



# NISSAN Y SUBCONTRATAS



## Reflexiones de una lucha



# 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

## Solidaridad y Comités de apoyo

Desde el primer momento, quisimos arropar en solidaridad, la lucha de Nissan y las subcontratas. Así, surgieron, junto a organizaciones vecinales, sindicales y políticas, la organización de charlas, como en Bellvitge (L'Hospitalet), dos en la Marina de Zona Franca y otra en Sants, y la formación en los dos últimos barrios, de **Comités de Apoyo**.

Es a destacar, la recepción, desde el *Sindicato Independiente de Trabajadores de Nissan Mexicana*, en Cuernavaca, de la FESIIAAN -federación de la automoción- y de la *Nueva Central de Trabajadores* de México, de mensajes de solidaridad y el ofrecimiento de acciones en México de apoyo a los y las trabajadoras de las plantas catalanas.



Charla y Comité de Apoyo de Sants (BCN)

## Presentación

# La importancia del cierre de Nissan en el marco de la crisis capitalista y la pandemia

La oleada de anuncios de despidos y cierres es interminable y mundial. General Motors 21.000, Renault casi 15.000, Ford 12.000, Toyota 18.000 sólo en sus plantas norteamericanas, Nissan cierra las plantas de Barcelona e Indonesia. Pero no es sólo en la industria del automóvil: Airbus 15.000, Pfizer farmacéutica 19.000, ING y Home Depot 7.000, Philips 6.000....

La pandemia ha provocado un relanzamiento de la crisis capitalista que existía ya. Pero, a su vez las grandes multinacionales han visto la oportunidad para justificar una nueva concentración del capital, con ajustes de plantillas y reducción de costes y deslocalizaciones de la producción. Es decir, preparándose para descargar sobre los y las trabajadoras la crisis.

Los cierres y deslocalizaciones tienen uno de estos dos objetivos: o reforzar su peso político en los estados de origen de las multinacionales, o el desplazamiento de la producción a países de mano de obra más barata. Este último objetivo, la deslocalización en busca de mano de obra barata es bien conocido. Pero se había especulado en algunos sectores de la izquierda sobre que las multinacionales no tenían patria, pero una y otra vez, olvidan que ellas demuestran lo contrario. Las multinacionales saben que gran parte de las batallas por los mercados con otras multinacionales no tienen que ver con la libre competencia sino con la capacidad para influenciar al estado de su país de origen, para que aplique medidas que le favorezcan, le aporten recursos o pueda limitar la competencia con leyes proteccionistas.

Quizás el ejemplo más notorio de esto último es Trump, que ha impulsado una política con sanciones a productos exteriores –chinos o de la UE fundamentalmente- al servicio de la producción de sus multinacionales, a la vez que ha potenciado con fuertes ayudas la relocalización de industrias en territorio norteamericano. Son todas las grandes potencias las que hacen lo mismo. Merkel y Macron firmaban un acuerdo de 500.000 millones de euros, *“destinado a apoyar a los sectores más problemáticos”* como el automóvil, blindando la producción de baterías y elementos estratégicos de los futuros coches eléctricos en Alemania y Francia.

Macron, que acordaba con PSA y Renault un paquete de 8.000 millones en el sector, exigía que *“en contrapartida, los constructores se comprometen a relocalizar el mayor valor añadido y a mantener la totalidad de la producción industrial en el país”*. Merkel lo hacía con 2.500 millones.

El Estado español, aun siendo actualmente el segundo productor de vehículos en volumen, ni tiene multinacionales en el sector y hay numerosos países con mano de obra más barata. El resultado es la extrema debilidad industrial para aguantar las crisis. La destrucción de empleo en la pandemia dobla la media de la UE. Y recién entramos en la transformación de los Expedientes de Regulación Temporales de Empleo en despi-

dos y cierres. Así pues, es cuestión de tiempo si lo dejamos a la lógica del capital imperialista, y ese tiempo tiene que ver con la amortización o con que puedan ir pillando dinero público que les salga a cuenta. Toda empresa, para alargar un poco más el cierre, pone la mano al dinero del estado y hace cuentas.



El acuerdo de cierre de Nissan es sólo el principio. El impacto de los 2.500 trabajadores/as directos se extiende a otros 20.000 indirectos (entre subcontratas y proveedores). Esas primeras batallas de este nuevo ciclo son referentes para las batallas posteriores. Por eso la importancia de cómo se acabe. Hoy son las subcontratas las que han entrado en lucha.

Mientras esto ocurre nuevas empresas son amenazadas por cierres: fue Saint Gobain, ahora Nobel Plásticos, Bosch, Alphisa... **Es imprescindible la unificación de las luchas hacia la huelga general contra el desmantelamiento industrial: para exigir a los gobiernos la derogación de las reformas laborales (incluida el artículo 51), una ley que prohíba los despidos y medidas de nacionalización ante los cierres.**

**LI**

# Nissan:

# Plan de lucha por la nacionalización

**El Covid-19 ha acelerado la crisis capitalista que hace tiempo que se preparaba, y Nissan es el adelanto de "sus soluciones": más miseria para la clase obrera, más beneficios para la patronal. 25.000 puestos de trabajo que se pierden, pero –en los días que se anunciaba el cierre– las acciones de Nissan subieron hasta el 20% y las de Renault hasta el 30%.**

El cierre de Nissan, afirma Jose Vicente de los Mozos, presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) y vicepresidente de la alianza Nissan-Renault "es una fuerte advertencia para ponernos a trabajar y hacer que las fábricas en España sean aún más rentables". Es decir, si no bajamos sueldos, y retrocedemos en nuestras condiciones de trabajo, Nissan sólo será la primera, amenaza la patronal. No es un discurso nuevo: hace un año, el mismo personaje imponía un despido de 600 trabajadores/as en Nissan. La mayoría sindical lo aceptó, como el Ministerio de Industria y la Generalitat. Había una cláusula

la que garantizaba la continuidad de la planta e inversiones de 70 millones en un túnel de pintura que nunca llegó. Pero los incumplimientos patronales quedan en la impunidad.

El dirigente de UGT se quejaba, a la puerta de un concesionario y ante más de un centenar de trabajadores, que después de aceptar las medidas patronales, una doble escala salarial o los EREs, ahora los dejan en la estacada. Lamentable, porque en el camino se han dejado muchos y muchas trabajadoras colgadas y ahora hay menos fuerza para hacer frente al cierre en una fábrica que ya trabaja sólo al 27% de su capacidad. La ley está al servicio de la patronal y, aún más con la reforma laboral de 2012, que el gobierno PSOE-UP no deroga, pues los trámites para el cierre son abreviados y, si no hay acuerdo en la negociación, la patronal lo puede aplicar unilateralmente.

