



Informe Media.cat

**Anàlisi de la cobertura de la premsa catalana i estatal sobre el conflicte entre els treballadors i la direcció de l'empresa Seat per l'adjudicació del nou model Audi**

**Q3**

# Informe Media.cat

## Anàlisi de la cobertura de la premsa catalana i estatal sobre el conflicte entre els treballadors i la direcció de l'empresa Seat per l'adjudicació del nou model Audi Q3

Xavier Giró

Iolanda Parra

Sergi Picazo



Media.cat



observatori de la cobertura de conflictes



grup de periodistes  
Ramon Barnils

Sumari.....	1
Sumari.....	1
Sumari.....	1
Sumari.....	1
Introducció.....	3
Introducció.....	3
Introducció.....	3
Introducció.....	3
Introducció.....	3
<b>1. El conflicte.....</b>	<b>5</b>
1.1. Actors.....	6
1.2. Els problemes i el procés.....	7
1.2.1. Tret de sortida a 'La Vanguardia'.....	7
1.2.2. El joc de la negociació.....	9
1.2.3. Referèndum, paciència i negociació.....	12
1.2.4. El 65%, a favor de la congelació.....	14
1.2.5. Pressions des de l'Administració.....	14
<b>2. Metodologia.....</b>	<b>16</b>
2.1. Metodologia.....	17
2.2. Objecte d'estudi.....	18
2.3. Corpus de treball.....	19
2.4. Objectius.....	20
2.5. Hipòtesis.....	21
2.6. Eina d'anàlisi.....	22
2.7. Procediment.....	25
<b>3. Resultats de l'anàlisi.....</b>	<b>26</b>
3.1. Anàlisi general dels diaris.....	27
3.2. Retrat dels actors.....	28
3.2.1. Sindicats/treballadors.....	30
3.2.2. Direcció de l'empresa Seat / Volkswagen.....	36
3.2.3. Govern català i espanyol.....	39
3.3. Tractament dels arguments.....	41
3.3.1. Estratègies de responsabilització del conflicte.....	41
3.3.2. L'estratègia de la por.....	45
3.3.3. Dades econòmiques objectivables.....	50
3.3.4. No hi cap alternativa.....	51

3.3.5. Paràmetres capitalistes.....	53
3.4. Posicionament editorial dels diaris.....	56
<b>4. Resum de resultats.....</b>	<b>60</b>
4.1. Resum de resultats.....	61
<b>5. Conclusions.....</b>	<b>63</b>
5.1. Conclusions.....	64
<b>Informe Media.cat.....</b>	<b>66</b>
<b>Anàlisi de la cobertura de la premsa catalana i estatal sobre el conflicte entre els treballadors i la direcció de l'empresa Seat per l'adjudicació del nou model Audi Q3.....</b>	<b>66</b>

La història del moviment obrer no es pot escriure, ni al Baix Llobregat ni a Catalunya, sense les lluites dels treballadors de Seat, fos quina fos l'empresa propietària de les fàbriques (Seat, Fiat o Volkswagen). El pols i l'impuls del moviment es podien sentir entre els treballadors a la fàbrica.

Llavors, la sort del convenis col·lectius del país es començava a jugar en les negociacions de Seat. I ara, un bon grapat d'anys després, l'any en què s'escriu aquest informe, 2009, sobre com la premsa escrita ha cobert el conflicte sobre la congelació salarial, tothom –els sindicats, els treballadors i la patronal de Catalunya– observa detingudament la deriva dels esdeveniments a Seat, perquè encara allí es perfila el futur de les conquestes dels assalariats. S'hi mesuren la resistència a retrocedir en les conquestes laborals, la disposició a carregar amb els costos de la crisi i la capacitat de la patronal de fer prevaldre la seva lògica, fins i tot, sense un debat públic en profunditat. Els mitjans de comunicació –difícilment podria ser d'una altra manera– no treuen l'ull de sobre de Seat, i menys quan hi ha un conflicte obert.

El referèndum celebrat el 18 de març de 2009 a les factories de Seat, en què la majoria dels treballadors va acceptar una congelació salarial, presentada com a prerequisit per a l'adjudicació de la fabricació del nou model Audi Q3, va ser un punt d'inflexió en la història sindical de l'empresa, però també una dada de referència per a totes les grans indústries, incloses les del sector de l'automòbil, que també veuen les xifres de benefici afectades per la crisi.

La percepció social de la crisi econòmica, la pressió dels governs estatal i català a favor de la congelació i el relat que els mitjans de comunicació en va fer són factors que, sens dubte, van influir en la decisió dels treballadors. En quina mesura exactament i en quina proporció va incidir cada factor és una qüestió que desconeixem i que requeriria un estudi ampli fora de la nostra ambició en aquest moment. Ara bé, sí que podem respondre a una pregunta més modesta: en quina direcció van influir els mitjans? És a dir, quina va ser l'orientació, els encerts i les mancances del relat dels mitjans? Aquesta és la pregunta a què respon l'estudi que presenta el grup de recerca Observatori de la Cobertura de Conflictes de la UAB (OCC-UAB) en aquesta iniciativa de col·laboració amb el Grup de Periodistes Ramon Barnils.

Hem estudiat sis diaris: *El Periódico*, *La Vanguardia*, *El País*, *l'Avui*, *El Punt* i *Público*. Podem avançar que la major part del seu discurs –tret de *Público*– va adoptar prioritàriament la perspectiva de la direcció de l'empresa, va deixar en una posició residual les posicions oposades a la congelació, va contribuir a generar un clima de por sota l'amenaça de la pèrdua de 1.500 llocs de treball i va fer recaure la responsabilitat del futur de l'empresa en els assalariats. Un enfocament que, pels elements coneguts després del referèndum com a decisius per a l'adjudicació de la producció de l'Audi Q3 a Seat, s'ha demostrat com a mínim erroni.

Dit això, cal reconèixer que no tots els diaris tenen exactament el mateix discurs. Les diferències, que són rellevants, les trobarà el lector a l'apartat "Conclusions". De moment, només afegirem que a l'hora de plantejar els dilemes tots els diaris van acceptar implícitament la lògica capitalista i, si bé per a un futur immediat es feien difícils de pensar, l'exploració de

vies alternatives contra l'amenaça de la pèrdua de treball per a 1.500 persones no va ser present ni tan sols en un sentit estratègic.

Un periodisme preocupat pels seus efectes sobre la societat hauria de ser, segons els fundadors de la teoria de la responsabilitat social,<sup>1</sup> un fòrum d'intercanvi de crítiques i comentaris sobre aquells que tenen poder; hauria de donar una imatge àmplia i representativa dels diversos grups socials, i hauria d'ajudar a conèixer i aclarir les metes i els valors socials, així com proporcionar el lliure accés dels ciutadans a la informació.

La investigació que hem fet, però, mostra un treball periodístic allunyat del que pensem que hauria de ser: una activitat compromesa amb la defensa dels sectors socials més febles; una activitat crítica que esmerça tots els seus recursos per fer aflorar independentment d'uns i d'altres les dades rellevants sobre la realitat i la seva comprensió.

La intenció última del nostre estudi no és aixecar un dit acusador, sinó contribuir modestament a redreçar la pràctica dels mitjans i els periodistes que cobreixen el món laboral i econòmic.

L'enfocament, doncs, és el de l'anàlisi crítica del discurs que es reconeix en tres autors fonamentals: Teun Van Dijk, Sigfried Jäger i Norman Fairclough.<sup>2</sup> La metodologia aplicada (vegeu apartat 2, "Metodologia") és una adaptació pròpia que des de fa uns anys desenvolupa l'OCC-UAB i que es basa, a més dels autors anteriors que procedeixen de la lingüística crítica, en la teoria de conflictes.

Hem distribuït les pàgines que segueixen de la manera següent: en el primer capítol hem fet una reconstrucció del conflicte tan acurada com hem pogut, partint de la informació disponible dels mateixos diaris i dels webs de l'empresa i dels sindicats, a més de les respectives notes de premsa. La reconstrucció estableix la nostra anàlisi del conflicte i constitueix el punt de partida per discutir el contingut dels mitjans. En el segon capítol, el metodològic, expliquem en detall els objectius, les hipòtesis, l'eina d'anàlisi que hem aplicat als articles recollits i el procediment que hem seguit. En el tercer capítol exposem els resultats extensament. El quart és un breu resum dels resultats, i al cinquè hi ha les conclusions finals.

---

<sup>1</sup> Rivers i Schramm, 1968, citats a FERNÁNDEZ DEL MORAL, J.; ESTEVE, F. *Fundamentos de la Información Periodística Especializada*. Madrid: Editorial Síntesis, 1993.

<sup>2</sup> L'obra de referència en què, a més, es troben tots tres autors és MEYER & WODAK (Ed.). *Methods of Critical Discourse Analysis*. Londres: Sage, 2001. Hi ha una traducció a l'editorial Gedisa.



# 1. El conflicto

Els actors principals són:

**La direcció de Seat.** Seat és una empresa d'origen català controlada pel grup automobilístic de capital alemany **Volkswagen**, al qual també pertany l'empresa **Audi**. A Catalunya, segons xifres de 2008, compta amb tres plantes de producció: Martorell (plantilla de producció:6.833 treballadors, i Centre de Recanvis Originals de Seat: 306 treballadors); Zona Franca (1.269 empleats en plantilla) i Gearbox del Prat (1.076 treballadors).<sup>1</sup>

**El comitè d'empresa (intercentres) i els sindicats.** El comitè és l'organització que representa 10.697 treballadors de l'empresa Seat. Hi tenen representació tres sindicats: **UGT** (Unió General de Treballadors), amb 6 delegats i la presidència del comitè; **CCOO** (Comissions Obreres), amb quatre membres, i **CGT** (Confederació General de Treballadors), amb tres delegats.

