

Entrevista con Diosdado Toledano, despedido: SEAT, la lucha continúa

MIGUEL RIERA :: 04/02/2006

Veintiocho años en SEAT, sindicalista de larga trayectoria, dirigente de Esquerra Unida i Alternativa y despedido. Este es el curriculum resumido de un luchador nato capaz de cualquier cosa menos de tirar la toalla

-¿Hay algún tipo de justificación para que SEAT haya procedido a estos despidos?

-Los despidos no tienen ninguna justificación. Las excusas que la empresa ha esgrimido en su expediente de extinción de contratos han sido rechazadas unánimemente en los informes de los tres sindicatos que están representados en el Comité Intercentros UGT, CCOO y CGT.

-¿En qué aspectos son inciertas las razones de la empresa?

-Para empezar en lo que hace a la excusa de tipo económico, puede constatarse que desde el 96 como mínimo, hasta el 2004, la empresa ha ido acumulando unos beneficios oficiales que, en pesetas sin revalorizar, serían del orden de 188.800 millones. Pero la contabilidad real es otra, porque la empresa tiene otras fuentes de beneficios que no quedan reflejadas en la contabilidad oficial de la Empresa.

-¿Como cuáles?

-Una muy conocida es a través de la compra de componentes de SEAT a Alemania. Muchas de las empresas proveedoras están participadas o controladas por Volkswagen, por tanto el precio de las compras de componentes alemanas de SEAT no son las que dicta la lógica del mercado sino las que convienen a Volkswagen; es una manera de transferir beneficios por esa vía. Hay otra vía de transferencia de beneficios: el pago de "royalties" por uso de tecnología de VW. Según fuentes sindicales recogidas en una edición de El País, sólo en el 2004 se transfirieron por ese concepto 442 millones de euros (más de 73.000 millones de las antiguas pesetas).

-La empresa dice que las ventas han disminuido.

-Sí, las ventas han disminuido, y los programas de producción también. Pero hay que ser rigurosos, una gran parte de la reducción del volumen de producción y ventas obedece a decisiones estratégicas adoptadas por la dirección de VW, es decir, abandonar la producción de los vehículos pequeños (tipo Panda) que según ella dejaban poco margen de beneficio (aunque generaban empleo y saturaban capacidad de producción instalada) para sustituirlos por vehículos de gama media, media-alta, que generaban mayor valor añadido y dejaban más margen de beneficio. Si en el año 2000 se produjeron algo más de 519.000 vehículos, y al final del 2005 se estará cerca de los 400.000, se puede hacer la lectura que se ha reducido un 20% de la producción. Pero hay también otra lectura, si incorporamos el dato que el margen de beneficio de los nuevos modelos aumentó un 20% en relación a los

antiguos.

-¿Así pues, lo comido por lo bebido?

-SI, porque la producción menor que se hace en estos momentos queda compensada de sobras por el aumento del margen de beneficio. Una cosa por la otra. La empresa no puede argumentar que tiene pérdidas. Es falso.

-Finalmente los sindicatos, con la única excepción de la CGT, han firmado un acuerdo de despido? ¿Cuál ha sido el papel de la Generalitat en todo este proceso?

-La Generalitat y el Ministerio de Industria han concedido ayudas importantes a SEAT, que se estiman en 147 millones de euros en el periodo 2003-2004, ayudas diversas para Investigación y Desarrollo, formación, por diferentes conceptos. Si tenemos en cuenta lo acumulado desde el 93, estarnos hablando de ayudas cuantiosas, que las diversas administraciones se resisten a publicar, probablemente para evitar la siguiente pregunta de la ciudadanía: ¿Qué hace la administración para obligar a la dirección de SEAT y VW a respetar sus compromisos de producción, inversiones y empleo?