Pero la lucha puede derrotar la maniobra de la multinacional. La resolución del conflicto de Nissan marcará el futuro de

todos y todas: si su crisis la pagamos de nuevo los trabajadores o no. La solución pasa por una decisión política: la nacionalización de Nissan, que hoy supone el 7% del PIB catalán. La multinacional ha recibido 170 millones en ayudas públicas y ha incumplido los compromisos de futuro. La nacionalización está pagada con creces. Como Alcoa, la expropiación sin indemnización, bajo el control de los y las trabajadoras, debe permitir una fuerte inversión en capital público para poner en marcha la factoría al servicio de las necesidades sociales y el cambio energético. Tampoco es algo inaudito: se nacionalizó Bankia en 2012, con el Gobierno del PP y se inyectaron 22.429 millones de euros, como el gobierno italiano ha nacionalizado Alitalia a raíz de esta crisis, y Merkel está negociando nacionalizar Lufthansa, entre otras empresas, al punto que se ha modificado la normativa europea para dar cabida a estas situaciones. Pero la garantía para que la empresa nacionalizada responda a necesidades sociales, incluidas las de la producción de material sanitario para cubrir las carencias que se han evidenciado con la pandemia, es que esté bajo el control de los y las trabajadoras.

Políticamente la CUP-CC se ha pronunciado a favor de la nacionalización, mientras que Comuns y ERC han mencionado esta posibilidad. También CGT la defiende, mientras la dirección de CCOO dice que no es viable.

De momento, con las plantas de Montcada y Sant Andreu



# bajo control de los y las trabajadoras



de la Barca en huelga indefinida, todas están cerradas. Pero existe el peligro de que la empresa aproveche para iniciar el desmante-lamiento, por eso habría que ocupar la planta central de Zona Franca. Es importante la unidad sindical con la que se ha declarado la huelga indefinida, pero es necesario que la decisión última esté en manos de los y las trabajadoras. Como cualquier firma de acuerdo.

Para ganar la lucha, se debe convertir la lucha contra el cierre de Nissan en un problema social y político. La simpatía de la población trabajadora es evidente. Pasar de los 3.000 trabajadores de Nissan a los 25.000 contando las empresas auxiliares implicados en la lucha sería un cambio cualitativo. Acciona Facility Services (con 580 trabajadores/as para mantenimiento), Calsonic Kensei Spain, con dos fábricas en Barcelona y Santa Margarida i els Monjos (200 trabajadores/as en producción de aire acondi-

cionado), Gestamp en Abrera (250, con componentes metálicos), Marelli (170 en tubos de escape), Lear Zona Franca (105) y hasta 500 empresas forman este tejido de 25.000 trabajadores y trabajadoras que pueden quedar en paro. La coordinación de todas es determinante.

Organizar y movilizar –localidad a localidad con comités de apoyo– debe llevar a un clamor que exija a todas las instituciones la decisión política contra el cierre de Nissan. Avanzar hacia una gran movilización ante el Gobierno y el Parlament. Poner sobre la mesa una huelga general para imponer la nacionalización de Nissan.

Extender la solidaridad obrera. Las multinacionales sí tienen patria. Renault presenta una reducción de plantilla de 14.600 puestos de trabajo, de los cuales 4.600 en Francia, y Macron compromete la subvención pública de más de 8.000 millones a cambio de que PSA

y Renault aseguren "relocalizar la producción de más alto valor añadido en Francia y consolidar y mantener la totalidad de la producción industrial". Los y las trabajadoras estamos liquidados si entramos en la competencia entre nosotros, de diferentes marcas o dentro de la misma, para llevarse un modelo. La solidaridad es nuestra mejor arma. No sobra nadie. O salimos todos y todas adelante o nos hundiremos. Hay que poner la producción al servicio de las necesidades sociales y repartir el trabajo entre las manos disponibles.

**¡NISSAN NO SE CIERRA!**

**NACIONALIZACIÓN SIN INDEMNIZACIÓN**

**LOS Y LAS TRABAJADORAS NO PAGAREMOS SU CRISIS**

4/06/2020

**LI**

## ¿Cómo dicen triunfo cu

**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

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 despi-



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

dos, 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 jubilaciones. Hasta entonces -como dice en su comunicado de la patronal- «Hay el compromiso de crear una comisión de seguimiento para

# ¿Cuándo se firma el cierre?



*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 puestos 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 25.000, 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 Plásticos 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.**

8/08/2020.

**LI**

# Apoyemos la lucha de Acciona y la

**El acuerdo para el cierre de Nissan1 del 5 de agosto precipita los despidos en las subcontratas. Con el anuncio de Acciona de rescisión de contrato con Nissan del 10 de agosto, se aceleraba el despido de sus más de 500 trabajadores/as. El 24 se constituyó la mesa del ERE y empieza la cuenta atrás del mes obligatorio de consultas.**

La pelota está en el tejado del Comité de Nissan: ¿va a permitir que trabajadores/as de Nissan ocupen los puestos de trabajo de Acciona? ¿o que entre ahora una ETT en su lugar? ¿Va a convertir sus palabras de apoyo a los y las trabajadoras de Acciona en movilización para impedir a Nissan el esquirolaje a su lucha? Los



Entre Acciona y Nissan simulan desacuerdos empresariales, cuando lo que prima es un plan común de aplicación del cierre. La rescisión de contrato intenta desactivar la convocatoria de movilizaciones y huelga en Acciona. A su vez, Nissan ya ha anunciado que quiere recolocar a sus trabajadores/as en los puestos de Acciona para poner en marcha la producción el 1 de septiembre en la línea 1 y una semana más tarde en la 2. También podría hacerlo a través de una ETT. Trabajadores y trabajadoras de Acciona estuvieron a las puertas de Nissan el día 24 defendiendo sus puestos de trabajo y tienen convocadas movilizaciones y huelga indefinida.

y las trabajadoras de Nissan deberían exigirle a su comité que se niegue a ello para no encontrarse en esa situación. Luchar por evitar la división entre trabajadores/as y el apoyo a los más precarios es una cuestión de principios de un sindicalismo de clase, no corporativo.

Por ello es urgente que el comité de Nissan y cada uno de los 4 sindicatos se opongan públicamente a cualquier cambio de puesto de trabajo de los y las trabajadoras de Nissan a los que ocupaban Acciona, advirtiendo de movilizaciones para impedirlo. Y si la empresa justifica que esos puestos son imprescindibles para retomar la produc-



# ha de los y las trabajadoras de as subcontratas de Nissan

ción, la respuesta no puede ser otra que los absorba Nissan en su plantilla.

