

Tres mil trabajadores en la calle, ocho despidos y las negociaciones rotas



La puerta de Chrysler, cerrada para los obreros. «Lock out» de la empresa

CHRYSLER PROVOCA EL CONFLICTO

Los 3.000 obreros de la Chrysler que en la actualidad están en la calle debido a un cierre patronal son víctimas de una provocación de la empresa. La huelga probablemente ha sido potenciada por la dirección. Esta es la tesis de Pancho, técnico del metal de CC. OO.

Los acontecimientos, de forma sucinta, comienzan al desprenderse un Simca de la cadena de montaje y estar a punto de matar a tres productores. Esto ya había sucedido dos o tres veces con anterioridad en el mismo punto.

Se trata de poner medidas de seguridad. Entonces los obreros acuerdan que sostengan unos la cadena mientras que otros arreglan la avería. El jefe de planta se niega a que se haga de esta manera y decide parar toda la planta de montaje. El paro de la planta no les tiene cuenta a los obreros, pues en este caso les descontarían las primas de producción. Como mucho, los interesados quieren que pare el Dop averiado exclusivamente. Con la oposición del jefe de planta, el delegado de CC. OO. pone en funcionamiento la cadena. El jefe, de nuevo, la para.

El viernes por la tarde se tiene conocimiento de que no

van a pagar la prima de producción a ninguno de los 3.000 trabajadores de la planta. El viernes y el sábado se celebran asambleas y se decide parar cuatro horas en señal de protesta por el des-cuento.

Es ahora cuando un mando que pasa por allí es abucheadado por algunos trabajadores. La respuesta de la empresa no se hace esperar: ocho despidos, algunos de los cuales no estaban en la asamblea. En otra asamblea se acuerda parar siete horas diarias cada turno. La empresa decreta el «lock out».

Comienzan las rondas de negociaciones con un punto único: ni el comité de empresa ni las acciones sindicales negocian nada mientras que a los ocho despedidos no se les readmita. La empresa, por el contrario, sostiene que los despidos son innegociables. Interviene el delegado de Trabajo, pero tampoco sir-

Maniobra para frenar el convenio del sector del automóvil

ve para nada. La empresa ha llegado a manifestar que en caso de que los trabajadores ganaran en Magistratura recurriría contra las sentencias. Las centrales han llegado a ofrecer que se anularan los despidos, aunque fueran sancionados los ocho despedidos; si las sanciones son justas o no, lo determinaría el juez.

EL TRASFONDO: CONVENIO Y RECONVERSION TECNOLÓGICA

El trasfondo de la cuestión es bien distinto. La empresa ha provocado esta huelga por varias razones: según CC. OO., había posibilidad de romper los techos salariales en el convenio de la Chrysler, y esto asustaba a la patronal del automóvil. Por otro lado, esta empresa acaba de ser adquirida por el «holding» francés PSA (Chrysler,

Citroen, Peugeot), cuya dirección, altamente represiva, es conocida a nivel europeo: en Francia e Inglaterra se han mantenido huelgas de casi tres meses por razones de salarios y de autoritarismos.

En cuanto a la reconversión, la planta afectada, que es actualmente construye Simcas, ha de ser adaptada a construir el modelo Horizont.

Así pues, los despidos han servido para entrar en una espiral de negociaciones duras, con el fin de llegar al convenio con las fuerzas obreras debilitadas. Este cierre puede servir de desencadenante para que otras empresas del metal también paren. No hay que olvidar que Chrysler ha sido siempre una de las empresas punteras en cuanto a la organización obrera. El 80 por 100 de los trabajadores están afiliados. Las dos centrales más fuertes son CC. OO. y UGT.

PAROS EN LA SANIDAD DE MADRID

Los pequeños problemas impiden la discusión de los grandes

La Sanidad en Madrid, centro a centro, está a punto de llegar a un conflicto grave. En el centro Ramón y Cajal (el Piramión), tras el traslado de una jefe de enfermeras y la sustitución de una adjunta de docencia, se celebran varias asambleas y son sancionados cuatro trabajadores, abriéndose expedientes y suspendiéndoles de empleo y sueldo

Los trabajadores exigen el inmediato sobreseimiento de los expedientes y UGT de Sanidad, concretamente, la revisión de las fórmulas de nombramiento tanto de la enfermera jefe como de la adjunta de docencia. Entiende UGT que quien ha sido nombrada a dedo no se puede extrañar de ser destituida a dedo. Con este problema de expedientes y nombramientos, el centro había planteado una huelga legal para el lunes 10 de diciembre, que no es consentida por las autoridades.