**El govern de la Generalitat de Catalunya**, on té la seu central Seat i les tres plantes de producció. És un govern de coalició de tres grups parlamentaris: **PSC**, **ERC** i **ICV-EUiA**.

**El govern espanyol**, dirigit exclusivament pel **PSOE**.

---

<sup>1</sup> Dades referents a l'any 2008, extretes de la presentació de l'*Informe Anual de Seat*. Tot i això, en algun apartat del web de la companyia, [www.seat.es](http://www.seat.es), es parla de xifres que van dels 9.500 als gairebé 11.000 empleats de les diferents empreses vinculades a Seat (vegeu nota 4).

La companyia automobilística Seat, considerada la primera empresa industrial de Catalunya,<sup>1</sup> va llançar, a primera hora del matí del 22 d'abril de 2009, una nota de premsa a tots els mitjans de comunicació amb l'encapçalament següent: "Seat crea llocs de treball en contra de l'actual tendència a Espanya: Seat fabricarà el nou Q3 d'Audi". Els titulars a les portades de tots els diaris de l'endemà –amb un to diferent del que va dominar els mesos precedents– informaven de la notícia i oferien una versió sensiblement diferent.

"Seat dice que el Q3 supondrá nuevos empleos pero pide ajustes adicionales"  
(*La Vanguardia*)

"Seat vol més sacrificis"  
(*Avui*)

"Seat pide más sacrificios para afianzar la fabricación del Q3"  
(*El País*)

"Seat avisa que el Q3 no és un xec en blanc i que els costos de Martorell són massa alts"  
(*El Punt*)

"Seat pide más esfuerzo a la plantilla y a la Administración tras lograr el Q3"  
(*El Periódico de Catalunya*)

"Industria dará más ayudas al coche en 2010"  
(*Público*)

A la mateixa nota de premsa, però una mica més amagat, la direcció de la companyia també feia un breu esment als treballadors i afirmava que la seva decisió d'acceptar voluntàriament una congelació salarial el mes anterior havia contribuït "positivament a l'èxit", és a dir, a l'adjudicació del Q3 a la fàbrica de Seat a Martorell (Baix Llobregat).

### 1.2.1. Tret de sortida a 'La Vanguardia'

El capítol de l'adjudicació del Q3 a Martorell va començar a les pàgines de la premsa i va seguir present durant tres mesos en la informació publicada a diaris, ràdios i televisions. A tall d'exemple, hi va haver una trentena de notícies publicades a *El Periódico* i una altra trentena a *La Vanguardia* durant tres mesos: de mitjana, una notícia cada tres dies. El conflicte va ser àmpliament cobert pels diaris generalistes durant febrer i març de 2009, i les tesis de Seat, la proposta d'UGT i les protestes de la resta de sindicats van omplir les pàgines de les seccions d'Economia. L'ofensiva de l'empresa va situar les pàgines del diari com a taulell de joc de les negociacions amb els sindicats.

---

<sup>1</sup> SEAT, SA (Sociedad Española de Automóviles de Turismo) va ser fundada l'any 1950 i és l'única productora de cotxes de l'Estat espanyol, amb presència, segons el web de l'empresa "en més de 70 països del món". Dóna feina a gairebé 11.000 empleats que desenvolupen, produeixen i venen, aproximadament, uns 420.000 vehicles l'any. A més, des de la dècada dels vuitanta, és filial del grup alemany Volkswagen.

La confrontació va començar el dia que l'aleshores president de Seat, Erich Schmitt, va anunciar en una entrevista en exclusiva a *La Vanguardia* que Seat demanaria un ERO (Expedient de Regulació d'Ocupació) de dos anys i la congelació de salaris als seus treballadors a canvi de poder fabricar un cotxe d'Audi. Les seves paraules d'aquell 4 de febrer van ser: "Cal escollir entre pujar els sous o assegurar els llocs de treball". La filial de Volkswagen (VW) exigia un retrocés en les condicions laborals a canvi d'adjudicar un nou model que podria salvar, segons les dades donades per l'empresa, uns 1.500 llocs de treball. La dada, però, no va ser en cap moment demostrada per l'empresa públicament amb una anàlisi econòmica acurada.

En síntesi, Seat exigia reduir els drets laborals pactats en el conveni vigent –renunciar a la pujada salarial anual de l'IPC i acceptar una reducció de plantilla temporal– per tenir, segons la companyia, més opcions en el concurs per aconseguir l'adjudicació de la fabricació del model Q3 d'Audi davant de les diferents fàbriques del grup alemany a l'Europa de l'Est i a la mateixa Alemanya.

La direcció de Seat, tutelada pel president del Consell d'Administració i membre de la direcció del grup VW, Francisco Javier García Sanz, va comunicar als dirigents sindicals que els mesos de febrer i març serien decisius per reforçar la candidatura de la planta de Martorell de captar una inversió empresarial d'uns 350 milions i l'adjudicació del nou model. La condició, però, era una reducció dels costos laborals.

Des que a mitjan anys vuitanta Seat es va integrar al grup Volkswagen, la companyia ha passat per alguna crisi de consideració. Els conflictes sindicals formen part de la història de l'empresa. Especialment greu va ser el de l'any 1994, quan van ser acomiadats uns 6.000 treballadors; o el de l'any 2005, quan es va presentar un primer ERO per fer fora 660 empleats i fer efectives 250 excedències (*El Punt*, 02/04/09). A partir de l'abril de 2008, Seat va iniciar un pla d'ERO temporal per retallar la producció emparant-se en una caiguda de les vendes comparada amb anys anteriors. El fabricant va posar en marxa una retallada de la producció i va enviar a casa uns 4.700 treballadors durant diferents dies –entre 7 i 29 dies– alternativament. Aquests dos ERO temporals, aprovats per la Generalitat, permetrien, segons el sindicat CGT, estalviar uns 15 milions d'euros. Els anys anteriors, les protestes sindicals a Seat s'havien reproduït periòdicament amb força a causa dels acomiadaments i les demandes de millora de les condicions salarials.

Amb l'entrada en joc del Q3, l'empresa va prometre estabilitat i mantenir la càrrega de treball almenys fins a 2011. Un caramel, doncs, tant per als treballadors com per als governs català i espanyol.<sup>1</sup> L'empresa havia trobat, així, un fort argument per llançar un atac contra el sistema de revisió salarial que aplicava mes a mes davant de qualsevol desviació de la inflació, quelcom que la companyia considerava una de les principals rèmores competitives (*El Periódico*, 09/02/09). L'aplicació d'aquesta clàusula l'any 2008 va obligar a un augment de sous durant els mesos en què la inflació pujava –que va arribar al 5,6%, quan l'IPC estava al màxim–, tot i que posteriorment l'exercici econòmic va acabar amb una inflació de l'1,4%.

L'advertència d'Erich Schmitt a les pàgines de *La Vanguardia* va provocar l'obertura, almenys mediàticament, d'un conflicte laboral d'alta tensió a Seat. Després d'una sèrie de trobades

---

<sup>1</sup> Com a curiositat del ball de xifres de llocs de feina en joc, cal destacar que només vint dies després de l'anunci d'Schmitt, el mateix president de Seat va assegurar que la fabricació a la planta de Martorell del nou model Seat Exeo garantia "el manteniment d'aproximadament 4.000 llocs de treballs directa i indirectament" (*Avui*, 26/02/09), sense aclarir si aquests llocs de treball tenien alguna relació amb els 1.500 de Seat o els 6.000 indirectes vinculats al Q3.

entre la direcció de Seat i el comitè d'empresa dels treballadors, el conflicte amenaçava amb enquistar-se. Aleshores, UGT, amb força implantació i amb la presidència del comitè d'empresa, va oferir un pla de retallada salarial “suavitzat” –en paraules seves i de la majoria de la premsa– que no va agradar ni a l'empresa ni a la resta de sindicats. CCOO i CGT, els altres dos sindicats amb representació al comitè intercentres de l'empresa, asseguraven que Seat ja donava per feta l'assignació del Q3 a Martorell, que suposadament, segons un membre de CCOO, es pagaria amb diners de les administracions públiques i que “els diners de la congelació salarial són xavalla” per al grup alemany Volkswagen (*El Punt*, 04/03/09). L'enfrontament es va resoldre amb la convocatòria, el dia 18 de març de 2009, d'una votació d'aproximadament 13.000 treballadors vinculats directament o en empreses vinculades a Seat per decidir si s'acceptava o no el pla.<sup>1</sup>

Després d'un tens estira-i-arrotonsa entre els mateixos sindicats i després de les peticions de “responsabilitat” per part del govern de la Generalitat i de l'Estat, el 65% dels treballadors va acceptar una congelació salarial durant dos anys, en el supòsit que així la fàbrica de Seat a Martorell tindria més opcions de mantenir la càrrega de treball actual. No va ser fins passat un mes de l'aprovació en referèndum de la congelació de salaris que Audi –una de les empreses del grup Volkswagen, al qual pertany Seat– va comunicar a la seva intranet la decisió per la fàbrica catalana i, quan va fer-ho, va assegurar que els motius eren “la qualitat de la planta i la capacitació tècnica dels treballadors”, a més de les ajudes públiques rebudes per part de les institucions catalanes i estatals, sense esmentar el resultat de la consulta als treballadors.