No hay mucho tiempo para decantar el conflicto en favor de los y las trabajadoras de Acciona y demás subcontratas: el tiempo lo marca el inicio de producción en Nissan más que los periodos burocráticos de consultas que sabemos son un trámite. Acciona y las subcontratas son imprescindibles para la producción y unidas todas (Marelli, Tachin, Snop, Magna, ISS) en la Coordinadora de Proveedores y Subcontratas, en la lucha y en la huelga, pueden demostrarlo. La lista de empresas no debería quedar ahí sino intentar abarcar a las empresas proveedoras que van a estar igualmente afectadas por el cierre, es decir, a los y las 25.000 trabajadores y trabajadoras que dependen de Nissan.

Y porque no hay mucho tiempo hay que intensificar la lucha desde Acciona y las subcontratas, con todo el apo-



yo social. Y es fundamental que sean todos y todas las trabajadoras de Acciona, quienes aseguren y refuercen la necesaria unidad en la lucha por la retirada del ERE, discutiendo y votando en asamblea el plan de lucha y que el comité de empresa y el de huelga respondan ante ella. Asimismo, los comités que se formaron de apoyo a la lucha de Nissan tienen que activarse con la de Acciona y las subcontratas. Hay que crear

nuevos comités y extender una red de apoyo y la caja de resistencia.

Sólo así se podrá unir de nuevo la lucha de las subcontratas al futuro de los puestos de trabajo de Nissan. Porque que nadie se lleve a engaño, la diferencia entre los trabajadores de Nissan y los de las subcontratas son unas indemnizaciones y prejubilaciones que sólo resuelven el futuro de una minoría: si las



cosas siguen como están, todos y todas estarán en la calle en diciembre del año que viene, en medio de una gravísima crisis que hará muy difícil encontrar trabajo. Luchar contra el despido de los 500 trabajadores y trabajadoras de Acciona no es solo una cuestión de solidaridad y de principios: es un paso estratégico para ganar el futuro y el tan cacareado plan de industrialización que hoy por hoy no es más que humo.

En julio se presentaba un plan de “socialización” de Nissan. El plan prevé que un acuerdo entre el Gobierno central, la Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona (el suelo es del Consorci) tome la planta de Nissan para empezar la transformación, desde la empresa pública resultante, a un transporte público sostenible. Se proyecta la transformación de vehículos de combustión a eléctricos para poder ser utilizados en un sistema de



La movilización debe también exigir a la Generalitat que pare el desmantelamiento del tejido industrial y se ponga al frente para garantizar el futuro de la planta. No puede ir viendo sin hacer nada –o aplaudiendo como ante el anuncio del acuerdo para el cierre de Nissan– cómo se marchan una empresa tras otra.

Y hay que exigir al Parlament que actúe de una vez. Aprobó la propuesta de la CUP-CC que le obligaba a tramitar con urgencia la exigencia al Gobierno central de la derogación del artículo 51 y ¿qué ha hecho? Con ese artículo las empresas aplican unilateralmente sus planes de cierre y despidos. ¡Derogación inmediata! Y ante el alud de EREs que se esperan y han empezado a caer, será urgente reclamar a los sindicatos un plan de lucha contra los despidos y para imponer al Gobierno PSOEUnidas Podemos la derogación de la reforma laboral.

carsharing (paralelo al Bicing). Asimismo, TMB había presentado un prototipo de minibús eléctrico a fines del 2018. La producción de ambos proyectos aseguraría los 25.000 puestos de trabajo durante años.

Es necesario un frente de sindicatos, asociaciones, partidos para exigir la nacionalización de Nissan, sin indemnización, exigiendo que devuelva los 170 millones de dinero público que se les entregaron –las indemnizaciones para el cierre les cuestan la mitad– sin aplicar sus compromisos. Es hora de dar una perspectiva industrial pública que impulse la transición del transporte, y que se ponga bajo el control de los y las trabajadoras.

**¡Hay futuro: la movilización unida tiene que abrirlo!**

25/08/2020



(1) Nissan: ¿Cómo dicen triunfo cuando se firma el cierre?

Más sobre la firma del

Alg

**Dos días después de la firma del acuerdo sacábamos una declaración cuestionando el anunciado triunfo (adjuntamos). Efectivamente el drama no era que una mayoría de trabajadores/as aun crea en que basta con una indemnización, y que esto es lo más que se puede conseguir, sino que no hubiera ninguna voz que discrepara con esta posición clásica de las direcciones de CCOO, UGT y USO.**

Se hicieron algunos comunicados de CGT, primero de la sección sindical, más tarde de la FESIM estatal de apoyo completo al acuerdo, y en el que daba por iniciada “la lucha” por la reindustrialización, un simple compromiso que en nada obliga a Nissan, cuando en el mismo acuerdo se había sellado la paz social. Casi dos meses después: ¿dónde está **la lucha** por la reindustrialización?

Semanas más tarde, el 25 de agosto, la sección sindical de CGT presentaba un escrito en el que reconocía que la firma del acuerdo de Nissan “era contradictoria con la política hacia los ERES, somos conscientes y asumimos esa contradicción, pero creemos que era necesario para avanzar en un nuevo proceso industrial.”

Efectivamente hasta el momento CGT no había firmado cierres y despidos. Agarrarse a la reindustrialización, es vender humo.

# unos debates en la izquierda

No porque no haya que luchar por ella, porque siempre hemos explicado a los y las trabajadoras que no hay que fiarse de las promesas de patronos y gobiernos. Este precedente abre un debate a futuro.

La inmediata consecuencia la encontramos en la lucha de Acciona. La sección sindical de CGT había levantado como referencia la lucha por los puestos de trabajo, frente a la opción de negociar las indemnizaciones, e impulsado la acampada del almacén de Barna3. Si firmar el cierre con indemnizaciones es bueno para los y las trabajadoras de Nissan, ¿por qué no lo va a ser para otros con menor dimensión y peso mediático? Los y las trabajadoras que habían estado en primera línea en Barna3, no entendieron lo que sucedía con CGT Acciona.

Nissan era y es un emblema en el que se van a mirar las luchas futuras, por eso era tan importante mantener una posición de principios, allí donde teníamos más posibilidades para defenderla, creando un precedente que en pocos meses se va a volver esencial.

Sin una rectificación, cuestionando la firma del acuerdo, sin retomar el camino de la lucha y no la paz social con Nissan, no es posible encarar el futuro inmediato. En primer lugar, para salvar los 550 puestos de trabajo de Acciona y los de las demás subcontratas.