EL CONFLICTO DE LA «CONCHA»

En la clínica de La Concepción también salta otro conflicto. Este centro es equiparado a la S. S. El comité de empresa pide una paga extra de beneficios, que la dirección niega arguyendo que, al no ser un centro privado, no existen tales. No obstante, los trabajadores explican que la clínica privada sí deja beneficios y muy sustanciosos, pero sólo para unos cuantos. El centro privado de

La Concepción socializa pérdidas y las ganancias quedan para un grupo muy reducido.

Ante esto, CC. OO. quiere que se dicte un laudo pactado, a lo que UGT se opone y como alternativa ofrece que se discuta y se firme un convenio para lo poco que resta de año, para poderlo denunciar en el próximo. Pero el malestar entre trabajadores y empresas existe.

En los hospitales clínicos existe un contencioso que ya dura cuatro años sobre su integración o no en la Seguridad Social. Es distinto de los conflictos anteriores. Los mismo sucede en la clínica Primero de Octubre, donde es una maternidad la que provoca el enfrentamiento trabajadores-dirección.

En La Paz actualmente si no existe ningún enfrentamiento es por miedo. Hace poco tiempo fueron detenidos miembros del comité de empresa.

Para Ofelia López, de la ejecutiva provincial de UGT de Sanidad, no se trata de otra

cosa que «de provocar pequeños conflictos en todos los centros con el fin de que no se analice ni la ley de Presupuestos ni la futura reforma sanitaria. Mientras el año pasado se celebraron múltiples mesas redondas donde se aclaraban conceptos y se discutían los

presupuestos de la S. S., que, al fin y al cabo, es nuestra masa salarial, este año se distraen las fuerzas con sucesos locales, de manera que se dispersen las fuerzas y no se dé una respuesta adecuada tanto a la reforma sanitaria como a la ley de Presupuestos.»

Con el **JORNAL** de 1 día

Una administrativa de una empresa de transporte aéreo extranjera, cuyo nombre ruega encarecidamente no se imprima, gana la nada despreciable cantidad de 2.417 pesetas. Una pasta al mes. Más de un millón al año. (Me pregunto, ¿cuánto ganarán los ejecutivos de esta empresa?)

Pues bien, esta afortunada señorita tiene suficiente para llenar el depósito de gasolina de su 127, 1.470 pesetas. Comprarse una agenda baratita, pero útil, 510 pesetas. Y le quedan todavía unas 450 pesetas para tomarse unos cubalibres por la noche con un amigo. (Así me lo contó, así lo cuento.)

A pesar del buen sueldo, tampoco le llega para comprarse un abrigo de visón. No todo van a ser rosas en la vida.

CONFLICTOS

El personal del Ministerio de Cultura viene manteniendo estos días una huelga en defensa de su tabla reivindicativa consistente en negociación colectiva para los trabajadores de la Administración y subida lineal de 10.000 pesetas mensuales, así como el cobro de atrasos de haberes. Una de las concentraciones tenidas a la puerta del Ministerio fue disuelta violentamente por las fuerzas antidisturbios.

Con motivo de las dos horas de paro convocadas por CC. OO. en contra del Estatuto de los Trabajadores, el pasado día 29, ha habido sanciones en las siguientes empresas:

■ PEGASO, 205 trabajadores suspendidos de empleo y sueldo y abierto expediente a 11 miembros del comité de empresa.

■ CANZLER, suspensión de empleo y sueldo durante cinco días a 48 trabajadores. El día 5 de diciembre se celebraron concentraciones para protestar contra las sanciones en el polígono industrial Las Arenas, de Pinto, donde está situada esta empresa.

■ IMETAL, dos despedidos. Hubo concentraciones en la zona de Carabanchel contra los despedidos.

■ PLATA MENESES suspendió de empleo y sueldo a siete miembros del comité de empresa durante dos días. Mandó carta de amonestación a 140 trabajadores.

■ TEXTIL ha comenzado las reuniones previas para la negociación del convenio colectivo.

■ METAL celebró la primera reunión el día 3 y la segunda el día 6, con el fin de negociar el convenio colectivo del ramo. Fue elegido presidente de mesa Marcos Peña.

■ La Federación de trabajadores de la Enseñanza (FETE-UGT) celebró su congreso provincial durante los días 8 y 9 de diciembre.