### 1.2.2. El joc de la negociació

La premsa catalana va situar el conflicte com un xoc d'interessos d'escala nacional en sintonia amb la perspectiva governamental, i va demanar un consens entre empresa i sindicats. La seva possible resolució podria ser, fins i tot, un model a seguir (*El Periódico*, 25/03/09) en futurs conflictes a les empreses grans del país. El mateix president de la Generalitat, José Montilla, va mantenir contactes “discrets” amb els sindicats per mediar (*El Periódico*, 05/03/09), i els consellers d'Economia, Innovació i Empresa i Treball van organitzar una cimera amb la cúpula de la companyia el 3 de març (*El País*, 01/03/09).

Els principals arguments de les dues bandes eren, *grosso modo*, els següents: segons l'empresa i el govern, els treballadors havien d'acceptar la congelació per “responsabilitat” i “coherència” davant d'un entorn de gravíssima crisi econòmica i tancament d'empreses industrials; segons els sindicats contraris al pla, els treballadors de Seat eren la punta de llança d'un conflicte més profund i, si ells cedien part de les seves conquestes laborals, després tant ells com la resta de treballadors haurien de cedir encara més.

La direcció de Seat demanava més “sacrificis” als seus treballadors i responsabilitzava la “divisió” sindical de la impossibilitat d'arribar a un acord (*La Vanguardia*, 11/03/09). El màxim directiu de Volkswagen, Martin Winterkorn, es va reunir a Martorell el 10 de març amb la direcció de Seat i el comitè d'empresa per pressionar els sindicats contraris –sobretot, CCOO–, ja que no podien tirar endavant el pla sense un acord de la majoria del comitè d'empresa. Aquell mateix dia, el líder de la UGT catalana, Josep Maria Álvarez, va afirmar als mitjans que

---

<sup>1</sup> El comitè d'empresa intercentres de Seat té representació de tres sindicats: UGT (Unió General de Treballadors), amb 6 delegats i l'actual presidència del comitè; CCOO (Comissions Obreres), amb quatre membres, i CGT (Confederació General de Treballadors), amb tres delegats.

no tenia sentit mantenir “l'espectacle de divisió sindical” i va advertir que, en plena crisi, no podien servir en safata a Audi una “excusa” per produir entre 80.000 i 100.000 unitats del nou model tot terreny urbà en una altra factoria.

El dirigent de CGT a Seat, Diego Rejón, es preguntava “per què hem d'acceptar l'argument que si no vingués el Q3 sobrarien 1.500 persones?” i plantejava com a alternatives que la direcció “porti altres models o que es facin més unitats dels models de Seat” i que s'elabori un pla industrial de futur. El president de Seat, Erich Schmitt, va respondre les crítiques dels treballadors plantejant-los un dilema amb una única solució possible real: “Els sindicats han de fixar les seves prioritats i escollir si prefereixen pujades salarials [sic] o assegurar els llocs de treball”, va dir Schmitt a *La Vanguardia*.

Així doncs, l'argumentari de l'empresa estava perfectament estudiat: Seat assegurava que el mercat del motor no es recuperaria de forma ràpida, que el sector vivia “moments complicats”, que es trigarien dos anys a construir les noves instal·lacions –per a les quals Audi aportaria uns 300 milions– i que l'èxit de mercat del nou model era encara incert. Davant d'un negre panorama econòmic, la solució de l'empresa era “apostar per fórmules alternatives” i “evitar els acomiadaments que estan duent a terme altres empreses” (*La Vanguardia*, 05/02/09). El vehicle d'Audi, segons Schmitt, “asseguraria 1.500 llocs de treball a Seat, un 20% de la plantilla de la planta de Martorell i uns altres 6.000 en els proveïdors”.

Un dels motius més mencionats per Schmitt durant els mesos de negociació va ser la por a la “competitivitat” d'altres fàbriques del grup, on els treballadors cobren menys o tenen pitjors condicions laborals. Les informacions aparegudes als diaris apuntaven a una suposada competència entre la fàbrica de Martorell i, en un primer moment, les de Győr (Hongria) i Bratislava (Eslovàquia) i, posteriorment, la d'Ingolstadt (Alemanya). Segons algunes informacions, la planta catalana era la millor situada respecte a les de l'Europa de l'Est, amb un avantatge de 495 euros d'estalvi per cada cotxe (*El Periódico*, 05/03/09); però, segons les dades de l'empresa facilitades al comitè, la producció a la planta de Bratislava podria resultar 596 euros més barata que a Martorell. L'Audi Q7 ja es fabrica a la factoria de Bratislava, que té 8.500 treballadors, i el Q5 a la factoria d'Ingolstadt (Alemanya), amb 20.324 treballadors. El sindicat CGT va afirmar que les decisions del grup obeïen a “raons estratègiques” per “treure el màxim de benefici enfrontant a les plantilles dels diferents centres”.

Just en l'equador de la negociació, el fabricant de cotxes va treure a la llum el seu balanç econòmic de 2008: oficialment, el resultat d'aportació a la matriu de Volkswagen va ser “negatiu” (menys 78 milions d'euros), quan l'any anterior havia aportat 8 milions d'euros. Quant als negocis de Seat a l'Estat, el resultat operatiu va comportar una pèrdua de 141 milions d'euros després d'un saldo positiu de 44 milions l'any 2007. El que Seat no va destacar a la seva nota de premsa era que el resultat operatiu després d'impostos va ser un benefici de 44,4 milions, gràcies principalment a l'ingrés dels dividends de les empreses participades del grup (*Público*, 20/03/09) i que l'any 2007 havia obtingut uns beneficis rècord de 169,7 milions d'euros després d'impostos (*El Periódico*, 20/03/07). La injecció de 185 milions d'euros procedent del dividend de les filials comercials de VW i Audi a l'Estat i la fàbrica del grup a Pamplona, així com el crèdit fiscal per les pèrdues, van transformar els inicials números vermells en un benefici net de més de 40 milions.

A més, Volkswagen, del qual Seat forma part, sí que va aconseguir enormes guanys durant l'any 2008 malgrat la crisi financera: exactament, un benefici net de 4.688 milions, un 14% més que l'any anterior. Individualment, totes les marques del grup també van aconseguir beneficis i, per exemple, Audi va obtenir un millora del 30% dels seus resultats.

Sempre segons l'informe de Seat, la facturació també havia baixat un 13,5% –fins als 4.817 milions d'euros– i les entregues de cotxes a clients van descendir un 14,6% fins a les 368.000 unitats. Seat va atribuir aquestes dades a la baixa a la “contracció generalitzada de la demanda a Europa Occidental i, especialment, a Espanya”. En tot cas, les vendes de Seat van seguir tenint un saldo econòmic positiu, i l'únic, però, en termes d'economia capitalista de mercat, és que no es van augmentar els beneficis econòmics obtinguts l'any anterior. Per tant, el balanç comercial és menor en relació amb els grans beneficis aconseguits els anys anteriors, però l'empresa no va deixar de vendre automòbils: dels 381.000 vehicles fabricats, en va vendre 368.000 (*El País*, 13/03/09). El conjunt del grup Volkswagen aconseguia un rècord i, malgrat la crisi, assolía 6,23 milions de vehicles venuts, el 0,6% més que el 2007.

Després de conèixer els resultats de l'empresa, la CGT va acusar la direcció d'intentar “confondre” la plantilla per justificar les mesures de congelació de salaris. L'únic balanç veraç i que calia tenir en compte de Seat el 2008, segons esgrimia el sindicat, era el que donava 44,4 milions d'euros de beneficis. Els sindicalistes van girar la truita i van exigir sacrificis salarials als alts directius de Volkswagen: segons les dades presentades per diverses agències de notícies, el president del grup alemany, Martin Winterkorn, va rebre, entre retribució fixa i variable, 6,13 milions, als quals s'han de sumar 6,5 milions de les seves opcions sobre accions; i els cinc màxims dirigents del Consell d'Administració van guanyar 45,4 milions. Segons els càlculs de la CGT, la suma equivaldria a uns 1.890 salaris intermedis anuals de treballadors de la companyia catalana. Abans d'exigir la congelació salarial dels treballadors de Seat a Catalunya, la cúpula de VW va pujar-se el sou un 11% el darrer any (*Avui*, 16/03/09). Tot i això, en haver obtingut pèrdues operatives, els executius es van quedar sense els bons lligats als beneficis (*El Periódico*, 20/03/09).

L'amenaça de 1.500 acomiadaments, mai del tot explicitada ni confirmada per la companyia després d'unes simples declaracions a la premsa d'Erich Schmitt –tot i que sí reproduïda constantment pels mitjans de comunicació–, es justificava a causa de les pèrdues de l'empresa i la baixada de vendes d'automòbils de la marca Seat en l'últim any. Tot i això, les mateixes dades de l'empresa (citades a *El Periódico*, 20/03/09) deixaven clar que mentre les vendes d'automòbils pujaven, i, fins i tot, els beneficis de Seat –després d'impostos– augmentaven, la plantilla bàsica de l'empresa seguia disminuint. Per exemple, entre 2005 i 2007, les vendes van pujar de 422.246 a 431.024 unitats; i la plantilla bàsica, en el mateix període de temps, va baixar de 12.700 a 11.074. Fins i tot en els anys 2006 i 2007 la producció era més alta que el 2005 i, en canvi, la plantilla bàsica s'havia anat reduint progressivament.