### Control y ocupación de fábrica

El comité de empresa de Nissan convocaba huelga indefinida, que se aplicó en las plantas de Montcada y Sant Andreu de la Barca. La planta principal en Zona Franca no paró y los y las trabajadoras contribuyeron con una parte de su salario, y a través de la caja de resistencia, a mantener la huelga. A los dos días la planta principal tuvo que parar la producción por falta de componentes. Aplaudimos esa primera medida con poco coste para los y las trabajadoras, pues con el sueldo que cobraban los trabajadores de Zona Franca se cubrían los de Montcada y Sant Andreu. Además, estábamos en el punto más álgido de la pandemia que dificultaba salir con fuertes movilizaciones. Pero esa

medida rápidamente iba a manifestarse insuficiente.

Las movilizaciones que convocaba el comité siempre eran fuera de la fábrica, necesarias pero que obviaban un centro esencial de lucha: la fábrica de Zona Franca. Una discusión era inevitable: aunque no había producción, en Zona Franca los camiones iban y venían sin problemas, sacando el material que necesitaba la empresa. ¿No era necesario paralizar completamente la planta de Zona Franca, extendiendo la huelga efectiva a todos los y las trabajadoras? ¿No había una lógica sindical de pasar de la presión a la disputa de la fábrica, con una ocupación? Pero estos puntos eran rechazados categóricamente por la dirección del comité, sin ser tampoco cuestionados por CGT, siempre justificando la unidad del comité. Es desde Acciona que se plantea abiertamente la cuestión.

El 5 de julio trabajadores/as de Acciona se plantaban delante del almacén Barna3. No sólo hacían aparecer sobre el tablero la lucha de Acciona, sino que planteaban la necesidad de dar un salto en la movilización contra Nissan y subcontratas. El comunicado del comité decía: *“desde el Comité de Empresa, CGT, CSIF, USOC, los delegados independientes, y las y los trabajadores de Acciona hemos impulsado la organización de un campamento de resistencia en la puerta del almacén, para impedir que pueda salir cualquier recambio hacia la fábrica de Ávila. No aceptaremos que Acciona, Nissan, y*



el resto de subcontratas continúen jugando con nosotros y nuestro futuro". Y, en su comunicado, la CGT Acciona, que juega un papel relevante, decía "Ocupación de las plantas para defender nuestros puestos de trabajo y nacionalización de la empresa y las subcontratas sin indemnización y bajo control de las y los trabajadores".

El campamento fue aislado por el comité de Nissan, también por CCOO y UGT, con tensiones con una parte de los independientes que no veían el campamento. El 17 de julio, día antes de levantar el campamento, su asamblea afirma "Que hubiera sido necesaria y era posible, una acción coordinada y decidida desde todos los y las trabajadoras de Nissan y las subcontratas para impedir que de Nissan saliera un solo tornillo. No podemos permitir que Nissan, Acciona y las demás

subcontratas nos presenten hechos consumados." La asamblea llama a la movilización unida, por derogar el artículo 51 y por la nacionalización de Nissan.

Como ha demostrado Saint Gobain, con una fuerza infinitamente menor a Nissan, es posible salvar el empleo, y para conseguirlo, cuestionar el control de la producción bloqueando fábrica y almacenes, ha sido determinante.

### La nacionalización o socialización.

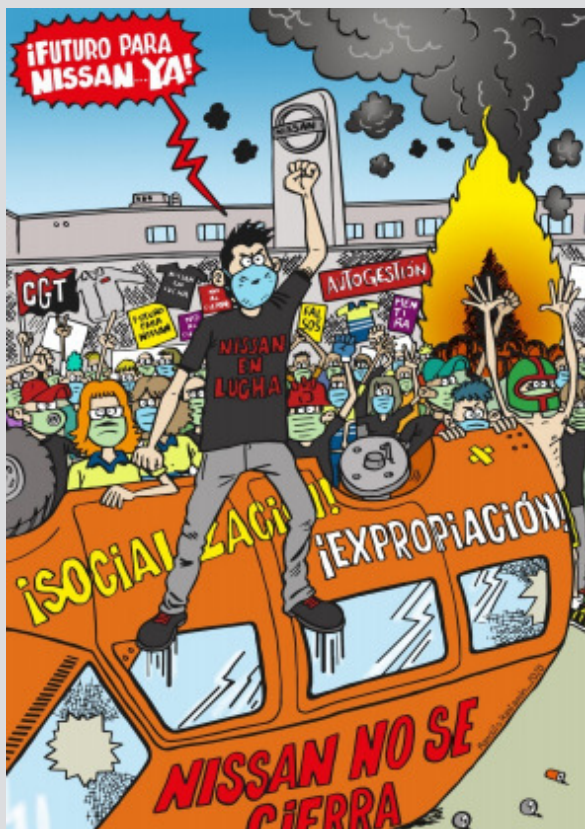
Si había una posibilidad real de defender los puestos de trabajo era con la amenaza de nacionalizar la empresa. No era un hecho imposible, el PP en el 2012 había nacionalizado Bankia poniendo más de 20.000 millones a fondo perdido, en Italia se acababa de nacionalizar Alitalia... Esta medida no la descartaba ningún

gobierno –fuera de derechas o izquierdas- para defender la industria estratégica. Y Nissan, como el resto de la automoción, pesa y mucho en el PIB y en el empleo industrial.

El 22 de julio se había presentado un plan llamado de socialización, que firmaba la CGT junto a Anticapitalistas y la CUP, y al que dimos apoyo desde el primer momento. Aquí no hay espacio para discutir el nombre, si nacionalización, socialización y otros más que surgieron. Tampoco en cómo introducir el control de los y las trabajadoras de la empresa nacionalizada, que efectivamente era una cuestión clave y estratégica para ir más allá de la simple intervención pública (como en Bankia).

Pero la campaña tomaba fuerza si efectivamente iba a estar al servicio de la lucha sindical por la defensa de los

## Socializar la Nissan



El 22 de julio CGT, Anticapitalistas y la CUP, presentaban una propuesta para socializar Nissan, salvando el empleo directo e indirecto, con una producción dirigida a la transición ecológica en las ciudades y avanzar en la soberanía industrial, poniendo la empresa pública bajo el control de los y las trabajadoras. El plan industrial supondría la reconversión de la fábrica hacia la producción de coches eléctricos destinados al *carsharing* público (uso temporal de vehículos), junto al desarrollo del prototipo que TMB presentó a fines del 2018 de autobús pequeño eléctrico.