■ MUEBLES MEJIAS, de Getafe, quiere presentar expediente de crisis y despedir a 40 trabajadores. También ofrece convertir la empresa en cooperativa.

■ CRECOM, empresa dedicada a la financiación, quiere cambiar de negocio. Para ello ha ofrecido indemnizaciones a los trabajadores. En la actualidad sólo queda trabajando en la empresa el departamento financiero. No ha presentado expediente de crisis porque afectaría a otras empresas del grupo que no le interesa tocar, por el momento.

■ MASA, grupo multinacional perteneciente a la IMS, a quien también pertenecen Inter Data e IMS Ibérica, está reduciendo trabajo en la empresa primera con el fin de declarar expediente de crisis.

■ SEIDA quiere cerrar los talleres; esta medida afectaría a unos 192 trabajadores. Por el contrario, quiere mantener los puntos de ventas.

■ UNION CERVECERA ha ofrecido como «últimátum» a los trabajadores un pacto social para dos años. Para 1980 ofrece una subida de un 0,62 sobre el coste de la vida resultante de 1979. Para 1981 un aumento de un 0,77 sobre el mismo coste referido a 1980.

■ MADEL, la fábrica de los «madelman», mantiene una huelga que afecta a la totalidad de la plantilla (90 trabajadores), en reivindicación de la revisión del convenio. Ahora ganan entre 20 y 25.000 pesetas mensuales. Piden 1.000 pesetas de subida lineal. El montaje de los muñecos se hace en horas extra en los domicilios de los trabajadores.

ESCRIBE: Pedro TALAVAN



El transporte dentro de la capital de España ha pasado a constituir uno de los más graves problemas que hoy por hoy afectan al madrileño y a las autoridades. Contaminación, espacio, atascos, desequilibrios psíquicos, etc. no son otra cosa que variantes de un mismo problema: el transporte. Ayuntamientos, empresarios y asociaciones de vecinos persiguen un idéntico objetivo, evitar el caos circulatorio. Las medidas arbitradas hasta la fecha no han logrado ni tan siquiera paliar la desastrosa situación. El popular dicho, «de Madrid al cielo», no ofrece la más mínima credibilidad a nadie; la evidencia del infierno circulatorio se ciñe a Madrid como algo intrínseco a la capital. Poco a poco nos hemos ido acostumbrando y defraudando y ninguna de las soluciones ha llegado a plasmarse de una forma definitiva.

Cada día más se impone una reorganización urbana, territorial y de transportes llevada a la práctica sin demoras y orquestada de la forma más racional. No se trata a esta altura de poner parches, las medidas eventuales o de emergencia ya no tienen sentido alguno. Madrid clama al cielo y la salida y entrada a la urbe, al igual que la circulación por el centro, ha pasado a situarse en un punto alto del barómetro de emergencia diaria.

El debate referente a una mejor organización del transporte de superficie es, en la actualidad, una llaga abierta de difícil curación y sobre todo de costosa cicatrización. El tema es conocido y la polémica ha venido hasta ahora suscitada por los diferentes puntos de vista que mantienen Ayuntamiento y empresarios. Razones políticas y económicas andan enredadas. El déficit económico de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) rebasa los 3.000 millones de pesetas anuales, y, sin embargo, el transporte es caro, insuficiente e incómodo. Quizá temamos los usuarios y no sin razón un empeoramiento y encarecimiento que a la larga y de continuarse esta situación redundaría en la pérdida de millones en los bolsillos de todos.

PRIVATIZACION SI, PRIVATIZACION NO

Las empresas privadas, agrupadas en la Asociación Provincial de Transportes Colectivos Urbanos y Líneas de Viajeros de Madrid, han elaborado un plan cuyo objetivo a simple vista consiste en acabar, a lo largo de los próximos cinco años, con las deficiencias del transporte. Al mismo tiempo se proponen poner fin a los balances deficitarios, reorganizando la circulación en la superficie de Madrid.

Dicha Asociación, por boca de su presidente, Gonzalo Pascual Arias, no duda en comprometerse a la hora de realizar, aparte de la privatización de la EMT, otras soluciones alternativas, asumiendo todos los efectivos y responsabilidades, haciéndose cargo del equipo humano (excepto cargos directivos) y del equipo material. A cambio pide, para poder plasmar su propuesta en un hecho real, una subvención de 8.500 millones de pesetas, entregada a lo largo de cinco años.