Bueno, pues a pesar de la posición de fuerza que podría haber tomado la Generalitat, en la práctica se ha alineado con la empresa. No solo en los hechos, sino en actos de alto valor simbólico. Así, cuando el presidente de SEAT, señor Schleef, hace en septiembre las primeras declaraciones sobre un supuesto excedente de personal, anuncia diversas medidas para responder a la "crisis", y solicita una entrevista con el Presidente de la Generalitat, la respuesta del Molt Honorable Pascual Maragall es inmediata, y encuentra un hueco en su apretada agenda a pesar de que eran las fechas de la elaboración del proyecto de Nou Estatut en el Parlament de Catalunya.

Por el contrario, cuando los trabajadores hacen la primera huelga, concluyen la manifestación en la Plaza San Jaime y solicitan entrevistarse con el señor Maragall, éste - que conocía la manifestación con antelación- no se encontraba en el Palau. Peor aún, desde ese día hasta la reunión con los representantes sindicales del Comité de Empresa, transcurrieron más de dos semanas. ¡Toda una confesión de la sensibilidad social del Sr. Pascual Maragall y de la opción que había tomado en el conflicto!

-¿Y la Conselleria?

-Su posición desde el inicio, ha sido eludir sus propias responsabilidades, y presionar para que las partes alcanzasen un acuerdo, "advirtiendo" que si finalmente no había acuerdo y la administración tenía que pronunciarse "habría una resolución que no gustaría ni a unos ni a otros". Ha sido obvia, en declaraciones a los medios, y en informaciones 'off the record', su actitud de presión sobre los sindicatos para que alcanzasen un acuerdo con la empresa.

-Esa es una acusación muy fuerte...

-Hay algo evidente: la Coalición ICV-EUiA, cuya presencia en el gobierno tripartito es decisiva, no ha empleado todo su poder de persuasión en defensa de los trabajadores para forzar el rechazo al expediente presentado por la dirección de SEAT. Por ejemplo, abriendo

una crisis de gobierno. Y en la valoración pública que hicieron tras la firma del acuerdo no hay ninguna condena explícita. Por otra parte, cuando se presentó el expediente, los sindicatos respondieron con una Plataforma unitaria que aglutinaba a todos ellos: UGT, CCOO y CGT. Cuando UGT y CCOO se descuelgan de la plataforma unitaria y entran a negociar despidos forzosos, se rompe el frente unitario.

En el comunicado que se produce por aquellas fechas por parte de UGT y Comisiones, para excusar su cambio de posición reprochan a la administración, léase gobierno tripartito, que no han apoyado la posición de los trabajadores en el conflicto. En hoja de CCOO de valoración del acuerdo de despidos, se acusa de entreguismo y complicidad con la multinacional al Gobierno de la Generalitat y a los grupos parlamentarios....

-Entonces, ¿cree que los sindicatos que han firmado lo han hecho convencidos de que era lo mejor que se podía hacer, o en el fondo ha sido un "trágala" que han tenido que comerse?

-Los sindicatos firmantes lo que vienen a decir es que el grupo Volkswagen no tenía ninguna razón objetiva para forzar un acuerdo de esa naturaleza, pero que de algún modo el grupo quería dar una especie de ejemplo, con lecturas que pueden abarcar a las propias relaciones sociales en el seno del grupo...

-¿Una especie de aviso de intenciones...?

-Sí. La multinacional Volkswagen lanza un mensaje para consumo interno, golpea en las "colonias" y así prepara la justificación para lanzar en el futuro una gran ofensiva contra los salarios y la estabilidad del empleo en sus centros en Alemania. En cuanto a propia valoración del acuerdo, CCOO y UGT hacen una valoración positiva.

-Sería chocante hacer una valoración negativa después de firmar, por eso mi pregunta se refiere a si lo han firmado a disgusto.