Al mateix temps que demanava un esforç als sindicats, la direcció de Seat també visitava el govern espanyol i la Generalitat per obtenir ajudes públiques. El Ministeri d'Indústria va donar ajudes dins del marc del Pla de Competitivitat de l'Automoció (a Seat va donar 100 dels 800 milions que repartia); i la Generalitat també hi va col·laborar, a través de l'Institut Català de Finances i d'ajudes específiques al sector del motor (la quantitat exacta es coneixeria un cop fos executada). El Ministeri va arribar a advertir que si Volkswagen no adjudicava el Q3 a Martorell retiraria les ajudes vinculades al projecte. Finalment, segons bona part dels analistes, les subvencions aconseguides van ser bàsiques en la decisió final de VW d'adjudicar el Q3 a Martorell.

Un cop pactades les ajudes amb els governs de Barcelona i Madrid, tots dos executius van demanar “responsabilitat” als treballadors davant el dilema de la congelació salarial. El mateix José Montilla o la consellera de Treball de la Generalitat, Mar Serna, van fer en els dies previs al referèndum crides implícites al vot a favor de la congelació dels treballadors. “Tots hem

d'estar a l'alçada dels reptes i fer els sacrificis que exigeix garantir el futur", va dir el president i primer secretari del PSC (*El País*, 26/02/09). La Generalitat estava convençuda que en l'afer del Q3 s'hi jugava molts llocs de treball, directes i indirectes. El nou model comportaria, segons dades de l'empresa validades pel Ministeri d'Indústria espanyol, mantenir 1.500 llocs de treball directes i entre 4.500 i 6.000 indirectes en la indústria de components.

### 1.2.3. Referèndum, paciència i negociació

La central UGT va proposar un pla intermedi que, segons deien, "suavitzava" la proposta inicial de l'empresa de dos anys d'ERO i congelació salarial fins al 2011, sense contraprestacions posteriors. El pla del sindicat amb més delegats de Seat admetia la congelació salarial per a 2009 i apujar els sous el 2010 al voltant de la meitat de l'IPC i, a més, demanava una recuperació progressiva dels diners perduts a partir del 2011. El punt de conflicte entre UGT i CCOO va ser aquesta progressiva recuperació del poder adquisitiu: en cas de remuntada de les vendes, el pla ugetista preveia que el 2011 Seat compensés els treballadors amb l'augment de l'IPC més un percentatge superior al 2%, a banda d'una paga mínima de 200 euros; en canvi, Comissions exigia que en dos anys es recuperés el 100% del salari perdut passés el que passés.

Els sindicats CCOO i CGT, enfrontats pel al intermedi d'UGT i a les advertències de l'empresa, veien en les alertes i les justificacions de la direcció de Seat una mera excusa per aprofitar la crisi econòmica general i la del sector de l'automoció amb l'objectiu de reduir les conquestes laborals pactades al darrer conveni. En canvi, per la UGT simplement "implica un esforç salarial, recuperable, i ha d'assegurar les noves inversions a Seat per garantir els llocs de treball directes i, a la vegada, suposarà un impuls per a la indústria auxiliar i per al conjunt del sector de l'automoció".

Tot i que UGT podia haver tirat endavant la seva proposta al comitè intercentres de Seat –on té majoria de delegats–, va proposar fer un referèndum, perquè hi votessin tots els treballadors de l'empresa. En cas de no haver-lo fet, la posició a favor hauria estat massa feble davant de l'empresa. Precisament, la direcció de Seat i de Volkswagen havien adduït com a obstacle per l'adjudicació la "manca d'acord sindical" davant del seu pla de retallades. El president del comitè d'empresa, Matías Carnero (UGT), va manifestar en una reunió davant de CCOO i CGT –que rebutjaven inicialment la necessitat de fer aquesta consulta– la insistència a fer un referèndum, "encara que pot sortir el sí i que després l'empresa no concedeixi el Q3, i fins i tot que surti el no i el model sigui concedit". Finalment, una part dels delegats de CCOO i tots els d'UGT van votar a favor de la consulta i el comitè va poder convocar-la oficialment el 18 de març.

L'opció "pragmàtica" era, segons van dir alguns mitjans de comunicació, la d'UGT. En una nota de premsa prèvia al referèndum, els de Matías Carnero explicaven als seus companys de feina que "la crisi econòmica està provocant problemes de gran magnitud per als treballadors de moltes empreses, i SEAT no és un cas excepcional". Però, en aquest cas, segons l'argumentari d'UGT, "tenim l'oportunitat de fer un salt qualitatiu en gamma i en producció" i mantenir els llocs de treball, mentre que altres empreses no els garanteixen. "A quantes empreses se'ls brinda l'oportunitat de garantir l'ocupació i la producció? Desgraciadament, a cap. I algunes, com Nissan, recuperen un model però han de pagar un peatge molt alt, el de reduir la plantilla per sobre dels 1.200 llocs de feina", afirmaven per defensar el seu pla de congelació.

Conscients que la seva posició podia ser, en principi, impopular, els delegats d'UGT declaraven que calia una opció responsable de futur per milers de treballadors –també de fora de Seat– i exigien que ningú busqués “rèdits sindicals” a curt termini, com suposadament estaven fent altres centrals.

Paral·lelament, el secretari general de CCOO a Catalunya, Joan Carles Gallego, havia mostrat la seva sorpresa davant dels mitjans al principi de març, ja que, segons argumentava, Volkswagen ja tenia la producció del Q3 planificada prèviament i, per tant, no s'entenia el mercadeig d'aquelles darreres setmanes entre les diferents factories del grup. El líder sindical va demanar a la Generalitat i al govern espanyol que “fessin valer les ajudes que donaran a Seat –uns 240 milions– perquè Volkswagen sàpiga que no són gratuïtes”. CCOO volia convèncer UGT i la direcció de Seat que la plantilla “no havia d'assumir tot el cost del nou producte”. Davant de la congelació, proposava com a alternativa una major “contenció salarial”. Per a CCOO, era possible aconseguir l'estalvi de 12 milions d'euros en costos salarials que tenia com objectiu Seat amb “mesures alternatives”, com ara una millora de la productivitat i apostar per la innovació en models elèctrics o d'hidrogen. El sindicalista de CCOO a Seat, Manolo Gálvez, assegurava que la congelació no produiria un gran estalvi, i que això demostraria que “la proposta no té una base econòmica, sinó política, i el que vol es treure drets als treballadors” (*Avui*, 03/03/09). Segons els seus càlculs, “augmentar un 2% el sou només representa cinc milions d'euros a l'empresa” (*El País*, 03/03/09).

Situant-se en el marc de retallades dels darrers anys i malgrat el conflicte sobrevingut del Q3, CCOO i CGT afirmaven que el que calia era seguir defensant en aquests moments “el punt fonamental de les reivindicacions”: recuperar el poder adquisitiu perdut durant els anys 2009 i 2010 i aplicar la clàusula de revisió salarial. Precisament, Seat va plantejar en primera instància congelar els salaris sense recuperació de la pèrdua de poder adquisitiu dins del seu pla de “sacrificis laborals” per aconseguir el Q3.

CGT proposava altres solucions “pel manteniment de l'ocupació”, com ara l'ampliació de la gamma amb més varietat de models, l'obertura dels mercats vetats per a Seat i, sobretot, la fabricació de cotxes amb motors d'energies netes. El sindicat, el més oposat a les propostes de la direcció, plantejava el seu argumentari des d'una òptica absolutament inversa: “Que fabriquem el Q3 és el mínim reconeixement que podia tenir Volkswagen cap als treballadors de Seat per la seva professionalitat i productivitat”, deien en un comunicat de premsa.

Després de l'adjudicació, els cegetistes van assegurar que malgrat la congelació i els milions d'euros en subvencions, Seat continuava tenint les mans lliures per disposar dels ERO temporals “al seu antull”. CGT creia que Seat ja havia fet moltes promeses de càrrega de treball a canvi de drets laborals i ja no hi confiava: “Com pot algú confiar en una empresa que va desviar la fabricació dels Ibiza a Bratislava perquè sortien més barats i després resulta que costaven 50 euros més; o que va aconseguir 660 acomiadaments a canvi d'un pla industrial pel qual enguany hauríem de fabricar 445.000 cotxes [i en aquell moment no es fabricaven]?”, es preguntaven retòricament en un comunicat de l'11 de març. La seva conclusió final era que la congelació significaria “una reculada en les condicions laborals de la plantilla sense precedents” i, alhora, també afectaria la resta de la classe treballadora, ja que “aquesta fórmula de reduir salaris està sent exportada per patronal, govern i sindicats signants a altres empreses”.

Altres propostes sindicals perquè l'empresa estalviés més, en plena crisi econòmica, passaven per qüestions tan diverses com no participar als campionats del món de turismes, l'abaratiment

del cost de la revista *Mundo Seat*, anul·lar el patrocini de la Red Bull Air Race i replantejar els “privilegis” d’una part dels directius de la companyia catalana.

#### 1.2.4. El 65%, a favor de la congelació

El 65% dels treballadors que van votar va donar finalment el seu vistiplau i, en conseqüència, s’esperava que l’adjudicació del Q3 fos pràcticament automàtica. Volkswagen, segons els sindicats i el mateix govern de la Generalitat, ja no tenia “excuses”, en paraules de la consellera de Treball, Mar Serna, per no dur a Catalunya la fabricació del nou model (*Público*, 20/03/09).