El Ayuntamiento, conocedor de proyecto, no se ha dedicado por el momento al estudio de fondo de la anterior alternativa. Las razones aducidas son, unas veces de tipo político, y otras hacen referencia a la negativa de los

trabajadores de la EMT frente a la privatización o a la impopularidad que podría suscitar en los madrileños la aceptación de semejante medida.

Y mientras la polémica continúa, las cifras cantan y el usuario trina. De mantenerse la actual situación se prevé que en los próximos cinco años la EMT pierda por lo menos unos 15.000 millones de pesetas. La cifra no es ninguna nadería y la repercusión económica que acarrearía a los bolsillos de todos los ciudadanos, tanto si utilizan o no los autobuses de la EMT, se dejaría sentir lo suyo. Tengamos en cuenta que dichos impuestos se pagan por vía impositiva.

No hace mucho, el Ayuntamiento tuvo dificultades económicas para pagar a las empresas concesionarias. Baltasar Aymerich, concejal delegado de Hacienda, fue aún más explícito, diciendo que existirían problemas para hacer efectiva la nómina de los trabajadores de la EMT. Finalmente, la situación quedó solventada al asegurarse al Ayuntamiento la concesión de un crédito-puente hasta que las Cajas de Ahorros concedieran otro tramitado anteriormente. Declaró asimismo Aymerich, el encargado del dinero municipal: «La situación económica del Ayuntamiento es mala, pero no tan caótica como estaba antes de que llegara la actual Corporación. Sería necesario hacer unos nuevos presupuestos municipales para liquidar la deuda del Ayuntamiento antes contraída y que asciende a 15.000 millones de pesetas.»

La Caja de Ahorros ha desempeñado un papel importante en este tipo de soluciones, máxime en la actualidad, dado que ha entrado en una operación consistente en aportar una buena parte, por lo menos el 50 por 100, de los 6.500 millones que el Estado le adeuda al Ayuntamiento, en concepto del presupuesto de liquidación de deudas del año pasado.

BLANCO, NEGRO O GRISACEO

No obstante, y a pesar de que el Ayuntamiento pueda hacer frente a sus necesidades de liquidación más inmediatas, gracias a la citada operación financiera, no viene a significar ni muchos menos que los problemas de índole económica hayan desaparecido.

A lo largo de numerosas declaraciones hechas a la prensa madrileña por Enrique Tierno Galván, alcalde de Madrid, el Ayuntamiento



Gonzalo Pascual, presidente de la Asociación Provincial de Transportistas de Madrid, cansado de esperar la respuesta del Ayuntamiento

ha dejado claro que no es en absoluto partidario de la privatización de la EMT.

«Mantendremos reuniones con los empresarios privados para que ellos amplíen sus peticiones, pero el Ayuntamiento no tiene garantías suficientes ni los trabajadores de la EMT verían con buenos ojos la privatización. No creo que sea una buena política municipal el ir delegando o cediendo parcelas que deben ser de su competencia. No creo tampoco que el pueblo de Madrid sea partidario de esta privatización». Resulta evidente que en estas declaraciones del alcalde de Madrid queda suficientemente expuesta la opinión del Ayuntamiento.

Por su parte, el ministro de Transportes y Comunicaciones, Salvador Sánchez Terán, ha aconsejado en repetidas ocasiones a los ayuntamientos que no desprivatizaran en su totalidad el transporte público de superficie dejando que el Ayuntamiento asuma su responsabilidad, «aunque las estadísticas de gastos indiquen que éstos son superiores en las empresas públicas que en las privadas. Ahora no creo que sea o blanco o negro; conviene que haya una parte privada y otra municipalizada.»

En la actualidad se están llevando a cabo unos estudios que se realizan sobre el futuro consorcio de transporte de las grandes ciudades, o que habrá de ser regulado por la nueva ley, cuyo proyecto aún se estudia. Esperemos que pronto llegue a las Cortes, a fin de acortar cuanto antes las discusiones teóricas, en aras de una breve puesta en marcha de las aplicaciones prácticas.