-Los sindicatos firmantes, UGT y CCOO, valoran positivamente el acuerdo, sin embargo la tremenda realidad de lo que han pactado se destila en los reproches y el tono amargo de su valoración. Si fuera un acuerdo de verdad positivo dirían: "mira que bien, los trabajadores han luchado, la administración ha favorecido nuestras posiciones y hemos conseguido un magnífico acuerdo". No, no pueden decir eso. Ellos dan como excusa que "si no hubieran llegado a un acuerdo la administración iba a dictar una resolución con más despidos y en peores condiciones", pero esa es una justificación indemostrable

-¿Cree que la administración hubiera hecho eso?

-En mi opinión, al ser el gobierno tripartito una coalición, con potenciales contradicciones y manifiestas debilidades, era improbable que la administración hubiera resuelto a favor del expediente de 1.346 extinciones de contrato, al menos en los mismos términos que los presentados por la Dirección de SEAT. Podemos imaginar qué hubiera sucedido si la Generalitat hubiera autorizado en solitario el despido de 1.346 trabajadores con la oposición formal de los dos grandes sindicatos. El gobierno tripartito no hubiera durado una semana ante un conflicto social de esa envergadura que lo hubiera hecho estallar. Eso explica, la enorme presión hecha desde la Generalitat, y los partidos que componen la coalición, sobre

las direcciones sindicales de UGT y CCOO para que alcanzasen el acuerdo y le ahorraran un enorme desgaste político.

En cualquier caso, la aprobación de una Resolución claramente política por la administración acusa el papel nefasto, antisocial, del gobierno de la Generalitat. Pero, además, es que Pascual Maragall, con la verborrea que le caracteriza, no han dudado en felicitar públicamente el acuerdo y valorarlo positivamente. ¿Quién puede dudar, a estas alturas, sobre cuál ha sido la posición del gobierno tripartito en el conflicto de SEAT que se ha saldado con 660 despidos forzosos?

El tiempo irá desvelando los mecanismos, el papel de determinados partidos de la coalición, los canales que se han utilizado entre estos y sus afines en CCOO y UGT para presionar a favor del acuerdo de despidos, en la tarea de quebrar una a una las voluntades de resistencia a la empresa, con tal de salvar la imagen del gobierno. Sin duda, el temor ha sido esgrimido como coartada, pero siempre al servicio de salvar determinados estatus y poltronas, y los compromisos inconfesables...

-¿Al conocerse la firma del acuerdo, cuáles fueron las primeras reacciones?

-La plantilla, que ha respondido sin fisuras a las convocatorias de movilización unitarias, se encuentra ante el hecho que los dos principales sindicatos en SEAT -UGT y CCOO son mayoritarios- han firmado un acuerdo que rompe los compromisos de la Plataforma unitaria y firman por primera vez en la historia de SEAT despidos de trabajadores con contrato fijo. La sensación de impotencia se tornó en rabia e indignación cuando el día antes de las vacaciones de fin de año la empresa hace entrega de las cartas de despido.

En medio de un clima de temor, con el recuerdo fresco de los 46 despidos de antes del verano, los despidos en el taller 8, con las jefaturas amenazando a los trabajadores que secundaban el paro, la plantilla paralizó la producción el día 23, en todos los turnos. Ha sido un paro no sólo de solidaridad con los despedidos, sino de rechazo al acuerdo y de exigencia de dimisión a los firmantes. Fue un paro que evolucionó de menos a más. Por la tarde fue más potente que por la mañana.... ¿Qué mejor valoración de los trabajadores sobre el acuerdo de despidos que este paro?

Luego tenemos las valoraciones negativas del Acuerdo que se han ido sumando a las que ha publicado y distribuido CGT y Revolta Global, la valoración crítica de Agustín Moreno, representante notable del sector crítico de CCOO, que ha desautorizado un acuerdo de esa naturaleza. También ha sido importante, la carta y valoración de Carlos Vallejo, miembro de Iniciativa per Catalunya y de CCOO y que ha estado destacado por su sindicato en los organismos de la CES. Están las resoluciones del PSUC-viu, del PCE... en fin, ha habido muchas valoraciones críticas y condenatorias del acuerdo.

-¿Cuál ha sido el criterio empleado en la selección de despedidos?

