrota, evidentment. És una derrota per a tothom. Així com va ser una derrota per Marelli, perquè cal dir-ho clar: Marelli és la primera derrotada.

Quan cau derrotada Nissan, sota el meu punt de vista és una derrota perquè el tancament d'una empresa ho és, al marge dels diners que se'n portin els i les treballadores. Ells podran tenir avui per avui una bona indemnització, o una promesa de re-industrialització, però encara "no ha nascut el nadó", encara no sabem que pot haver-hi, i encara no es pot saber: les empreses avui et diuen una cosa i demà una altra.

Ara per ara, l'únic que sabem és que Nissan tanca, i això és un fracàs per a tothom, per a tota la classe treballadora! No podem dir que és una victòria!

La meva valoració de l'acord no és bona: si bé econòmicament ells se'n van anar molt enfortits, queden la resta (de subcontractades) molt vulnerables. Ja quedava "fora de joc" Marelli, i Nissan ara deixa les portes obertes perquè segueixin els altres

**LI.- Havíeu intentat treballar contra aquesta divisió patronal. Ens expliqueu la història de la coordinadora?**

**W.-** Nosaltres teníem una coordinadora des de fa més

de tres anys. Aquesta coordinadora es va formar sense sigles pràcticament, perquè no volíem discutir, volíem arreglar els problemes que teníem els treballadors de subcontractes sota el sostre de Nissan: els atropellaments i injustícies que patíem els treballadors de segona, o com ens dèiem últimament, els "invisibles". Per exemple, teníem els vestidors a un quilòmetre i ningú els feia servir perquè no era el que necessitàvem (al davant, a l'arribada); els autobusos ens van començar a cobrar; no teníem accés al menjador; ens amagaven quan hi havia visita, o sigui, que no se'ns veïés.

A partir de tot això va començar a aparèixer la coordinadora, que evidentment va començar a molestar: vam arribat a mobilitzar dins de Nissan i vam lliurar una carta a recursos humans, que amb molt menyspreu van rebre i van llençar a les escombraries. No vam tenir cap resposta. No ens reconeixien com a treballadors. Això va servir per organitzar-nos, tot i que, evidentment, no vam arribar a ser prou forts, si més no a les mobilitzacions. La patronal va actuar tan, però tan ràpid, que no ens va deixar organitzar-nos.

**Ll.- Ara és el torn d'Acciona. Com veus la situació del conflicte?**



**W.-** Ara toca el torn d'Acciona, que fa mal a l'ànima. Sabem que recentment no hi va haver acord. Van fer mobilitzacions però van tenir poca solidaritat de tots. La mateixa coordinadora fracassa a l'intentar ajudar a Acciona. Poden haver-hi molts factors: han confiat que anaven a sortir bé, o en què no necessitaven ajuda, o alguna cosa va passar. Alguna cosa es va complicar en certa manera perquè és l'única empresa on hi va haver una "fugida" de 350 treballadors fora de les federacions sindicals. D'aquesta fugida cal fer una lectura molt profunda. La més fàcil és a dir "van ser enganyats, o se'n van anar pels diners", però si fem una lectura profunda és perquè no creuen en nosaltres, no creuen en les federacions. Alguna cosa està

passant. No hi pot haver una fuga així.

I això s'ho ha de plantejar tothom. Arriba l'hora del conflicte i no hi ha acord. L'única manera de revertir aquesta situació, és la solidaritat de tots. I mobilitzar-nos amb ells, tots: des del comitè d'Acciona, el de Marelli, el de Magna, i de tots els comitès.

**Ll.- Nissan és només l'inici d'un profund procés de concentració de capitals en l'automoció. Com veus que caldria fer-li front?**

**W.-** Nissan és l'inici d'una profunda concentració de capitals. Ells diuen voler anar-se'n del continent per reduir despeses i obtenir més benefici, és evident!

Com fer front a aquesta situació? Unint-nos i mobilitzant-nos tots junts. Però també cal aclarir: que hem fracassat en les mobilitzacions que hem fet. Evidentment no van ser prou perquè no vam poder frenar el tancament.

Això portarà a un efecte dòmino, un efecte de fugida de les empreses. Si no canviem articles de la Reforma Laboral, o directament la tombem, els és molt més fàcil per a les empreses anar-se'n unilateralment: paguen el que han de pagar i se'n van,





se'n van de com si res: ¡no ho atura ningú!