UGT va aplaudir el resultat perquè validava el seu pla, i CCOO va decidir acceptar-lo i començar a negociar partint de la decisió presa per la majoria. En canvi, CGT va criticar durament un procés que, segons van afirmar *a posteriori*, s’havia celebrat sota pressions mediàtiques i polítiques en un clima “de por, confusió, inseguretat i pressió cap als treballadors”.

A més, CGT va estimar que el referèndum no era vàlid, ja que, segons l’article 80 de l’Estatut dels Treballadors, per ser aprovada una consulta de forma legal han de votar “sí” el 50% més un dels treballadors. Segons les seves dades, es van rebre 5.499 vots pel “sí”, que significava un 65% dels que van votar, però també un 41,2% del cens total de 13.337 treballadors. L’abstenció (37% segons CGT, 24% segons UGT), els “no” (18,9% segons CGT, 31% segons UGT) i els nuls i blancs (2% segons CGT, 3,4% segons UGT) indicarien, ara segons CGT, que un 57% de la plantilla no hauria acceptat el pla de congelació. En tot cas, CGT no va plantejar batalla judicial sobre la qüestió.

#### 1.2.5. Pressions des de l’Administració

Un mes després, VW encara no havia anunciat l’adjudicació del Q3 a Martorell. L’empresa considerava que la proposta aprovada en referèndum no era el seu pla inicial i, per tant, l’adjudicació del nou model no estava vinculada a la decisió dels treballadors de congelar-se el sou. L’endemà del referèndum, la companyia presidida per Erich Schmitt encara demanava més ajudes públiques per tal que la casa gran es pronunciés a favor de la planta de Martorell. Seat pressionava així l’Estat a molts pocs dies que el Ministeri d’Indústria decidís els destinataris dels 800 milions d’ajudes del Pla de Competitivitat. Schmitt argumentava que Seat havia tingut un “any difícil”, amb pèrdues operatives de 140 milions d’euros, tot i que després d’impostos el resultat era d’un benefici de 44,4 milions (*Público*, 20/03/09). Tot i això, setmanes després, ni els prop de 100 milions d’euros que va atorgar-li en forma de crèdits tous el Ministeri d’Indústria ni els 40 milions –o 100, segons altres fonts– també en crèdits subvencionats de la Generalitat, ni la congelació salarial aprovada pels treballadors havien acabat de convèncer encara la direcció alemanya del grup VW.

El ministre de Treball espanyol, Celestino Corbacho, va arribar a demanar aleshores als alts directius de Seat que seguissin l’exemple de “sacrifici” dels treballadors i limitessin els seus guanys i plusos per la gravetat de la situació (*Público*, 20/03/09). Precisament, setmanes abans, el govern de França havia arribat a un acord amb el sector de l’automòbil francès per no tancar cap planta a canvi d’un compromís d’ajudes públiques. Els directius de PSA Peugeot-Citroën i de Renault es van comprometre a no tancar plantes, “fer tot el possible” per no

acomiar treballadors, renunciar a l'import dels seus bons i moderar els dividendes. Un cop complerta aquesta condició, el govern de Nicolas Sarkozy concediria a les dues empreses un préstec a cinc anys i un interès del 6% per un import total de 6.500 milions (*El Periódico*, 10/02/09).

Aquestes condicions, però, no es van exigir a Seat o Nissan en el cas espanyol. A mitjan mes d'abril, una expedició de la Generalitat i de l'Estat, que va enviar a Alemanya una delegació encapçalada pel ministre d'Indústria espanyol, Miguel Sebastián, i el conseller d'Innovació i Empresa, Josep Huguet, va ser el preludi de l'anunci que Seat havia aconseguit l'adjudicació de la fabricació del nou model. En aquella reunió a Wolfsburg, Sebastián va prometre a Martin Winterkorn, el president de VW, més ajudes del govern espanyol al sector de l'automòbil "els anys 2010 i 2011" (*Público*, 23/04/09). Tot i això, Seat va deixar clar que els acords sobre ajudes econòmiques s'havien tancat "sota una estricta confidencialitat".

La Generalitat i el govern espanyol, governats per la coalició PSC-ERC-ICV i pel PSOE respectivament, podrien haver ofert una inversió –no confirmada oficialment– entorn dels 350 milions d'euros a la planta (*El Periódico*, 5-3-09) o dels 200 milions (*Público*, 16/04/09). Obviant les veus que demanaven una reconversió industrial del subvencionat sector de l'automoció, el govern espanyol va subratllar que la fabricació d'un vehicle de gamma alta com el Q3 a la planta catalana implicaria importants inversions en el futur i suposaria un "salt qualitatiu" des del punt de vista industrial. Aquest ball de xifres, en particular sobre les ajudes, no va ser aclarit en el període que ens ocupa.

Finalment, una breu nota a la intranet d'Audi que es va filtrar a la premsa va ser difosa el vespre del dia 21 d'abril entre els treballadors i els mitjans de comunicació: el Q3 es fabricaria, definitivament, al Baix Llobregat. Per primer cop a la història, es produiria un model Audi íntegrament a l'Estat espanyol. Els sindicats van explicar que a la nota la marca alemanya justificava la decisió presa per les ajudes públiques oficials rebudes i per la qualitat de la planta de Martorell, però no feia esment a la congelació salarial que mesos abans es va presentar com a condició *sine qua non* pel president de Seat, Erich Schmitt. Precisament, la nova va arribar durant el congrés que UGT celebrava aquell dia a Barcelona.

Hores després de l'anunci, però, Seat va avisar que el Q3 no era "un xec en blanc" i va advertir de nou que els costos de la planta de Martorell eren massa elevats comparats amb els de les fàbriques del grup a l'Europa de l'Est (*El Punt*, 23/04/09). El mateix Erich Schmitt, que tenia previst deixar el seu càrrec de president de Seat el setembre de 2009, va assegurar després de l'adjudicació que la planta de Martorell seguia sense resultar "competitiva en costos en l'àmbit internacional i caldrà prendre algunes mesures per corregir-ho". L'aleshores ja dimitit president de Seat va advertir: "Potser ara haurem de començar a parlar d'incrementos salarials per sota de la inflació". El proper conflicte a Seat, probablement, ja estava servit.



## **2. Metodologia**

Hem adoptat l'enfocament teòric de l'Anàlisi Crítica del Discurs (ACD) per abordar aquesta recerca; és a dir, lluny de la neutralitat aparent d'algunes menes d'estudis, la nostra preocupació consisteix a revelar si el discurs –en aquest cas, el dels diaris triats– legitima algun tipus d'abús de poder i, per tant també, si en fer-ho s'abusa del poder que tenen els mitjans sobre les seves audiències. La variant que utilitza l'Observatori de la Cobertura de Conflictes (OCC), grup d'investigació en comunicació format a la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), consisteix en una adaptació i combinació de les orientacions i tècniques proposades pels professors Teun Van Dijk, Norman Fairclough i Sigfried Jäger [*Methods of Critical Discourse Analysis*, Wodak & Meyer (ed.), Sage. 2001]. Es tracta, en síntesi, primer de reconstruir el conflicte i els fets de la manera més acurada possible. Després, d'usar la reconstrucció dels fets i les dades com a referència per analitzar el que els mitjans diuen o deixen de dir (el discurs) utilitzant instruments de la pragmàtica lingüística crítica.

En primer lloc, definirem l'objecte d'estudi i el corpus; després, els objectius que pretenem assolir i les hipòtesis que sotmetrem a comprovació o refutació. També descriurem l'eina d'anàlisi que hem aplicat a cada article del corpus i finalment, en la part més extensa, exposarem els resultats.

## 2.2. Objecte d'estudi

L'objecte d'estudi és el tractament a la premsa del conflicte obert arran de l'eventual adjudicació de l'Audi Q3 a la fàbrica de Seat de Martorell. En síntesi, l'empresa Volkswagen demana als sindicats que acceptin una congelació salarial per dos anys i que s'ampliï l'Expedient de Regulació d'Ocupació temporal com a condició necessària per tal d'adjudicar la fabricació de l'Audi Q3 a la factoria de Martorell. En un principi, els sindicats no accepten el plantejament de la direcció de la companyia i, aleshores, es produeix un conflicte d'interessos.

S'han analitzat sis diaris de referència ideològica a Catalunya: *El País*, *La Vanguardia*, *El Periódico*, *El Punt*, *Avui* i *Público* entre el **5 de febrer de 2009** (data de les declaracions del president de Seat a *La Vanguardia*, en les quals anuncia que demanarà un ERO temporal de dos anys i la congelació de salaris per fabricar un nou vehicle de la marca Audi) i el **23 d'abril de 2009** (l'endemà de la data en què s'atorga la fabricació de l'Audi Q3 la fàbrica de Seat de Martorell).

### **Objectiu general**

Estudiar el tractament informatiu donat per la premsa de referència a Catalunya al conflicte laboral entre empresa i sindicats a l'entorn de l'adjudicació de l'Audi Q3 a la planta de Seat a Martorell.

### **Objectius específics**

- Analitzar quins actors i quins arguments de cadascú abraça la cobertura mediàtica durant el conflicte de l'adjudicació del Q3 a Seat i quins tenen preeminència sobre els altres.
- Estudiar la posició, explícita i implícita, de la premsa tant en el tractament informatiu com en l'editorial.
- Analitzar la precisió, la coherència i la pertinença de les dades econòmiques que aporten els diaris.
- Comparar els posicionaments i les cobertures dels diaris.