-Los criterios que presentó la empresa en la Memoria explicativa del expediente son una mera excusa, no son creíbles. Los sindicatos entraron en la negociación de las listas con la excusa de evitar que la empresa incluyese en la lista a gente crítica, a gente combativa, a gente sindiícalista. En mi caso, les advertí públicamente que si pretendían salvar a unos

trabajadores acordando el despido de otros, que a mí no me salvaran, que me pusieran el primero en la lista, porque acordar y entrar en la selección de los despidos significa destruir el espíritu del sindicalismo de clase, que tiene como principio la defensa de los intereses del conjunto de los trabajadores y las trabajadoras, sin exclusiones ni discriminación.

-Pero finalmente la lista fue pactada.

-Pero, claro, si tú salvas a tus amigos, a tus próximos, a tus clientes o compañeros de partido... lo que sea, alguien tiene que meterse en el lugar del que tú salvas. Con lo cual estás dictando la suerte de otros compañeros y compañeras. Eso ha dado como resultado una completa barbaridad, como por ejemplo que en la lista hay una discriminación clara sobre las mujeres. Si en la plantilla las mujeres son el 14%, en la lista son el 20-21%. En cuanto a la componente sindical, si CGT tiene el 7% de afiliación, en la lista tiene el 23%.

Es una desproporción tan evidente que demuestra una clara discriminación sindical, una represión sobre CGT. Han incluido mujeres embarazadas, compañeras de baja por maternidad, disminuidos físicos y compañeros enfermos con graves enfermedades, matrimonios al completo, trabajadores mayores de 50 años de muy difícil recolocación... Ha habido un reciente acuerdo de la Comisión de Seguimiento de la Resolución de los 660 despidos para volver a reingresar a algunas mujeres de baja por maternidad, porque esta barbaridad, que ha provocado un enorme malestar en la plantilla y la consiguiente movilización de los despidos/as, amenazaba con empeorar todavía la baja credibilidad de los representantes sindicales que firmaron el acuerdo de despidos.

-¿Despedir a una persona que está de baja es legal?

-Eso sería motivo de demanda y de un nulo radical. Sin duda nos encontramos ante un acuerdo político, entre empresas y sindicatos, que cuenta con la bendición de las instituciones del Gobierno de la Generalitat. Pero en nuestro sistema legal todo acuerdo debe respetar las leyes y normas. Por tanto, además de interponer el correspondiente recurso administrativo contra la Resolución, están en marcha múltiples denuncias ante la Magistratura de lo Social por vulneración de derechos fundamentales de los trabajadores/as incluidos en la lista de despidos... Es una lista que refleja la profunda inhumanidad del neoliberalismo, de una dirección que emplea métodos de "limpieza" usados en regímenes dictatoriales

-Los despidos/as se están movilizándose y se han constituido en Asamblea. ¿Cómo ve la plantilla de SEAT la lucha que están iniciando? ¿Qué grado de solidaridad esperan de la plantilla?

-Es pronto para tener una idea acabada de cómo va a ser el proceso de movilización por la readmisión de todos los despidos/as que expresen su voluntad de reingresar, estamos a mediados de enero y sólo se han realizado dos asambleas. Pero existe una convicción muy generalizada, basada en otras experiencias de luchas contra despidos, de que para conseguir la readmisión es necesario asegurar una triple unidad y solidaridad, la interna de los propios despidos/as, la de éstos con el conjunto de trabajadores de los centros SEAT, y la de todos ellos con el conjunto de la clase trabajadora de Catalunya.

El protagonismo de la Asamblea de Despedidoslas es fundamental, la propia condición de despedidos permite superar las barreras de la diversa adscripción sindical, fortalecer su unidad interna, y ser un ejemplo que favorezca la respuesta unitaria de todos los demás, en una lucha que no va terminar ni en un mes ni en tres meses. Hay que buscar la unidad más amplia del conjunto de los trabajadores en el apoyo de esa lucha.

