

# COMUNICADO A LOS TRABAJADORES DE SEAT

DEL COMITE DE SEAT (ZONA FRANCA Y MARTORELL.)  
DE LA LIGA COMUNISTA REVOLUCIONARIA  
IV INTERNACIONAL

Ante el intento de venta de  
SEAT a la multinacional FIAT



1º. Denunciamos ante la clase obrera la maniobra que teje el actual gobierno de las "multinacionales", a través del Ministerio de Industria, INI, y actual dirección de SEAT, que pretende mal vender a la multinacional FIAT la actual empresa SEAT, que da trabajo directamente a 32.000 trabajadores e indirectamente a cerca de 250.000 trabajadores de las empresas auxiliares.

2º. Tal maniobra procede junto a las que también sufren otras empresas del INI de la aplicación en el estado español de la orientación económica del imperialismo que se puede resumir en la máxima liberalización de los mercados, eliminación de los sectores nacionalizados de las economías capitalistas, con el fin de facilitar la más grande penetración de sus potentes multinacionales, y en esto también coincide el interés del actual gobierno Suárez por eliminar la base de sustentación económica (sector INI) con la cual un posible gobierno de los partidos obreros iniciase un proceso de medidas contra la actual estructura capitalista de la economía a fin de responder a las urgentes necesidades sociales.

3º. En el caso de SEAT su venta a FIAT, se intenta justificar por el mal trance que experimenta el sector de automoción, y dentro de éste, SEAT en particular y para ello se promete con infinita demagogia que FIAT asegurará los puestos de trabajo a los 32.000 trabajadores de la plantilla.

A esto queremos responder diciendo: que la crisis a nivel mundial del sector de automoción se debe a la irracionalidad del sistema capitalista que ha desarrollado una capacidad productiva de automóviles cuya producción no encuentra salida en el mercado, es decir una crisis de sobreproducción. Ello tiene como consecuencia un aumento de la competencia internacional de las industrias de automoción, la sucesión de concentraciones monopolistas, la rentabilización de la producción con su consiguiente rosario de despidos.

En este sentido el que FIAT se quede con SEAT, cualquiera que sea su modalidad (ampliación de capital por FIAT, venta de acciones del INI, sector privado, o con fórmulas mixtas) pero que en definitiva le dé la mayoría y con ello el poder de decisión, no garantiza que mantenga los actuales puestos de trabajo sino al contrario; el mismo Antoñanzas tuvo que reconocer que los puestos de trabajo están supeditados a la fluctuación del mercado, de que se venda el producto, incluso más, a condición de quitar un trozo del mercado del automóvil a las otras marcas. Pero es que además la necesidad que tiene FIAT de garantizar los puestos de trabajo en sus factorías metropolitanas, por la lógica de evitar el conflicto social en su propio país, conducirá forzosamente a que sean los trabajadores de sus filiales extranjeras quienes paguen primero el precio de la crisis.

4º. Se intenta presentar por par-

te del gobierno que la "Fiatización" de SEAT es la única alternativa posibles, o bien que las otras alternativas son irrealizables, naturalmente para el gobierno Suárez y sus peones los argumentos van parejos a los intereses que defienden.

Para los trabajadores la solución que conviene a sus intereses debe de tocar de lleno a la causa de la actual crisis del sector: el desarrollo irracional que persigue en primer lugar la creación de los beneficios privados y no la satisfacción racional y armónica de las necesidades sociales.

Por lo tanto el Comité de SEAT de LCR propone como alternativa a la actual situación de crisis de SEAT, y al conjunto de los trabajadores, y a sus organizaciones:

- Un plan estatal del sector de automoción aplicado bajo control obrero, que planifique la producción del sector de automoción.



Previamente ello exige por parte del Estado, un proceso hacia la nacionalización de SEAT y las grandes empresas auxiliares dependientes, este proceso tendría el ritmo que fuese más aconsejable, asimismo la nacionalización se realizaría bajo control obrero.

