

Declaración de Lucha Internacionalista

NISSAN:

¿Cómo dicen triunfo cuando se firma el cierre?

Se acaba de firmar el acuerdo para el cierre de Nissan. El comité de empresa y todos los sindicatos que lo forman (UGT, CCOO, SIGEAN-USOC y CGT) lo han presentado como ejemplo y un gran triunfo de la clase obrera. Nosotros/as creemos que, al contrario, es una derrota. Y hace aún más daño cuando se intenta vender como victoria.

Es una derrota porque se pacta el cierre de Nissan cuando el eje de la lucha y de la huelga era «Nissan no se cierra» y que no se aceptarían despidos. Se reconoce la necesidad del cierre (acuerdo punto 1) y de los 2.525 despidos, a pesar que los sindicatos aseguraban que tenían base suficiente para denunciar en los tribunales que el cierre no estaba justificado. No ha habido ninguna voz sindical contra el acuerdo que se levantara para decir que los puestos de trabajo no se venden, que las indemnizaciones o bajas incentivadas son pan para hoy y hambre para mañana, que no se podía abandonar a los más de 22.000 trabajadores/as indirectos. Tampoco se ha levantado en las asambleas que había alternativa al cierre, con la nacionalización/socialización, aunque como CGT se había presentado un proyecto. Con esas premisas es normal que casi por unanimidad (sólo 9 votos en contra) los trabajadores/as no vieran ninguna otra salida y votaran en asamblea la propuesta unitaria del comité. El cierre pactado arrastra a 22.000 trabajadores/as directos o indirectos. Los sindicatos se comprometen a la paz social y a levantar la huelga que se acerca a los 100 días en Montcada y Sant Andreu de la Barca.

El acuerdo deja en la estacada a los más de 22.000 trabajadores y trabajadoras de subcontratas y proveedoras, y cada una se va a encontrar a su suerte. De hecho, una de ellas Marelli/Calsonic ya tiene un ERE con acuerdo sindical para el despido de 57 trabajadores/as de las plantas de Zona Franca y Santa Margarida i els Monjos. Otra, Acciona, ya ha anunciado que rompe el contrato con Nissan. Empieza la serie de despidos y

cierres en cadena, que cada patronal querrá aislar para imponer sus condiciones. El acuerdo de Nissan facilita a las empresas subcontratistas los EREs por causas objetivas.

En lugar de plantear un frente común de los y las 25000 trabajadoras, el comité de empresa de Nissan dejó insolidariamente a un lado a los y las trabajadoras de subcontratas y proveedoras: ni siquiera en las reuniones con administraciones o en el monográfico del Parlament sobre el cierre de Nissan tuvieron voz. Este hecho, que no era nuevo, había llevado a que las empresas de subcontratas, con todos los colores sindicales, hubieran formado una Coordinadora ya hace 4 años para hacerse visibles. Trabajadores y trabajadoras de las subcontratas han participado en las movilizaciones convocadas por el comité de Nissan, pero no ha habido pancartas del comité de Nissan en apoyo a Marelli para parar los despidos, ni en Acciona en el campamento de Barna 3 para parar la salida de camiones, ni en las convocatorias de la Coordinadora. Y ahora no sólo se comprometen a mantener la «paz social en el seno de la Empresa Nissan. Así mismo las partes harán los mayores esfuerzos para contribuir a la paz social respecto de los proveedores.» (punto 5 del acuerdo)

Los despidos «traumáticos» se harán efectivos en diciembre del 21, cuando cese la actividad industrial, también las prejubilaciones. Hasta entonces -como dice en su comunicado de la patronal- «Hay el compromiso de crear una comisión de seguimiento para *intentar* evitar que se produzcan bajas traumáticas», es decir y si es posible, «sólo» bajas incentivadas. Las indemnizaciones por encima de lo que pagan muchas empresas y en la línea del acuerdo de Continental por el cierre de su planta en Rubí. Son el precio para la multinacional de la paz social, sin embargo un precio bajo si tenemos en cuenta que no cubre ni el 10% de los y las trabajadoras afectadas. Los pues-

tos de trabajo que se pierden además, son de mejores condiciones de los que puedan venir, arrancadas por años de lucha y trabajo, que ahora desaparecen y se venden como si pertenecieran a cada uno, cuando en realidad son patrimonio de toda la clase trabajadora y lo único que podemos dejar a nuestros hijos e hijas.

El acuerdo también habla de una reindustrialización, con la llegada de una o varias empresas. **Pero el cierre tiene fecha fija y no está condicionado a la llegada de estas empresas.** Es interminable la lista de empresas que han cerrado con compromisos de reindustrialización que quedan en nada. Y, a nadie se le escapa la situación económica que atravesamos. El capitalismo aprovecha la pandemia y la brutal caída de la producción asociada para acelerar una nueva concentración de capitales: en los países de origen de las multinacionales (acuerdo Macron-Merkel para blindar la producción de coches y baterías) y la deslocalización a países sin derechos laborales y salarios. El estado español en automoción no es ni lo uno ni lo otro, por lo que está a expensas de decisiones de terceros.

Sólo la lucha unida y coordinada puede revertir los cierres y despidos. También una reindustrialización.

El acuerdo alarga el plazo para el cierre a diciembre del 2021. Este es el tiempo para reorganizar la lucha. Con la paz social, comprometida por todo el comité para la plantilla de Nissan, el motor para evitar la sangría de puestos de trabajo del cierre, está en las subcontratas y proveedores. Unir esas empresas, en lugar de afrontar la situación empresa a empresa, es determinante. En este sentido, el impulso de la Coordinadora es fundamental. Pero no puede ser sólo con el objetivo de lograr las mismas indemnizaciones y condiciones de Nissan, sino abrir una perspectiva por la defensa de los puestos de trabajo ligados a un proyecto industrial que hoy sólo lo puede garantizar el sector público. Las subcontratas son determinantes para que salga la producción de Nissan. La huelga unida debiera estar sobre la mesa.

La única reindustrialización efectiva sería la nacionalización sin indemnización de la planta que mantuviera el trabajo para los y las 25000, poniendo en marcha una producción que acompañe la llamada transición energética, bajo el control de los y las trabajadoras. En ese sentido se presentó un proyecto firmado por CGT, la CUP y Anticapitalistas, al que dio apoyo Lucha Internacionalista, para avanzar en la transformación de vehículos y crear un carsharing que pudiera complementar el transporte urbano, junto a microbuses eléctricos. Hay que avanzar decididamente en la defensa del sector industrial público bajo el control de los y las trabajadoras.

Mientras se da la batalla por el futuro de Nissan y subcontratas, empiezan a producirse más cierres: en Ripollet, Motherson Sintermetal presenta un cierre para 184, Nobel Plàstiques Ibérica, de Sant Joan Despí, a otros 200. Y tenemos decenas de miles de trabajadores/as en expedientes de regulación temporal de empleo. Estamos ante una terrible amenaza sobre todo el tejido industrial y el futuro de la clase obrera. No podemos seguir viendo cómo se firman uno tras otro los cierres. El futuro por un plan industrial pasa por unir los sectores en lucha, por buscar un amplio apoyo popular, por convertir la defensa de la industria y los puestos de trabajo en un



problema político y social vital, por poner en pie de guerra la clase obrera en una huelga general. Nos jugamos el futuro.

8 de agosto de 2020.