-¿En qué medida la firma de este acuerdo puede repercutir en el conjunto del sector industrial?

-Si no lo evitamos, puede convertirse en una referencia en las relaciones laborales de este país. Las declaraciones de Fidalgo son muy claras al respecto. Además de afirmar que el acuerdo era una solución "momentánea y positiva" a la crisis en SEAT, dice que dadas las condiciones de competitividad en el sector hay una serie de empresas de automóvil que se encuentran en condiciones parecidas a las de SEAT y que por tanto soluciones semejantes a las de SEAT se producirán en el futuro. Fidalgo está abriendo las puertas a la extensión del acuerdo de SEAT a otras empresas. Si eso además se produce en un momento en que se está haciendo la negociación de la reforma laboral, donde la patronal y el gobierno plantean agilizar el proceso de despido colectivo en las grandes empresas, y abaratar las indemnizaciones de despido, el acuerdo firmado en SEAT es un torpedo a la oposición sindical a dichos planes, al establecer una indemnización con un límite de 24 mensualidades, casi la mitad de las 42 que establece el Estatuto de Trabajadores para el despido improcedente.

En fin, el acuerdo firmado en SEAT, al afectar a uno de los reductos del movimiento obrero en las grandes empresas, debilita todavía más la defensa de las condiciones de los trabajadores en los sectores más desprotegidos y precarizados, en las empresas medianas y pequeñas

-Pero esa crisis de que habla Fidalgo, ¿es real? Antes explicaba que la empresa seguía teniendo grandes beneficios.

-No se puede hablar de crisis, y si lo hiciéramos, deberíamos en todo caso hablar de crisis provocada.

-¿Qué quiere decir?

-Cuando la empresa, la dirección del grupo VW, empieza a decir que hay problemas en el Grupo, que hay que reducir los costes, se encontraban en plena discusión sobre los objetivos de producción y su distribución en el conjunto de factorías del grupo para los próximos años. En aquel momento el temor que teníamos era: "¿van a deslocalizar la producción, aplicando el criterio estricto de rentabilidad, es decir, producir allí donde es más barato y reducir o eliminar la producción donde sale más caro?" Con esa lógica se hubiera tenido que desmantelar media producción en Alemania y haberla deslocalizado hacia otras empresas del Grupo, también a favor de SEAT, donde los costes globales son la mitad que en Volkswagen Alemania... Curiosamente, los proyectos iniciales de VW de llevar producciones a Chequia, a Portugal e incluso a SEAT se abandonan por el momento y en su lugar se produce la brutal ofensiva de la dirección del Grupo VW contra el empleo en SEAT.

Por otra parte, los datos sobre la evolución de las ventas del Grupo VW son elocuentes: mientras las ventas de SEAT tienen un ligero descenso sobre las previsiones, Volkswagen pasa a ser el número uno en el ranking de ventas en Europa. ¿Qué ha ocurrido mientras tanto para llegar a esta situación? Y en este punto, hay que constatar que, en SEAT, tanto la opción estratégica de producir hacia determinados segmentos del mercado y abandonar otros, como la política comercial siempre han estado determinados desde la dirección del Grupo VW. En este sentido la "Autonomía" de SEAT dentro del Grupo es una falacia. VW siempre ha priorizado y favorecido en los mercados la venta de sus modelos fabricados en Alemania en detrimento de los producidos en SEAT. Incluso cuando SEAT ha sacado un buen modelo -el nuevo León, por ejemplo- que competía muy bien con modelos de Volkswagen, se ha forzado con argumentos insostenibles el retraso de su lanzamiento, o de su distribución en la red, para no perjudicar los objetivos de ventas de otros modelos Volkswagen. Es fácil deducir que a través de la manipulación productiva y comercial, la dirección del Grupo VW ha transferido sus problemas a SEAT, buscando un resultado determinado. Por eso la "crisis" de SEAT es, en lo fundamental, una crisis provocada por la dirección del Grupo VW. Es verdad que la coyuntura económica ha incidido negativamente en el sector del automóvil, pero no explica por sí sola los problemas de SEAT, ni mucho menos.