I això portarà un greu problema per a Catalunya i per a Espanya: la desindustrialització del país està en camí. L'única manera de frenar-ho, sota el meu punt de vista, és amb les mobilitzacions obreres. Si els

obriers no ens mobilitzem i som solidaris un a un, -no com està passant, i espero que es pugui revertir, sota el sostre de Nissan-, si no aconseguim fer una unitat d'acció a nivell nacional, moltes empreses patiran aquestes conseqüències. Això només es pot frenar amb un front de

lluita popular, un moviment gran de treballadors on ens mobilitzem en contra de la desindustrialització. Sinó la situació del treballador està molt complicada: l'única cosa que queda és la mobilització obrera.

## Reflexions sobre la lluita d'Acciona

# “Tots som Nissan” o “els invisibles”

La Coordinadora de subcontractes i proveïdors havia popularitzat el lema: *“Mateix sostre, mateix dret!”* I què menys! Una consigna sindical tradicional com la de *“a igual treball, igual salari”* i tantes que busquen unificar la classe obrera, també en les seves condicions materials. Una consigna de mínims que té tot el seu potencial quan durant anys, treballadors i treballadores de subcontractes han patit discriminació, quan les diferències s'han fet insultants i obliguen a treballadors d'Acciona a canviar-se als lavabos i no als vestidors amb els seus companys i companyes ... *“Som invisibles!”* O *“No som rates, som subcontractes!”* reflecteixen aquest sentiment de ràbia i indignació, perquè sempre hi ha hagut treballadors de primera i de segona, fins i tot a la cua del cafè.

La coordinadora de subcontractes havia cridat a envoltar la factoria de Nissan amb èxit, però sense continuïtat, tot just amb una concentració a Plaça de Sant Jaume. L'ERO acordat a Marelli a finals de juliol, afeblia una de les empreses més

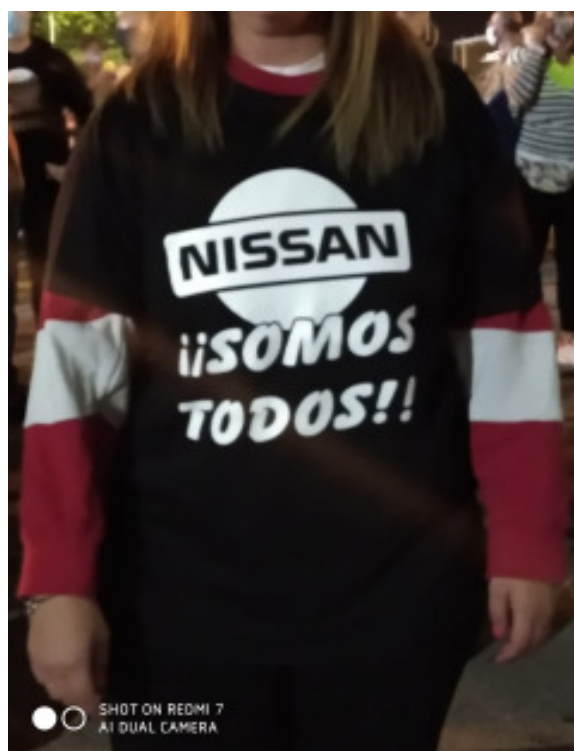
mobilitzades i motor de la coordinadora.

Des del comitè de Nissan es parlava sempre dels 25.000 llocs de treball, cridant-los a les concentracions, però mai deixant que aquestes tinguessin representació pròpia a les delegacions. Certament, des de les subcontractes es veia amb recel la participació en aquelles mobilitzacions, desconfiant que aquesta vegada sí, es forgés una unitat per a la solució dels 25.000 llocs de treball i no se'ls fes servir per a una sortida de la plantilla de Nissan. *“Tots som Nissan”*, però no tots som iguals.

Les empreses creen la divisió, però l'accepten des del sindicalisme de Nissan, no ja només amb les subcontractes, sinó amb doble escala salarial a

la seva plantilla. La primera iniciativa del Col·lectiu Ronda de denunciar Nissan per cessió il·legal de treballadors, ràpidament és aplaudida per una part dels treballadors i treballadores com un pas que havia d'haver donat el comitè feia anys per tallar d'arrel la discriminació.