- A. Les informacions aparegudes als diaris tendeixen a donar un major espai a les posicions a favor del pla de congelació salarial i, per tant, a minimitzar les posicions contràries.
- B. Els mitjans donen majoritàriament per vàlides les afirmacions i els arguments de la direcció de l'empresa sobre les necessitats de la congelació per garantir la viabilitat de la fàbrica.
- C. Els diaris deixen en un lloc marginal o secundari les posicions dels sindicats i treballadors crítics amb els partidaris de la congelació salarial i, implícitament, consideren aquesta actitud com a poc responsable.
- D. Les informacions dels diaris solen citar el context de crisi econòmica general i del sector.
- E. La cobertura mediàtica ha deixat al marge o ha minimitzat els arguments contraris a l'acceptació de les condicions posades per VW.
- F. Els mitjans no aporten, tret d'alguna excepció minoritària, dades econòmiques objectivables sobre la situació de l'empresa abans que els treballadors decideixin en el referèndum sobre la congelació salarial. Tampoc no s'expliquen els costos reals de producció del Q3, ni com afecta als beneficis de l'empresa, ni s'especifica per què és tan urgent i vital la congelació salarial dins dels pressupostos del grup Volkswagen.
- G. El discurs dels mitjans tendeix a responsabilitzar, si no a culpar, els sindicats i els treballadors d'una possible pèrdua de l'adjudicació de l'Audi Q3 a la planta de Martorell si no fan un esforç salarial.
- H. Els mitjans triats només reproduïxen en espais marginals de les informacions les possibles alternatives econòmiques i productives per no congelar els salaris i sí rebre l'adjudicació del Q3.
- I. Els plans que es proposen i la cobertura informativa està plantejada dins de les limitacions del capitalisme i de la necessitat d'alts i creixents beneficis de l'empresa Seat. Les posicions que no accepten aquest marc no tenen cabuda als mitjans. En particular despleguen una estratègia discursiva caracteritzada per la idea "No hi ha alternativa" [coneguda acadèmicament com TINA, *There is no alternative* (Fairclough, a l'obra citada)].

Per procedir al buidatge de les peces periodístiques recollides s'ha fet servir la fitxa següent. Encara que no tots els textos parlen de tot, aquesta és una fitxa exhaustiva, amb un grapat de camps, per rastrejar tots els ítems rellevants que puguin sortir de qualsevol peça. Això comporta que sovint alguns dels ítems queden buits.

### Model de fitxa

Fitxa núm.		data: ___ / ___ /09	
Diari:		<input type="checkbox"/> Portada	<input type="checkbox"/> Editorial <input type="checkbox"/> Opinió
<b>TITULARS</b>			
Títol: Súbttítol: Altres (destacats,peus de foto...):			
<b>DESGLOSSAMENT</b>	<b>TEMA (tesaurus)</b>	<b>MACROPOSICIONS</b>	
		Expícites:     Impícites:	
		<b>ACTORS ESMENTATS</b> <input type="checkbox"/> Sindicats <input type="checkbox"/> Empresa <input type="checkbox"/> Govern	<b>FONTS CITADES</b> <input type="checkbox"/> Sindicats <input type="checkbox"/> Empresa <input type="checkbox"/> Govern
Afirmacions de la direcció de Seat/VW. Es donen per bones?			
<input type="text"/>			
Afirmacions dels sindicats. Es donen per bones?			
<input type="text"/>			
Actor/font amb posició preminent			
<input type="text"/>			
A qui atorga l'article la responsabilitat de resoldre el conflicte?			
<input type="text"/>			

Com apareix la posició dels sindicats contraris a l'acord? (positivament o negativa)

Com es valora l'actitud del govern?

Dades econòmiques objectivables:

Falten dades pertinents?

Es parla (qui?) de la crisi econòmica (general o del sector d'automoció)?

S'esmenta una eventual pèrdua de llocs de treball?

Els sindicats opinen sobre temes econòmics generals?

En quina perspectiva del conflicte se situa l'article?

Aporta solucions o alternatives? Assumeix l'estratègia TINA?

\*Comentaris

Els primers camps (núm., diari, data) són aspectes tècnics que serveixen per saber de quina peça es tracta.

Els camps "Titulars" no només són tècnics i de fàcil recollida, sinó que aporten informació sobre els focus principals de la peça. A vegades, els elements de titulació ja expressen les idees resum del text i llavors encara són més rellevants per veure la presa de posició ideològica.

En el camp "Desglossament", recollim si hi ha alguna altra peça que acompanya a la principal si té relació directa amb el conflicte a Seat o amb algun altre (per exemple, sobre Nissan).

En el camp "Macroproposicions", recollim les proposicions que resumeixen el text i que sovint inclouen els titulars, però no només aquests, sinó també proposicions que, sense tenir un lloc tant destacat com el titulars, són dins del text.

A vegades, les proposicions són explícites i a vegades s'infereixen del text, és a dir, són implícites. Per exemple, una peça diu: "Hay que elegir entre subir los sueldos o asegurar los empleos, advierte Schmitt". Schmitt planteja un dilema que es dona per bo amb el verb "advierte"; per tant, no només s'afirma que Schmitt ha fet una afirmació, sinó que es dona per bona i, a més, en conseqüència, pel coneixement del context que tenim, passa la responsabilitat d'assegurar l'ocupació als treballadors. Per tant, hi ha dues proposicions implícites: "cal acceptar una baixada dels sous per assegurar l'ocupació" i "la responsabilitat és dels treballadors".

Els camps “Actors esmentats” i “Fonts citades” s’autodescriuen i serveixen per veure si hi ha preferències per uns o altres.

El camp “Problema” recull on situa la peça el problema. En els sous? En els plans d’uns o altres? En la crisi? En què?

El camp “Tractament dels treballadors” recull si hi ha la veu de treballadors que no siguin membres del comitè d’empresa o representants sindicals.

A la resta de camps, la formulació de les preguntes no demana més explicacions: “Afirmacions de la direcció de Seat/VW. Es donen per bones?”; “Afirmacions dels sindicats? Es donen per bones?”; “Actor/font amb posició preeminent?”; “A qui atorga l’article la responsabilitat de resoldre el conflicte?”; “Com apareix la posició dels sindicats contraris a l’acord? (positivament o negativa)”;

“Com es valora l’actitud del govern?”; “Dades econòmiques objectivables; Falten dades pertinents?”; “Es parla (qui?) de la crisi econòmica (general o del sector d’automoció)?”;

“S’esmenta una eventual pèrdua de llocs de treball?”; “Els sindicats opinen sobre temes econòmics generals?”; “En quina perspectiva del conflicte se situa l’article?”; “Aporta solucions o alternatives? Assumeix l’estratègia TINA?”.

Primer, hem pres els mitjans un a un i hem analitzat cada peça amb l'eina explicada en el punt anterior. Llavors, amb les fitxes sobre la taula, hem procedit a cobrir els objectius. Finalment, en el camí d'assolir els objectius, hem anat verificant les hipòtesis.

Metodològicament, és rellevant assenyalar que, com es dedueix de les preguntes de la fitxa, hi ha un primer nivell en què s'analitza la coherència dels arguments dins de la lògica de l'economia de mercat. Això no impedeix, però, que notem també que en un segon nivell, com es veurà en els resultats, es constati justament que el discurs dels diaris implícitament no planteja alternatives que vagin més enllà de l'esmentat marc econòmic.



### **3. Resultats de l'anàlisi**

## 3.1. Anàlisi general dels diaris

El conflicte a Seat, com ja s'ha comentat, va ser abastament cobert pels mitjans de comunicació tant des de Barcelona com des de Madrid a causa de la importància econòmica i simbòlica de la companyia automobilística catalana. Als diaris més llegits a Catalunya, *El Periódico* i *La Vanguardia*, la mitjana de notícies publicades va ser d'una cada tres dies durant els tres mesos que aproximadament va durar el procés d'adjudicació.

Volum informatiu i editorial sobre el conflicte

	Notícies	Editorials	Opinió	Portades
<i>El Periódico</i>	35	3	2	4
<i>La Vanguardia</i>	33	9	3	5
<i>El País</i>	30	1	-	4
<i>Avui</i>	23	-	1	5
<i>El Punt</i>	16	1	-	3
<i>Público</i>	14	-	1	4

Tal com recull la taula superior, el diari que més articles hi va dedicar va ser *El Periódico* i el que menys, *Público*. El que més editorials en va fer és *La Vanguardia*, amb molta distància respecte a la resta. I, finalment, quant al nombre de titulars sobre el conflicte a Seat a les portades, la xifra és similar a tots els diaris analitzats: entre tres i cinc vegades.

## 3.2. Retrat dels actors

Els actors en conflicte –bàsicament sindicats, direcció de l'empresa i governs espanyol i català– apareixen descrits a través de les seves declaracions i, generalment, cap diari entra en judicis ideològics evidents ni els qualifica políticament.

Les declaracions d'uns i d'altres seleccionades pels periodistes fan que, en resum, CCOO i CGT apareguin gairebé sempre dissentint i en posicions agressives, mentre que la direcció de l'empresa i UGT tenen una imatge procliu al pacte i el consens. Els actors contraris al pla de congelació salarial queden vinculats a la queixa i a actituds més simples, mentre que els directius de l'empresa són generalment citats amb afirmacions de caire tècnic i econòmic. Tot i això, el fet que UGT aparegui com un sindicat més proper a les tesis de l'empresa que CGT o CCOO és interpretat com un fet positiu a *La Vanguardia* –ja que els seus editorials justifiquen la lògica de les demandes de l'empresa–, però és negatiu per a *Público* –on es denuncia tot el contrari.