A la expropiación de Nissan, se sumaría la devolución de los 180 millones de ayudas públicas recibidas en la última década, junto a los 100 millones de dinero público que se había comprometido a Nissan si avanzaba en un nuevo modelo. Asimismo, se toma en cuenta la propiedad pública municipal del suelo, incluyendo propuestas para rentabilizar el *carsharing*.



25.000 puestos de trabajo, no por ser una “buena idea”. Y realmente, la lucha por la nacionalización nunca fue un eje de intervención de la sección sindical de CGT Nissan en el conflicto, en ninguna de las numerosas declaraciones públicas durante las movilizaciones, y recién sale público a finales de agosto, lo que demuestra el poco convencimiento.

Hay que señalar que la sección sindical de Acciona de CGT y la asamblea mencionada del campamento de Barna 3, sí la defendió. Fue el punto más avanzado de la lucha, cuando se podían abrir perspectivas nuevas. En el comunicado del 17 de julio, por el que se pone fin al campamento de Barna 3, se acaba diciendo: *“En segundo lugar, asumiendo que si finalmente Nissan-Renault se van, no se puede permitir esa pérdida en empleo ni en tejido industrial, por lo que debe poner en pie un plan nacionalizando la empresa y procediendo a un plan industrial público, en el*

*que los y las trabajadoras tenemos mucho que decir y decidir. Se han empezado a presentar proyectos que demuestran la viabilidad de ese proyecto público.”*

Pero esas frases fundamentales no iban a estar acompañadas por una potente campaña que le diera aliento. Se paralizó, sin explicar por qué,

una campaña de firmas en junio en la que participaban los sindicatos de la Mesa Sindical (CGT, IAC, SO, COS y Cobas) por la nacionalización de Nissan, que apoyamos inmediatamente como Lucha Internacionalista. No fue hasta fines de julio que se presentó en rueda de prensa la propuesta de socialización de Nissan. Más vale tarde que nunca, pensamos, y pedimos desde LI que se relanzara la campaña presentándola ante los trabajadores de Nissan y de las subcontratas, sin éxito. Al poco llegó la firma del acuerdo de Nissan que aun debilitaba más la campaña, pues perdía lo que la unía a la lucha sindical. Por ejemplo, difícil era aplicar todos los planes de financiación y expropiación de la multinacional con un acuerdo unánime con los trabajadores/as. Pero, aun así, había que intentarlo. Pero las propuestas para relanzar la campaña que hicimos se fueron aplazando una y otra vez.

Tampoco el plan de socialización se presentaba con fuerza en la mesa por la reindustrialización que contaba en su primera reunión con la presencia de la Ministra de trabajo del gobierno central y de la Consejera del autonómico. Aquí la responsabilidad es mucha puesto que no hay posibilidad de dar la batalla contra los cierres y despidos sin tener sobre la mesa los planes de expropiación y nacionalización de empresas. Se perdió una gran oportunidad.

Josep Lluís del Alcázar



# Un comunicado escandaloso: El comité de Nissan se justifica.

**El 22 de septiembre, un día antes que se cumpliera el plazo de consultas de Acciona y se pudiera proceder a aplicar los despidos, el comité de empresa de Nissan saca un comunicado.**

Caracteriza de “daño colateral” del acuerdo firmado de cierre, la rescisión de contrato de Acciona que supone el despido de más de 500 trabajadores/as. En el comunicado defiende como “legítimo derecho el seguir trabajando para Nissan hasta diciembre del 21, así también tener la posibilidad de la reindustrialización.” De acuerdo, pero viene la primera falsedad: “Así lo contempla nuestro acuerdo y así lo hemos defendido también desde el comité, que hemos estado al lado de los compañeros en muchas de sus movilizaciones.”

¿Dónde el acuerdo de Nissan contempla que los trabajadores de Acciona y subcontratas estén trabajando hasta diciembre del 21 y se integren en el proceso de reindustrialización? Vayamos al texto. El punto 7º establece: “Se acuerda la creación de una Comisión de trabajo para la Reindustrialización constituida de forma tripartita y paritaria entre la Dirección de Nissan, la Representación de los Trabajadores y las administraciones...” ¿dónde están la representación de los comités de las subcontratas?. Y más adelante. “La Empresa se compromete a seguir trabajando para lograr alternativas de

reindustrialización de las plantas afectadas. La Empresa se compromete a incluir en el contrato con el posible inversor la garantía de contratación prioritaria de los trabajadores de la Empresa afectados por el procedimiento de despido colectivo, priorizando la contratación a los trabajadores con minusvalía reportada y las nacidas en los años 1970 y 1971.”

En los acuerdos encontraremos **una sola vez** la palabra proveedores. En el punto 5, cuando dice: “Las partes se

comité de Nissan no haya convocado movilizaciones en solidaridad con los trabajadores/as de Acciona, y ha sido muy escasa la presencia de trabajadores/as de Nissan en la lucha de Acciona, cuando no había sido así al revés.

El escrito del comité de Nissan también informa que el 24 de agosto les presentaron el problema de Acciona y un plan para ocupar sus puestos de trabajo. ¡Y la respuesta del comité es que eso sólo será posible tras el periodo de consultas! Y acepta que se vaya



comprometen a desarrollar desde el día 24 de agosto de 2020 dicha actividad de conformidad con los estándares de calidad y productividad habituales y con 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.” ¿Paz social en los proveedores, cuando el acuerdo firma el cierre de Nissan en diciembre del 21? ¿Y cómo se van a defender los puestos de trabajo? Por eso no es de extrañar que el co-

formando al personal de Nissan para hacerlo. ¿Eso es solidaridad? ¿Quiere decir que, a partir de ahora que ha finalizado el periodo de consultas, ya no habrá oposición?

Por último, anuncia que la Multinacional, lejos de facilitar la situación de los trabajadores de Nissan ha aplicado un recorte de 400 euros a los que hicieron huelga en Montcada. El comité advierte que no lo va a permitir, pero tampoco hay síntomas de ninguna movilización.

# A propósito de la lucha de las subcontratas

**Hablamos con Walter Massaro, delegado de UGT en el comité de empresa de Calsonic/Marelli, empresa subcontratada de Nissan.**



**Lucha Internacionalista.- La patronal va dividiendo empresa a empresa para ir aplicando el cierre de Nissan. A vosotros os tocó los primeros, ¿no? ¿Cómo lo vivisteis?**

**W.-** Sí, ¡claro que sí! La patronal va dividiendo a las empresas, una por una. Mirá, las conclusiones que vamos sacando ahora, es que si hay algo que funcionó bien fue la coordinadora de empresas.