Además el estado habría de intervenir directamente otras empresas del sector de automoción que están en manos privadas, bien iniciando procesos hacia su nacionalización, o en aquellas con mayor capacidad exportadora manteniendo los topes de ventas interiores (mercado nacional), etc. En última instancia una mayor o menor intervención del estado en tal o cual empresa del automóvil deberá producirse en función de que éstas respeten o no el plan de producción y su parte asignada.

Un plan de diversificación de la producción que diese trabajo al sector del automóvil cuya capacidad productiva fuese excedente, diversificación que buscaría realizar en el suelo estatal la serie de productos actualmente importados o que tiene futuro a medio y largo plazo de ser exportados tales como bienes de equipo, máquinas herramientas, etc.

- d) 35 horas de trabajo a la semana, sin disminución del salario.

5º. En cuanto a la capacidad tecnológica para acometer estos planes, LCR afirma que ésta existe, aunque se halle prácticamente sin medios precisamente por la presencia de tantas multinacionales en el estado español, que han originado una subutilización de las capacidades técnicas humanas, una creciente dependencia tecnológica y una sangría enorme de dinero. Los ejemplos de otros países como el caso de Polonia que han sabido aprovecharse de la tecnología extranjera para desarrollar la suya propia (ej. Fiat Polsqui), es una muestra más de que el único inconveniente para desarrollar la capacidad tecnológica es el sistema capitalista de nuestra economía. Proponemos por tanto una centralización de los recursos técnicos y de investigación por el estado que sirva a la ejecución del plan antes mencionado.

6º. El conjunto de medidas anteriormente descritas exige de la inversión financiera que solo puede ser sufragada por el estado. Es por ello necesario la más amplia y firme unidad de las fuerzas de la clase obrera, de sus sindicatos, y partidos obreros parlamentarios y extra-parlamentarios, así como de los organismos libremente elegidos por los trabajadores (Comités y Consejos) para obligar al estado a financiar y desarrollar tal plan. En el caso de que el actual gobierno Suárez se negase a aplicar tal

programa, el PSOE y el PCE se deben de presentar unidos como candidato a las tareas de gobierno para desde allí y con el apoyo y la movilización de los trabajadores, desarrollar este plan que proponemos, así como el conjunto de medidas anticapitalistas que permitan acabar con el paro y las miserias que padecemos los trabajadores.

7º. En lo inmediato, la LCR de SEAT exige que sea detenida inmediatamente cualquier decisión de venta de SEAT a FIAT, y llamamos a los partidos obreros y sindicatos a defender en el parlamento y fuera de él, la decisión que adopten el conjunto de trabajadores afectados a través de sus asambleas.

También llamamos a todos los trabajadores del sector de automoción, a sus comités y secciones sindicales, a una urgente reunión Estatal para discutir la crisis del sector, las medidas prácticas inmediatas, y la elaboración de un plan alternativo a la crisis del sector, tarea que los militantes de LCR presentes en las diferentes fábricas del sector de automoción trataremos de impulsar.

7 de setiembre de 1978.

LCR - Comité de SEAT  
Zona Franca y Martorell

## CHARLA-COLOQUIO

### LA ALTERNATIVA DE LA L.C.R. SOBRE LA CRISIS DE S.E.A.T. Y SU INTENTO DE VENTA A LA F.I.A.T.

- Por los cdas.: - Diosdado Toledano - Comité de Martorell  
Miembro del Consejo Nacional de Catalunya de CC.OO.  
- Antonio Gil - Comité de Martorell  
Militante de CC.OO.  
- Pedro Jiménez  
Militante de UGT de Zona Franca.



VIERNES, día 15 de SEPTIEMBRE, a las 6 de la tarde.

Lugar: Local de L.C.R. de la c/ Esteban Grau, 33 (junto al metro Pubillas Casas)