TRABAJADORES DE LAS LINEAS PERIFERICAS DE AUTOBUSES

Los trabajadores de las líneas periféricas de Madrid trabajan alrededor de las once a cator-

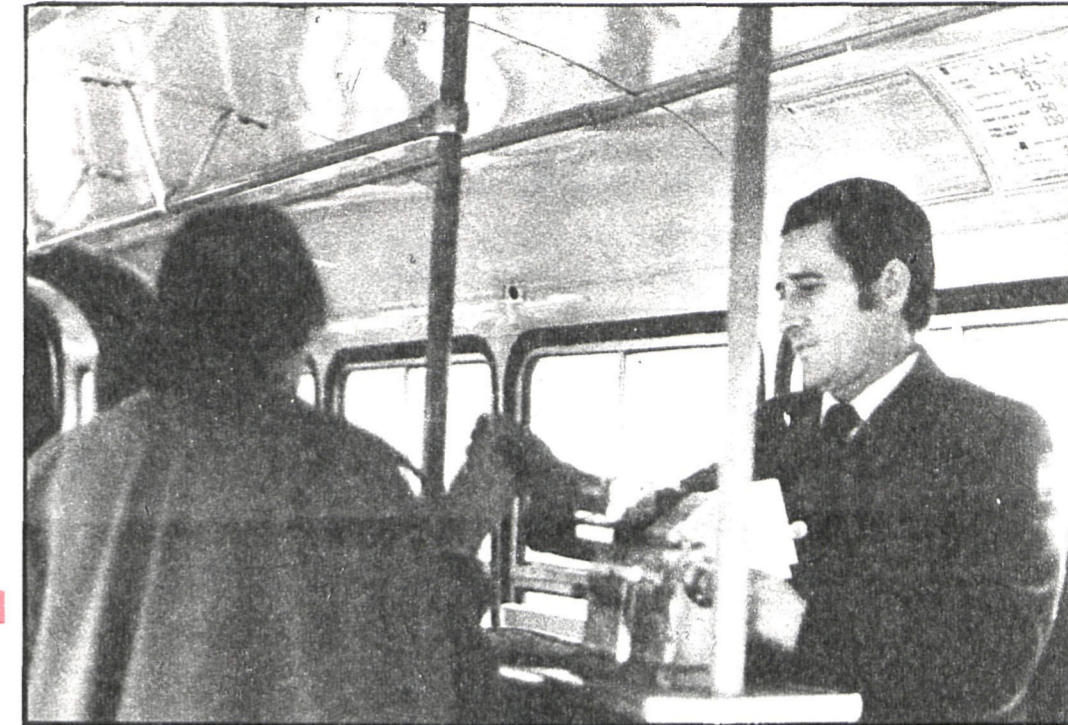
- Gonzalo Pascual Arias: La empresa privada perdería por 8.500 millones
- Tierno Galván: No es buena política delegar y ceder partes de nuestra competencia

Transportes urbanos

"No se dan los autos a peseta"



- El Estado debe al Ayuntamiento 6.500 millones
- De mantenerse la situación en los próximos cinco años la EMT perderá 15.000 millones



Los transportes colectivos son caros y malos. En el proyecto de privatización está incluida la bajada de tarifas y la ampliación de la red

ce horas diarias para obtener a fin de mes un sueldo digno con el que vivir. Están hartos de atenerse a unos horarios extremos y mantienen una única esperanza, y ésta no es otra más que esperar a que llegue el día en que el Ayuntamiento les absorba y municipalice el servicio. Los problemas son muchos, el sueldo es bajo, y el material con el que han de recorrer los barrios periféricos hasta llegar al centro se halla en unas condiciones penosas. De ahí que estos trabajadores esperen como agua de mayo a la EMT. Un conductor de Trapsa, empresa encargada de la explotación de las líneas P-4, P-5, P-25, P-26, P-29, P-31, M-9, M-105 y M-5, manifestó a nuestro periódico: «Los jefes quieren privatizar la EMT. Eso sería lo peor que podría pasarnos y no me refiero solamente a nosotros los trabajadores, sino también al usuario en lo relacionado con el servicio. Continuáramos en esta situación de temor y represalias y de trabajo inhumano.»

Puestos al habla con el presidente de la Asociación Provincial de Transportes, señor Gonzalo Pascual Arias, nuestro periódico averiguó: «Se ha dicho que la empresa privada gana dinero porque paga menos a sus trabajadores que la EMT y se comparan las percepciones absolutas de las categorías profesionales de uno y otro tipo de empresa. Yo aclararía que esta comparación entre las percepciones absolutas de los trabajadores de la EMT y las empresas periféricas no es válida si no va acompañada de los ingresos respectivos para valorar qué parte de los mismos destinan a y otra empresa al pago de sus trabajadores.»