Y sí, a nosotros nos tocó primero. A Marelli nos toca vivir el cierre de empresa, pero con una gran maniobra: nos hacen un ERE por baja productiva, entonces nos dicen “Te vamos a echar 50 trabajadores” y, mediante una asamblea, todos los trabajadores (nadie sabía a quién le podía tocar ser despedido) decidió negociar el dinero para todos.

Sabiendo eso, sabíamos que íbamos a perder, porque no teníamos el parámetro de que iba a pasar en Nissan. Pues en ese momento, Nissan estaba cerrada, y su Comité estaba negociando. Todo estaba inmovilizado, y nos agarraron muy, muy mal parados.

Las patronales saben maniobrar bien con respecto a eso: tiempo de vacaciones, tiempo de pandemia... se juntó todo. Y estábamos bastante solos. Diferente hubiese sido si nosotros hubiésemos podido coordinar todos los movimientos.

Llegó la hora de negociar, los días se van apretando, el desgaste (que siempre utilizan las empresas) y al final se votó por asamblea un acuerdo por dinero, donde ni siquiera pudimos tener pre-jubilaciones ni bajar el convenio especial, simplemente conseguimos dinero: eran 42 días y 8.000 euros “lineales”, estos ocho mil lineales, lo explico, eran para favorecer a gente con menor antigüedad. En el global serían unos 62 días.

Simplemente nos fuimos con eso, pero con esa presión, con el miedo que te meten que hace que la gente tuviera miedo de lo judicial, de perderlo... teníamos algo en la mano... Y alguno hasta me decía: “Walter, donde vamos a parar si está cerrada la empresa...”.

Ese fue el primer golpe que dieron. El primer golpe fue para Marelli.

**LI.- Después llegó el turno de Nissan y firmaron el acuerdo. ¿Qué valoración haces del acuerdo?**

**W.-** Si. Después llega el turno a Nissan, y firmaron el acuerdo. La valoración que hago es que es una derrota, evidentemente. Es una derrota para todos. Así como fue una derrota para Marelli, porque hay que decirlo claro: Marelli es la primera derrotada.

Cuando cae derrotada Nissan, que bajo mi punto de vista es una derrota porque el cierre de una empresa lo es, al margen del dinero que se lleven los y las trabajadoras. Ellos podrán tener hoy por hoy una buena indemnización, o una promesa de re-industrialización, pero todavía “no nació el bebé”, todavía no sabemos que puede haber, y todavía no se puede saber: las empresas hoy te dicen una cosa y mañana otra.

¡Hoy por hoy, lo único que sabemos es que Nissan cierra, y eso es un fracaso para todos, para toda la clase trabajadora! ¡No podemos decir que es una victoria!

Mi valoración del acuerdo no es buena: si bien económicamente ellos se fueron muy fortalecidos, quedan el resto (de subcontratas) muy vulnerables. Ya quedaba “fuera de juego” Marelli, y Nissan ahora deja las puertas abiertas para que sigan los demás

**LI.- Habéis intentado trabajar contra esa división patronal. ¿Nos cuentas la historia de la coordinadora?**

**W.-** Nosotros teníamos una coordinadora desde hace más de tres años. Esa coordinadora se formó sin siglas prácticamente, porque no queríamos discutir, queríamos arreglar los problemas que teníamos los trabajadores de subcontratas bajo el techo de Nissan: los atropellos e injusticias que sufríamos los trabajadores de segunda, o como nos llamábamos últimamente, los “invisibles”. Por ejemplo, teníamos los vestuarios a un kilómetro, que nadie utilizaba porque no era lo que necesitábamos (delante, a la llegada); los autobuses nos empezaron a cobrar; no teníamos acceso al comedor; nos escondían cuando había visita, o sea, que no se nos viera.

A partir de todo esto empezó a aparecer la coordinadora, que evidentemente empezó a molestar: hemos llegado a movilizar dentro de Nissan y entregado una carta a recursos humanos, que con mucho desprecio recibieron y tiraron a la basura. No tuvimos ninguna respuesta. No nos reconocían como trabajadores. Eso sirvió para organizarnos, aunque, evidentemente, no llegamos a ser lo suficiente fuertes, por lo menos en las movilizaciones. La patronal actuó tan, pero tan rápido, que no nos dejó organizarnos.

#### **LI.-Ahora es el turno de**



#### **Acciona. ¿Cómo ves la situación del conflicto?**

**W.-** Ahora toca el turno de Acciona, que duele en el alma. Sabemos que recientemente no hubo acuerdo. Hicieron movilizaciones pero tuvieron muy poca solidaridad de todos. La propia coordinadora fracasa al intentar ayudar a Acciona. Pueden haber muchos factores: confiaron en que iban a salir bien, o en que no necesitaban ayuda, o algo pasó. Algo se complicó en cierta manera porque es la única empresa donde hubo una “fuga” de 350 trabajadores fuera de las federaciones sindicales. De esa fuga hay que hacer una lectura muy profunda. La más fácil es decir “fueron engañados, o se fueron por el dinero”, pero si hacemos una lectura profunda es porque no creen en nosotros, no creen en las fede-

raciones. Algo está pasando. No puede haber una fuga así.

Y eso se lo tiene que plantear todo el mundo. Llega la hora del conflicto y no hay acuerdo. La única manera de revertir esta situación, es la solidaridad de todos. Y movilizarnos con ellos, todos: desde el comité de Acciona, el de Marelli, el de Magna, y de todos los comités.

#### **LI.- Nissan es sólo el inicio de un profundo proceso de concentración de capitales en la automoción. ¿Cómo ves que habría que hacerle frente?**

**W.-** Sí, Nissan es el inicio de una profunda concentración de capitales. Ellos dicen querer irse del continente para reducir gastos y obtener más ganancia, ¡es evidente!

¿Cómo hacer frente a esta situación? Juntándonos y movilizándonos todos juntos. Pero también hay que aclarar: que hemos fracasado en las movilizaciones que hemos hecho. Evidentemente no fueron suficientes porque no pudimos frenar el cierre.

Esto va a traer un efecto dominó, un efecto de fuga de las empresas. Si no cambiamos artículos de la Reforma Laboral, o directamente la tumbamos, les es mucho más fácil a las empresas irse unilateralmente: pagan lo que



tienen que pagar y se van, se van de rositas, ¡no lo frena nadie!