No obstant això, en el marc de l'anunci de tancament de Nissan, la necessària



reivindicació “*mateix sostre mateixos drets*” és insuficient per defensar els llocs de treball dels 25.000, que només es podria aconseguir en una lluita unida. També cal evitar que esclati una disputa entre els treballadors / es d’Acciona i els de Nissan pels llocs de treball, però això només és possible partint de reconèixer la situació i reivindicacions dels més precaris, i aquí de nou la major responsabilitat està en l’empresa gran i el seu comitè, que era qui podia haver impulsat la unitat.

### Divisions en el si del comitè

CGT era el sindicat majoritari al comitè d’empresa d’Acciona, comptant amb la presidència, fins que 5 de les seves 7 delegats/des van decidir abandonar el sindicat per presentar una demanda amb el Col·lectiu Ronda per cessió il·legal, que pretenia aconseguir les mateixes condicions i indemnitzacions que els treballadors de Nissan. Inicialment CGT va seguir votant la continuïtat del president del comitè, però a mitjans d’agost ve el canvi d’aliances i CGT s’alia amb CCOO i UGT per revocar-lo. Nova aliança, que reproduïx la de el comitè de Nissan, més incompressible quan una majoria de treballadors/es està amb el Col·lectiu Ronda.



Com repercuteix a Acciona l’acord a Nissan, quan tot el comitè accepta el tancament a canvi d’indemnitzacions? Si per a la CGT de Nissan era un gran acord, ¿com era possible que des d’una posició de molta més debilitat com la d’una subcontracta, es presentés la defensa dels llocs de treball com a arma d’enfrontament a l’orientació de l’advocat del Col·lectiu Ronda? A la pràctica amb prou feines els i les treballadores han pogut veure dues estratègies diferents, sinó sempre coincidències en els comunicats: retirar l’ERO per

tornar a la fàbrica amb les mateixes condicions que els de Nissan (indemnització per acomiadament, prejubilacions i plans...) poder participar de la possible reindustrialització.

Llavors, quin era el fonament de tant enfrontament dins el comitè? A falta d’estratègies clares diferenciades, la tensió s’alimenta des de suposats arranjaments d’uns o altres amb l’empresa, per darrere, la qual cosa comença a dividir la plantilla. En els desmentits que succeiran d’un i altre bloc, mai apareix una divisió d’orientació, cosa que seria legítima i resoluble, si tot el comitè volgués resoldre, en una assemblea que decidís. Però no hi ha hagut cap assemblea decisòria impulsada per tots els i les delegades.

### Del campament de Barna3 al de Plaça de Catalunya

Dues accions similars, d’acampada: el 5 de juliol un grup de treballadors/es decidia impedir la sortida de material del magatzem d’Acciona a Barna3; el 19 de setembre, aquest cop a la plaça de Catalunya. Moltes cares repetides, però el panorama





Campament Barna-3



sindical havia canviat significativament.

Si en el primer CGT juga un paper significatiu, en el segon són els independents del Col·lectiu Ronda. El primer va ser important per posar sobre la taula la situació de la subcontracta i la necessitat de donar un salt en la lluita, amb el bloqueig i l'ocupació de la fàbrica. El segon campament, al final del període de consultes, permet una certa repercussió mediàtica i rebre solidaritat. Sorgeix de les inquietuds de treballadors/es que demanen una intensificació de la lluita, després de demanar una assemblea per expressar dubtes i proposar accions, tot i que no hi ha una assemblea sinó dues a la mateixa setmana, cadascuna desautoritzada per l'altre bloc. De nou s'imposa la divisió.

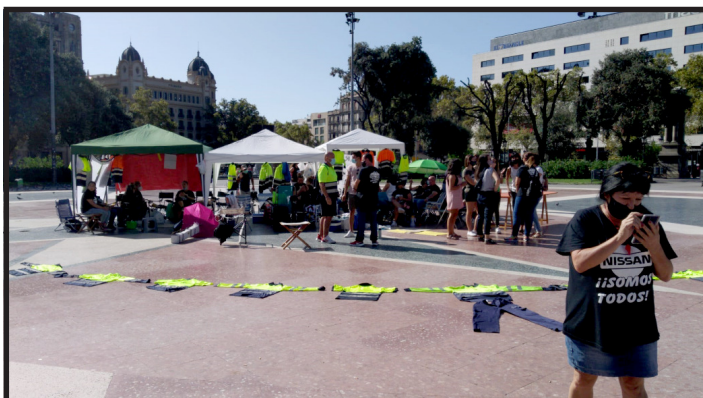
### ¿I ara? Assemblees, coordinadora i solidaritat

El període de consultes de l'ERO ha acabat sense acord entre l'empresa i el comitè. Però després de tres setmanes d'anunciar el retorn a la producció, Nissan no ha pogut recuperar el funcionament de les línies sense els treballadors d'Acciona que s'encarreguen de la logística de les peces, la qual cosa demostra la importància en el procés de producció de les subcontractes, i la força que aquesta posició els dona.

