

Nissan: per què es parla de triomf quan se signa el tancament?

written by Lluita Internacionalista | 17 d'agost de 2020

S'acaba de signar l'acord pel tancament de Nissan. El comitè d'empresa i tots els sindicats que el formen (UGT, CC00, 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 no veiessin cap altra sortida i votessin en assemblea la proposta unitària del comitè. El tancament pactat arrossega 22.000 treballadors 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 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 ERO 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 era nou, havia portat les empreses de subcontractes, amb tots els colors sindicals, a formar fa quatre anys una Coordinadora per a fer-se visibles. Treballadors i treballadores dels 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 Barna3 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, 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 treballadors afectats. 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 no 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 els 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. Els 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 a les 25.000 persones en plantilla, posant en marxa una producció que acompanyi l'anomenada transició energètica, sota el control dels treballadors. 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 servei de cotxe multiusuari (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 treballadors.

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; Nobel Plàstiques Ibèrica, de Sant Joan Despí, per uns altres 200. I tenim desenes de milers de treballadors 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 demana 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 hi juguem el futur.

8 d'agost de 2020