-Para acabar, una referencia a lo personal, ¿cuántos años ha estado trabajando en SEAT?

-En enero del 2006 hubiera alcanzado veintiocho años de antigüedad en la empresa. Aunque en realidad mi vinculación con SEAT es más antigua, pues antes de incorporarme a la plantilla fija de SEAT en 1978, trabajé en SEAT en 1971 a través de una empresa prestamista. Aquellos eran los tiempos de la dictadura, luché contra el prestamismo, que eran las ETTs de la época, que estaban formalmente prohibidas pero realmente vivas y explotando. Fui despedido en el año 71, a raíz precisamente de esas luchas, y eso generó vínculos muy estrechos y muy directos con el movimiento obrero, con Comisiones Obreras de SEAT. Tras la caída de la dictadura y la lucha por la amnistía laboral los compañeros de SEAT reivindicaron la reincorporación de los trabajadores despedidos en las empresas prestamistas.

Los trabajadores de la empresa prestamista estábamos explotados doblemente, por la empresa prestamista y por SEAT, luchábamos en condiciones muy difíciles contra esa lacra. Pero como el prestamismo era ilegal y la penalización contra una empresa que contratara prestamistas era incorporar esos trabajadores a la plantilla como fijos, los compañeros de SEAT exigieron que en aplicación de la Amnistía laboral se me incorporara a la plantilla. Ingresé en SEAT, en Martorell, una fábrica moderna que fabricaba conjuntos y componentes de los vehículos, y que con el tiempo se convirtió en la gran fábrica de montaje que es en la actualidad.

Toda mi vida he estado vinculado a la lucha sindical en SEAT y he formado parte en varios mandatos del Comité de empresa. Primero en CCOO y después, tras ser expulsado del sindicato, junto a otros compañeros, por denunciar y oponernos a las prácticas corruptas en la gestión de las contrataciones y a los pactos cada vez más antisociales, constituimos la "Corriente de Izquierda Sindical" Al poco tiempo, tras coincidir con la CNT "renovadora" (actual CGT) en una serie de conflictos, y con la orientación clasista, abierta y unitaria que

defendía su Secretariado Permanente en aquella época, abrimos un proceso de unificación que concluyó con la fusión de la CIS y CNT renovadora en SEAT. Posteriormente participé en el Secretariado Permanente, junto con mi buen amigo y compañero Emilio Cortavitarte, a la sazón Secretario General de CGT de Catalunya.

Más tarde, al producirse un giro en CGT hacia posiciones sectarias, que transformaban el sindicato en el partido de un sector de los anarquistas, excluyendo a otras sensibilidades ideológicas y políticas, enterrando un proyecto sindical prometedor, dejé mi afiliación en CGT. No obstante, me siguen uniendo muchos vínculos de amistad, compañerismo y de afinidad en la orientación clasista y combativa con muchos compafieros/as de CGT de SEAT, de Catalunya y de España. En la actualidad no estaba sindicado. Pedí mi afiliación a Comisiones, pero hasta la fecha no se ha producido, imagino que todavía pesa la sanción de expulsión a la que fui sometido.

-¿En qué año ocurrió esa?

- En 1989, hace 16 años...

-Mucho tiempo parece. Sindicalista desde siempre, miembro de la Permanente de EUÁA, partido que está en el gobierno, y despedido. ¿Represaliado?

-Bueno prefiero no entrar en eso, Lo importante ahora es seguir luchando. Y con mis compafieros/as de la Asamblea de Despedidos, la solidaridad de la plantilla de SEAT, y de la gente trabajadora solidaria de Catalunya y España, conseguir la readmisión de todos.

El Viejo Topo

https://ppcc.lahaine.org/entrevista_con_diosdado_toledano_despedi