El fet que en el final de la negociació Nissan pressionés Acciona per a la reintegració de treballadors/es de la subcontracta als llocs de treball, és un exemple d'aquest potencial. Sembla que no hi va haver-hi acord

entre elles i el que inicialment va ser un parèntesi en la negociació, finalment no va permetre aquesta reintegració. Però aquesta posició de força i com mantenir-la és fonamental per continuar la lluita.

Arribats a aquest punt, és millor un no acord que un mal acord, que permet la continuïtat de la lluita, no només els 15 primers dies abans de la publicació, que deixaria via lliure per imposar els acomiadaments, sinó perquè no es pot deixar la resolució via judicial només en mans d'advocats. Però és d'absoluta urgència la reunificació dels i les treballadors/es, fins i tot independentment que segueixin els enfrontaments al comitè. I aquesta unitat, que no vol dir que ningú calli, només es pot fer en



Campament Pl. Catalunya



**assemblees decisòries per a tota la plantilla**, en què la resolució del pla de treball sigui acatada per tot el comitè. I hi ha possibilitats d'elaborar un pla de lluita, des de la incidència a Nissan amb els piquets en els torns, passant per la pressió sobre les institucions, perquè obliguin a un canvi de posició d'Acciona, empresa amb la qual totes les institucions tenen nombrosos contractes. Tampoc hi ha un altre camí per reforçar la mobilització que impulsar un altre cop **la coordinadora**, més quan tres empreses com Magna comencen el període de consultes. I **reactivar la solidaritat**, des **dels**



comitès de suport ja constituïts de la Marina / Zona Franca i Sants, i impulsant-ne de nous. I amb altres sectors, buscant **la unitat d'empreses que estan en lluita**.

*Josep Lluís del Alcázar*

# Última hora: Acciona sense acord

**El 26 de setembre, ben entrada la nit s'anunciava el no acord. Una barreja de ràbia i neguit entre els i les treballadores que esperaven a la porta de la negociadora. Què havia passat en les hores precedents?**

Dimecres, data en què vencia el termini del mes de consultes s'havia produït un gir en la negociació i es va aturar la reunió entre Acciona i els representants dels i les treballadores fins passades les 12 de la nit: l'anunci de reunions entre Nissan i Acciona per tornar a incorporar als treballadors/es d'Acciona als seus llocs de treball.

Semblava clar que la pressió de Nissan es basava en el fracàs del pla per a la substitució dels treballadors d'Acciona pels de Nissan formats amb presses (veure article sobre Comunicat). Un mes després del dia fixat per a la posada en marxa de la producció el 24 d'agost, no surten cotxes. Potser es combinin tres factors: la mobilització dels i les treballadores d'Acciona, que suposa una pressió evident per al seu relleu en la producció; les dificultats per suplantar aquests treballadors/es i un tercer -potser combinació dels dos anteriors- en el qual els mateixos treballadors de Nissan no vulguin ajudar a la suplantació dels seus companys/es.

El resultat era que Nissan pressionava a Acciona per a la reintegració immediata, desplaçant el centre de gravetat de la taula entre Acciona i els representants dels treballadors/es a la de les dues multinacionals. S'obria la possibilitat de la tornada als llocs de treball, que va despertar l'emoció entre els presents aquell dimecres nit.

Així la reunió proposada per l'empresa per al divendres s'encarava amb totes les esperances. No obstant això, l'acord entre multinacionals no arriba i Acciona reprèn el pla d'acomiadament de tots els i les treballadores i manté la seva última proposta de donar una indemnització de 30 dies fins a 18 mesos. La proposta és rebutjada per tot el comitè, sense excepció.

La reacció davant la informació provoca diversitat d'opinions. Des dels que aplaudeixen el comitè, als que l'enfronten. El no acord té una tramitació de 15 dies fins a ser publicat i que es puguin fer efectius els acomiadaments. Moment difícil en què s'han d'abaixar els braços. Però aquí novament treu el cap una divisió interna que ha marcat en excés tot el conflicte. Només una assemblea de tots i totes que prengui la decisió de com continuar, pot superar