Si la empresa municipal, con unos ingresos de 110 pesetas por kilómetro, contando con la subvención municipal, sin la cual se extinguiría, abona a un agente único 45.500 pesetas, y las empresas periféricas, que tienen unos ingresos de 50 pesetas por kilómetro, pagan a un agente único una media de 34.000 pesetas (los trabajadores dijeron percibir un sueldo base de 21.000 pesetas), si tuvieran los mismos ingresos que la EMT, de 110 pesetas por kilómetro, es decir, ingreso más subvención, podrían pagar un 120 por 100 más; esto supondría 74.800, lo que equivale a un 65 por 100 más de lo que paga la EMT. Quiero decir que las empresas privadas, con los ingresos que realmente percibe la EMT, pagarían a los agentes únicos la cantidad de 74.800 pesetas.»

LAS PRIMERAS CONCESIONES DEL AYUNTAMIENTO

Ya en el año 1966 el Ayuntamiento se decidió a afrontar la regulación del transporte periférico y convocó concursos públicos para adjudicar las 31 líneas que servían las empresas privadas a quienes ofreciesen mejores condiciones. Este plazo concesional fue de nueve años con una prórroga opcional para el Ayuntamiento de otros tres años, revocable mediante preaviso escrito con un año de antelación.

Fue entonces cuando las líneas periféricas se organizaron como empresas estables, se renovó la flota de vehículos, se construyeron instalaciones fijas en donde no las había y

comenzaron a funcionar dando un servicio adecuado, para la época lógicamente, y sin subvención municipal de ningún tipo. Los barrios periféricos han crecido y hoy nos encontramos con que las líneas periféricas actuales no sólo son caras, sino que también resultan insuficientes para cubrir las necesidades de transporte de los habitantes de la «Banlieue» de la provincia de Madrid.

LO QUE DICE DON GONZALO PASCUAL ARIAS

Según folleto informativo facilitado por dicha asociación, la empresa privada defiende una filosofía de la vida. No busca privilegios ni la continuidad de las empresas físicas que actualmente existen en Madrid. Se trata de la aplicación estricta de la economía de libre mercado. La asociación entiende que cuando una empresa pierde el control de sus medios de producción y se arruina, se debe hundir con todas las consecuencias y dejar paso a otra que ocupe su puesto con mejor fortuna, a salvo, claro está, los derechos de sus trabajadores. Sólo así —continúa el folleto— se obtendrá el equilibrio natural que se deriva de una economía libre en lugar del proteccionismo de los incapaces que se continúa aplicando como expresión de un hábito adquirido.

«Expliquemos por qué la privatización que ustedes proponen no va a costarle nada a los madrileños.»

«Pensamos que mediante una explotación adecuada, unida a unas tarifas adecuadas, no tiene por qué costar el transporte público un solo céntimo al usuario. Independientemente de lo que paga a través de la tarifa, se trata de hacer una diferenciación entre lo que realmente cuesta el servicio, lo haga la empresa pública o la privada, y si en cuanto a la diferente gestión que se pueda aplicar, inclusive con unos condicionantes básicos iguales, es decir, con unos sueldos exactamente iguales para los trabajadores en una modalidad o en otra de explotación, de acuerdo con los ratios que hemos podido sacar, vemos que en igualdad de circunstancias la empresa privada podría pagar mucho más. Las empresas de transporte en última instancia no son más que fábricas de kilómetros y lo que tiene que procurar la Administración es comprar esos kilómetros al mejor precio posible, dentro de unos condicionantes de mano de obra a unos niveles aceptables, de calidad de vehículos. No conozco otro sistema que la libre concurrencia para conseguir los mejores costos posibles.»

«Quizá se esté temiendo el que ustedes pretendan en un primer momento ofrecer al usuario una tarifa menor y a largo o medio plazo elevar el costo del billete?»

«Si hay un estudio de bases que realmente sea bueno, todas estas posibilidades deben estar contenidas en él. Si en el pliego de condiciones se dejan claros los condicionantes a cumplir, tenemos claro que aquella empresa privada que no funciona se le debe retirar la concesión, entendiendo que esa retirada de la concesión no tendría que ser a costa de los trabajadores; se puede cambiar la empresa, pero no el servicio. Nosotros no hemos pedido continuidad de lo que hay, sino celebración de concursos públicos, donde a través de una transparencia total el que más «chifle» sea el que se lo lleve.»

Escribe: Maite CONTRERAS
Fotos: Menchu REDONDO