Y eso va a traer un grave problema para Catalunya y para España: la desindustrialización del país está en camino. La única manera de frenarlo, bajo mi punto de vis-

ta, es con las movilizaciones obreras. Si los obreros no nos movilizamos y somos solidarios uno a uno -no como está pasando, y espero que se pueda revertir, bajo el techo de Nissan-, si no logramos hacer una unidad de acción a nivel nacional, muchas empresas van a sufrir esas con-

secuencias. Esto solo se puede frenar con un frente de lucha popular, un movimiento grande de trabajadores donde nos movilizemos en contra de la desindustrialización. Sino la situación del trabajador está muy complicada: lo único que queda es la movilización obrera.

---

## Reflexiones sobre la lucha de Acciona

# “Todos somos Nissan” o “los invisibles”

La Coordinadora de subcontratas y proveedores había popularizado el lema: “¡Mismo techo mismo derecho!” Y ¡qué menos! Una consigna sindical tradicional como la de “a igual trabajo, igual salario” y tantas que buscan unificar la clase obrera, también en sus condiciones materiales. Una consigna de mínimos que tiene todo su potencial cuando por años, trabajadores y trabajadoras de subcontratas han sufrido discriminación, cuando las diferencias se han hecho insultantes y obligan a trabajadores de Acciona a cambiarse en los lavabos y no en los vestuarios con sus compañeros y compañeras... “¡Somos invisibles!” O “¡No somos ratas, somos subcontratas!” reflejan ese sentimiento de rabia e indignación, porque siempre ha habido trabajadores de primera y de segunda, hasta en la cola del café.

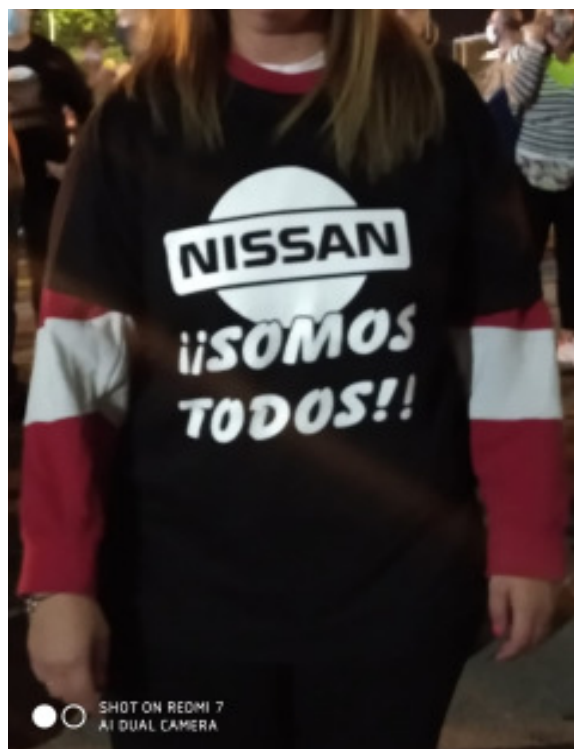
La coordinadora de subcontratas había llamado a rodear la factoría de Nissan con éxito, pero sin continuidad, apenas con una concentración en Plaça de Sant Jaume. El ERE acordado en Marelli a fines de julio, debilitaba una de

las empresas más movilizadas y motor de la coordinadora.

Desde el comité de Nissan se hablaba siempre de los 25.000 puestos de trabajo, llamándolos a las concentraciones, pero nunca dejando que estas tuvieran representación propia en las delegaciones. Ciertamente, desde las subcontratas se veía con recelo la participación en aquellas movilizaciones, desconfiando que esta vez sí, se forjara una unidad para la solución de los 25.000 puestos de trabajo y no se les utilizara para una salida de la plantilla de Nissan. “Todos somos Nissan”, pero no todos somos iguales.

Las empresas crean la división, pero la aceptan desde el sindicalismo de Nissan, no ya sólo con las subcontra-

tas, sino con doble escala salarial en su plantilla. La primera iniciativa del Colectivo Ronda de denunciar a Nissan por cesión ilegal de trabajadores, rápidamente es aplaudida por una parte de los trabajadores y trabajadoras como un paso que debía haber dado el comité hacía años para atajar de raíz la discriminación.



Sin embargo, en el marco del anuncio del cierre de Nissan, la necesaria reivindicación “*mismo techo mismo derecho*” es insuficiente para defender los puestos de trabajo de los 25.000, que sólo se podrían conseguir en una lucha unida. También hay que evitar que estalle una disputa entre los trabajadores/as de Acciona y los de Nissan por los puestos de trabajo, pero eso sólo es posible partiendo de reconocer la situación y reivindicaciones de los más precarios, y ahí de nuevo la mayor responsabilidad está en la empresa grande y su comité, que era quien podía haber impulsado la unidad.

### **Divisiones en el seno del comité**

CGT era el sindicato mayoritario en el comité de empresa de Acciona, contando con la presidencia, hasta que 5 de sus 7 delegados/as decidieron abandonar el sindicato para presentar una demanda con el Colectivo Ronda por cesión ilegal, que pretendía conseguir las mismas condiciones e indemnizaciones que los trabajadores de Nissan. Inicialmente CGT siguió votando la continuidad del presidente del comité, pero a mediados de agosto viene el cambio de alianzas y CGT se alía con CCOO y UGT para revocar al presidente del comité. Nueva alianza, que reproduce la del



comité de Nissan, más incomprensible aun cuando una mayoría de trabajadores/as está con el Colectivo Ronda.

¿Cómo repercute en Acciona el acuerdo en Nissan, cuando todo el comité acepta el cierre a cambio de indemnizaciones? Si para la CGT de Nissan era un gran acuerdo, ¿cómo era posible que desde una posición de mucha mayor debilidad como la de una subcontrata, se presentara la defensa de los puestos de trabajo como arma de enfrentamiento a la orientación del abogado del Colectivo

Ronda? En la práctica apenas los y las trabajadoras han podido ver dos estrategias diferentes, sino siempre coincidencias en los comunicados: retirar el ERE para volver a la fábrica con las mismas condiciones que los de Nissan (indemnización por despido, jubilaciones y planes...) poder participar de la posible reindustrialización.

Entonces ¿Cuál era el fundamento de tanto enfrentamiento dentro del comité? A falta de estrategias claras diferenciadas, la tensión se alimenta desde supuestos arreglos de unos u otros con la empresa, por detrás, lo que empieza a dividir la plantilla. En los desmentidos que sucederán de uno y otro bloque, nunca aparece una división de orientación, que eso sería legítimo y resoluble, si todo el comité quisiera resolver, en una asamblea que decidiera. Pero asamblea decisoria impulsada por todos los y las delegadas no ha habido ninguna.