A la taula següent, es recull el còmput dels actors que compleixen la funció de font d'informació per als diaris. Hem considerat que un actor era una font quan apareixien declaracions seves o s'explicava la seva posició. No n'hi ha prou a ser esmentats per l'autor de l'article.

Còmput de fonts

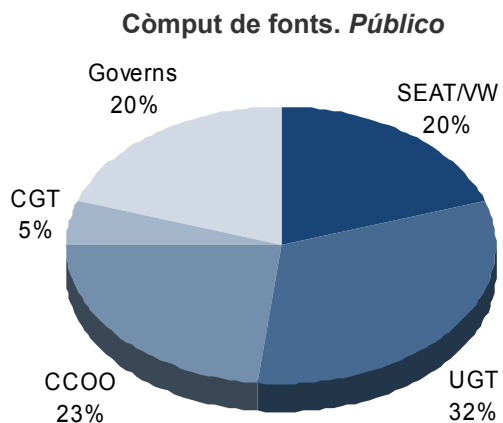
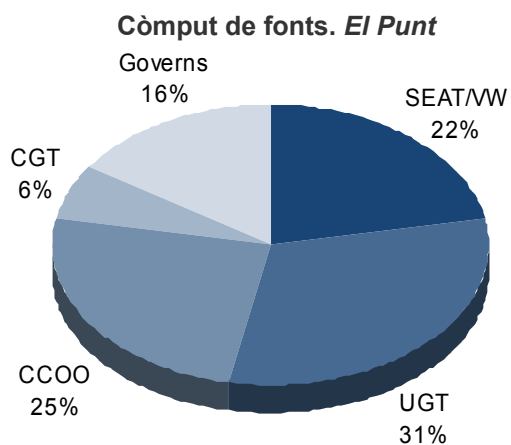
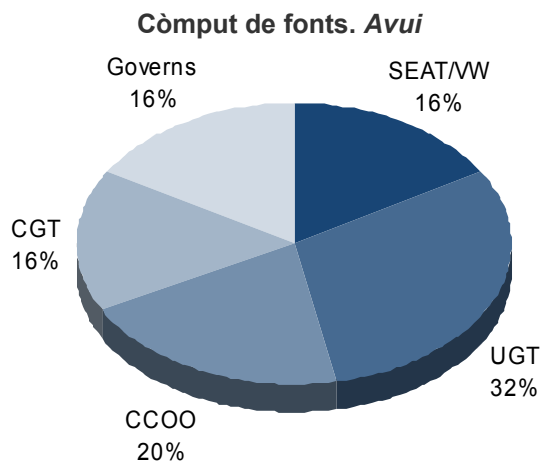
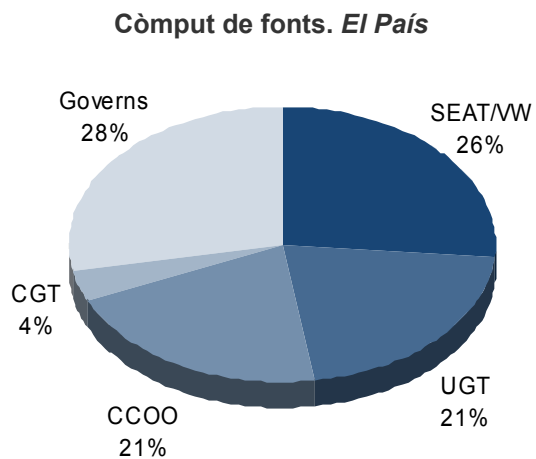
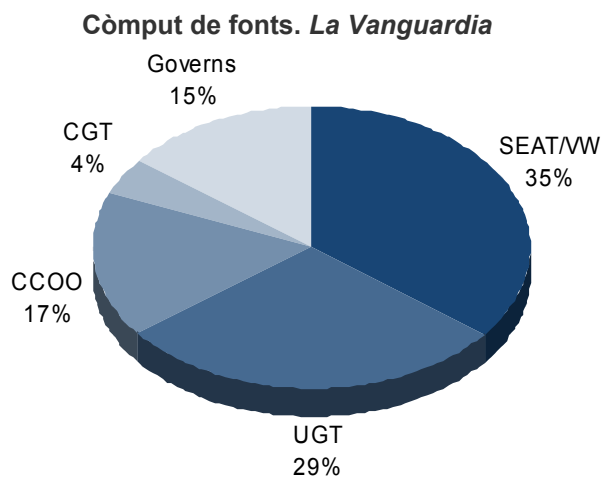
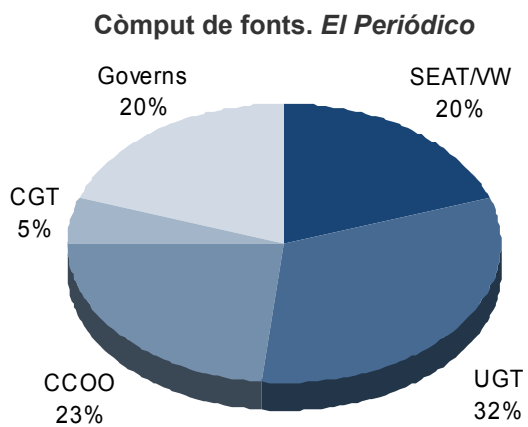
	SEAT/VW	UGT	CCOO	CGT	Governos
<i>El Periódico</i>	11	18	13	3	11
<i>La Vanguardia</i>	17	14	8	2	7
<i>El País</i>	15	12	12	2	16
<i>Avui</i>	8	15	10	8	8
<i>El Punt</i>	7	10	8	2	5
<i>Público</i>	6	7	5	2	3

A la vista de la taula, i tal com queda reflectit en els gràfics (vegeu la pàgina següent), és notable que les fonts de la direcció de l'empresa i del sindicat més proper a les seves posicions (UGT) representin a tots els diaris més de o gairebé el 50% de les fonts, és a dir, més de mig cercle.

Si, a més, sumem les fonts governamentals, en el cas d'*El Periódico*, gairebé s'acosta al 75% del cercle.

Tant CCOO com CGT hi són, però tenen una presència minoritària a tots els diaris. Sobretot la CGT, que pràcticament ni apareix, amb l'excepció de l'*Avui*.

El fet que apareguin els actors no sempre ha de significar que es tracta d'una presència positiva, un aspecte que es veurà en els punts següents.



### 3.2.1. Sindicats/treballadors

A partir d'aquest apartat revisarem les hipòtesis reagrupant-les en funció dels actors amb què estan més relacionades. Això farà que no apareguin amb el mateix ordre amb què les hem presentat en l'apartat metodològic.

**Hipòtesi A.** Les informacions aparegudes als diaris tendeixen a donar un major espai a les posicions a favor del pla de congelació salarial i, per tant, a minimitzar les posicions contràries.

La hipòtesi és refutada en termes generals, encara que els resultats de l'anàlisi revelen un tipus de discriminació diferent. Vegem-los.

La presència dels sindicats als textos analitzats és alta i, generalment, apareixen citats com a fonts de la informació la mateixa quantitat de vegades que la direcció de l'empresa –o, fins i tot, en algun cas més sovint. Els arguments dels sindicats, en genèric i amb l'excepció de la CGT, estan situats a un nivell o jerarquia similar que els de la direcció de l'empresa. Tanmateix, els subjectes dels titulars principals de la majoria d'informacions publicades són l'empresa o els governs, però molt escassament els sindicats. El fet de ser el subjecte de la notícia dóna una posició de privilegi per fer arribar amb més força i a més lectors el missatge que la font llança a l'opinió pública. Aquesta tendència es repeteix a tots els diaris analitzats.