### **Del campamento de Barna3 al de Plaza de Catalunya**

Dos acciones similares, de





Campamento Barna-3



campamento: el 5 de julio un grupo de trabajadores/as decidía impedir la salida de material del almacén de Acciona en Barna3; el 19 de septiembre, esta vez en Plaza de Catalunya. Muchas caras repetidas, pero el panorama sindical había cambiado significativamente.

Si en el primero CGT juega un papel significativo, en el segundo son los independientes del Colectivo Ronda. El primero fue importante por poner sobre la mesa la situación de la subcontrata y la necesidad de dar un salto en la lucha, con el bloqueo y la ocupación de la fábrica.

El segundo campamento, al final del periodo de consultas, permite una cierta repercusión mediática y recibir solidaridad. Surge de las inquietudes de trabajadores/as que piden una intensificación de la lucha, des-

pues de pedir una asamblea para expresar dudas y proponer acciones, aunque no hay una asamblea sino dos en la misma semana, cada una desautorizada por el otro bloque. De nuevo se impone la división.

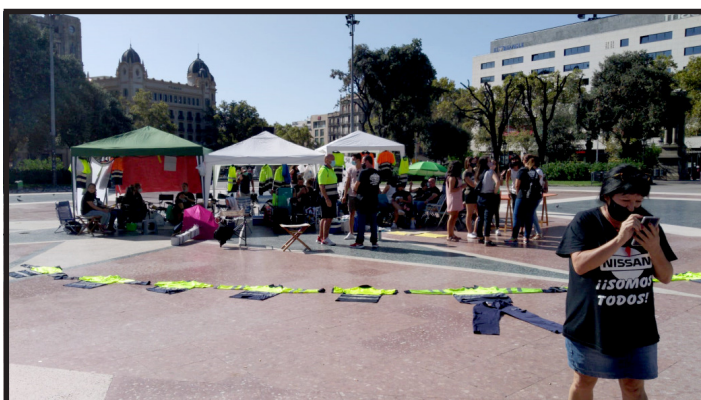
**¿Y ahora? Asambleas, coordinadora y solidaridad.**

El periodo de consultas del ERE ha terminado sin acuerdo entre la empresa y el comité. Pero después de tres semanas de anunciar la vuelta a la producción, Nissan no ha podido recuperar el funcionamiento de las líneas sin los trabajadores de Acciona que se encargan de la logística de las piezas, lo que demuestra la importancia en el proceso de producción de las subcontratas, y la fuerza que esa posición les da.

El hecho que en el final de la negociación Nissan presio-

nara a Acciona para la reintegración de trabajadores/as de la subcontrata a los puestos de trabajo, son ejemplo de ese potencial. Al parecer no hubo acuerdo entre ellas y lo que inicialmente fue un paréntesis en la negociación, finalmente no permitió esa reintegración. Pero esa posición de fuerza y cómo mantenerla es fundamental para seguir en la lucha.

Llegados a este punto, mejor un no acuerdo que un mal acuerdo, que permite la continuidad de la lucha, no sólo los 15 primeros días antes de su publicación, que dejaría vía libre para imponer los despidos, sino porque no se puede dejar la resolución vía judicial sólo en manos de abogados. Pero es de absoluta urgencia la **reunificación** de los y las trabajadores/as, incluso independientemente de que sigan los enfrentamientos en el comi-



Campamento Pl. Catalunya



té. Y esa unidad, que no quiere decir que nadie se calle, sólo se puede hacer en **asambleas decisorias para toda la plantilla**, en las que la resolución del plan de trabajo sea acatada por todo el comité. Y hay posibilidades de elaborar un **plan de lucha**, desde la incidencia en Nissan con los piquetes en los turnos, pasando por la presión sobre las instituciones, para que obliguen a un cambio de posición de Acciona, empresa con la que todas las instituciones tienen numerosos contratos. Tampoco hay otro camino para reforzar la movilización que **impulsar de nuevo la coordinadora**, más cuando tres empre-

# Última hora: Acciona sin acuerdo

**El 26 de septiembre, bien entrada la noche se anunciaba el no acuerdo. Una mezcla de rabia y desazón entre los y las trabajadoras que estábamos ante la sede de la reunión. ¿Qué había pasado en las horas precedentes?**

El miércoles, fecha en que venía el plazo del mes de consultas se había producido un giro en la negociación y detenido la reunión entre Acciona y los representantes de los y las trabajadoras hasta pasadas las 12 de la noche: el anuncio de reuniones entre Nissan y Acciona para volver a incorporar a los trabajadores/as de Acciona a sus puestos de trabajo.

Parecía claro que la presión de Nissan se basaba en el fracaso del plan para la sustitución de los trabajadores de Acciona por los de Nissan formados a las prisas (ver artículo sobre Comunicado). Un mes después del día fijado para la puesta en marcha de la producción el 24 de agosto, no salen coches. Quizás se combinen tres factores: la movilización de los y las trabajadoras de Acciona que supone una presión evidente para su relevo en la producción; las dificultades para suplantar a estos trabajadores/as y un tercero –quizás combinación de los dos anteriores- en el que los mismos trabajadores de Nissan no quieren ayudar a la suplantación de sus compañeros/as.

El resultado era que Nissan presionaba a Acciona para la reintegración inmediata, desplazando el centro de gravedad de la mesa entre Acciona y los representantes de los trabajadores/as a la de las dos multinacionales. Se abría la posibilidad de la vuelta a los puestos de trabajo y subió la emoción entre los presentes aquel miércoles noche.

Así la reunión propuesta por la empresa para el viernes se encaraba con todas las esperanzas. Sin embargo, el acuerdo entre multinacionales no llega y Acciona retoma el plan de despido de todos los y las trabajadoras y mantiene su última propuesta de dar una indemnización de 30 días hasta 18 meses. La propuesta es rechazada por todo el comité, sin excepción.

La reacción ante la información provoca diversidad de opiniones. Desde los que aplauden al comité, a quienes lo enfrentan. El no acuerdo tiene una tramitación de 15 días hasta ser publicado y poder hacer efectivos los despidos. Momento difícil en el que no habría que bajar los brazos. Pero ahí de nuevo asoma una división interna que ha marcado en exceso todo el conflicto. Sólo una asamblea de todos y todas que tome la decisión de cómo seguir, puede superar esa situación.



sas como Magna empiezan el periodo de consultas. Y reactivar la solidaridad, desde los **comités de apoyo** ya constituidos de la Marina/Zona Franca y Sants. Impulsando nuevos. Y con otros sectores, buscando la **unidad de empresas que están en lucha**.

*Josep Lluís del Alcázar*