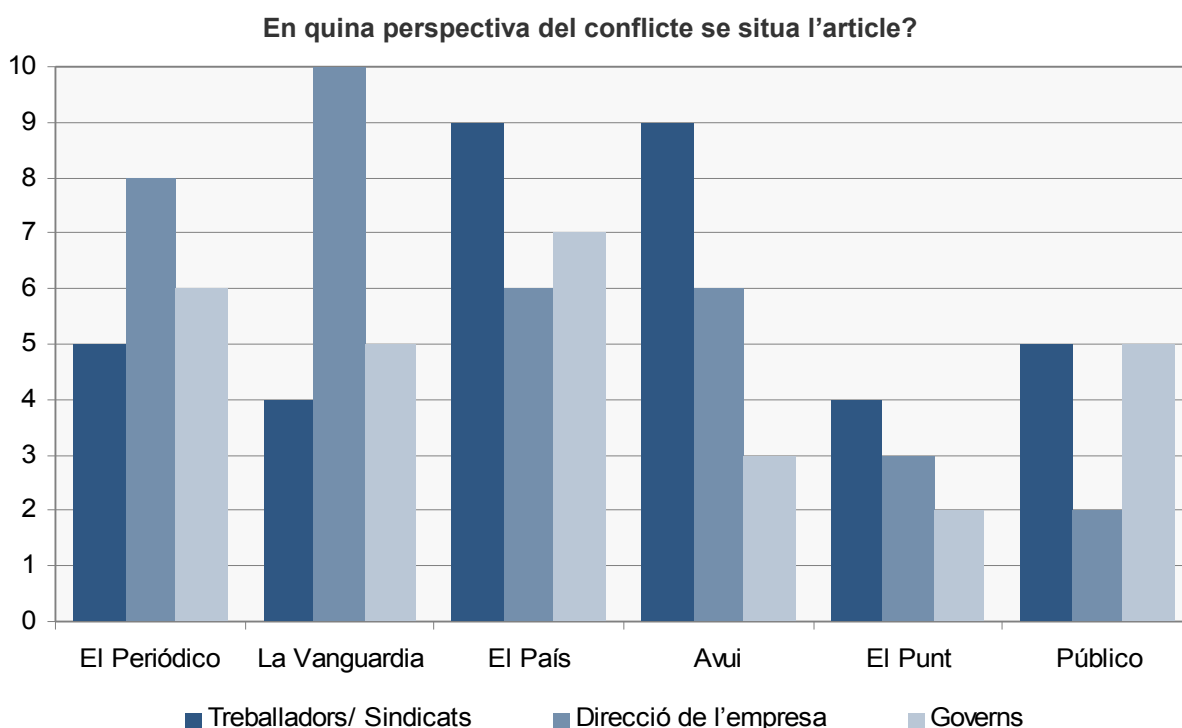
A *El Periódico*, per exemple, l'única vegada en 35 articles que els sindicats aconseguen el paper de subjecte d'un titular és per mostrar la seva divisió i llançar-se crítiques entre ells: "UGT reclama juego limpio en Seat" (14/03/09). A *La Vanguardia*, només 2 articles de 33 s'inicien amb els sindicats al subjecte d'un titular, mentre que la immensa majoria de titulars són del tipus "Seat pide...", "Seat avisa...", "El consejo de Volkswagen decide..." o "VW endurece...". O, per posar un altre exemple, *El País* només situa 3 cops d'una trentena de notícies els sindicats en el subjecte d'un titular. Una d'elles és "CCOO da por zanjada la disputa sindical en Seat" (21/03/09) per donar veu als sindicats i les seves peticions, malgrat que el que destaca únicament és que han superat les discrepàncies anteriorment mostrades.

La tendència és coherent amb el fet que la perspectiva preferent del discurs dels diaris va ser la de les necessitats de l'empresa, i no de les necessitats dels treballadors de Seat. És a dir, es van moure dins la lògica econòmica liberal que consisteix a estimar que, si a l'empresa li anessin bé les coses, això repercutiria, cap avall, en més feina i, per tant, més llocs de treball i, a la llarga, millors condicions salarials. Un axioma que no deixa de ser una suposició. Com veiem a la taula següent, *El Periódico* i *La Vanguardia* són els rotatius que més cops analitzen el conflicte des d'una òptica similar a la de la direcció de Seat i VW. En canvi, *Público* se situa la majoria de vegades en un punt de vista sindical.

### En quina perspectiva del conflicte se situa l'article?

	Treballadors/ sindicats	Direcció de l'empresa	Governos	General/ indefinida
<i>El Periódico</i>	5	8	6	16
<i>La Vanguardia</i>	4	10	5	14
<i>El País</i>	9	6	7	8
<i>Avui</i>	9	6	3	5
<i>El Punt</i>	4	3	2	7
<i>Público</i>	5	2	5	2

Sense tenir en compte els articles de perspectiva indefinida, la taula transformada en gràfic és així:



Un cas molt clar sobre el privilegi de què gaudeix el punt de vista empresarial als articles l'ofereix la peça d'*El País* titulada "CCOO rechaza congelar los sueldos en Seat" (03/03/09). El diari destaca al titular l'argumentació d'un dels sindicats opositors al pla de congelació salarial de l'empresa, però ja al titular defineix la seva posició en negatiu: l'ús del "rechaza", en lloc de verbs com "proposar" o "liderar", està connotat negativament. El text s'inicia amb contundència: "La semana clave para determinar el futuro de Seat ha empezado torcida. CCOO se opone a que los trabajadores se congelen el sueldo". Evidentment, la setmana es torça o es complica per als interessos de la direcció de l'empresa o per al govern, però no per a tothom. L'article se situa, així, en una perspectiva empresarial quan qualifica negativament el fet que un sindicat s'oposi als plans de retallada de condicions laborals proposats per la direcció de Seat. Més quan, segons el mateix article, CCOO "está dispuesta a negociar cómo abaratar los costes laborales".

Això mostra una posició del diari a favor que treballadors i empresaris trobin una solució de consens al conflicte, però també implica que el pacte no hauria de desviar-se de la proposta empresarial inicial. L'article mostra una tendència general, però no és un exemple representatiu del 100% dels articles d'*El País*, ja que el diari exposa els arguments opositors al pla – bàsicament de CCOO– amb un espai destacat i ampli en la majoria de casos.

Un plantejament similar, ara amb metàfora, tot i que tampoc és la norma habitual del diari, el trobem a l'*Avui*, a l'article "Els sindicats de Seat afronten dividits les exigències de VW per adjudicar a Martorell el Q3" (10/03/09). El text de la informació s'inicia amb la frase: "A Seat hi ha núvols de tempesta". I els núvols són fruit únicament, segons la periodista, que "els sindicats han rebutjat la congelació salarial de dos anys i ni tan sols han aconseguit consensuar una contraoferta". És a dir, la culpa seria dels treballadors.

**Hipòtesi C.** Els diaris deixen en un lloc marginal o secundari les posicions dels sindicats i treballadors crítics amb els partidaris de la congelació salarial i, implícitament, consideren aquesta actitud com a poc responsable.

La hipòtesi es confirma i els resultats contribueixen amb matisos al que afirma.

Els diaris analitzats majoritàriament no negativitzen les posicions dels contraris al pla, és a dir, dels sindicats CCOO i CGT, però, això sí, aquests solen ocupar espais marginals respecte els partidaris de la congelació.

Les fonts sindicals no són condemnades o elogiades explícitament, encara que, implícitament, uns apareixen com a actors crítics, però amb propostes viables –UGT– i els altres com a crítics sense propostes alternatives –CCOO i CGT– (vegeu l'apartat 3.3.4. "No hi cap alternativa"). Un exemple molt clar el trobem a l'entradeta d'un article d'*El Punt* (11/03/09) que acaba amb la frase següent: "La UGT, que va presentar una proposta alternativa a la congelació salarial – davant la negativa de CCOO i la CGT–, apel·lava ahir a la unitat sindical per treballar pel futur de Seat". A més, just després, el diari apunta que la proposta de la UGT es troba "més en la línia del que vol el grup automobilístic".

L'argumentari d'UGT, que deté la presidència del comitè d'empresa i va presentar un "pla intermedi" entre les demandes de l'empresa i les dels sindicats dissidents, ocupa un espai més gran i més destacat. El seu portaveu, Matías Carnero, és l'actor individual més citat de tot el conflicte –fins i tot per damunt de l'empresa i els governs– en tots els mitjans de comunicació estudiats, excepte *La Vanguardia*. De la UGT, s'arriben a fer aferrats elogis (per exemple, a *El Periódico*, 23/04/09, amb l'article "And the Oscar goes to... Matías Carnero"). Aquell dia, *El Punt*, identificant UGT amb l'èxit de l'adjudicació, s'afegia als elogis que "Carnero ha viscut un veritable viacrucis per convèncer la plantilla que calia arromangar-se si volien captar un nou vehicle".

L'alineació UGT-empresa, que alguns poden considerar com un fet positiu i d'altres com negatiu, apareix a molts diaris. Per exemple, d'*El Punt*, destaquen les referències a UGT com que està "més en la línia del que vol el grup automobilístic" o que "apel·lava a la unitat sindical" (11/03/09). Fins i tot, el mateix diari va destacar unes declaracions de Cándido Méndez (UGT), que deia que el nou model "salvaria 1.500 llocs de treball directes i fins a 8.000 indirectes" (02/04/09), exactament, les mateixes dades que oferia aquells dies la direcció de l'empresa. Un altre article de *La Vanguardia* (11/03/09) també destacava l'alineació UGT-empresa i, alhora,

insinuava una actitud històrica de CCOO de poca “responsabilitat”: “Tanto UGT como la dirección de Seat apuntan a la competencia de la planta de Bratislava (Eslovaquia), a la que hace unos años ya se trasladó una parte de la producción del Seat Ibiza tras la negativa de CCOO a modificar el calendario laboral”.

Tots els diaris, amb l'excepció de *Público*, consideren implícitament o explícitament la proposta intermèdia com la més assenyada, seriosa i responsable de les actituds sindicals. El dia que es va presentar, malgrat l'oposició total que va generar a CCOO i CGT i els dubtes que podia tenir part de la plantilla, els titulars dels diaris la van destacar com si fos la perfecta solució de consens. La majoria van titular en la línia d'*El Periódico*: “Seat [el pla d'UGT] suaviza la congelación de salarios para producir el Audi Q3” i amb el subtítol “El pacto para evitar 1.500 despidos puede incluir una paga de atrasos en el 2011” (05/03/09). És a dir, no només és una proposta més suau que l'anterior, sinó que evita automàticament l'acomiadament de 1.500 treballadors. Diaris com *El País*, que va titular “VW sopesa hoy suavizar la congelación salarial en Seat” (10/03/09), també van definir la proposta d'UGT d'una manera similar.

L'ús del terme “suavitzar” al titular i respecte a la congelació salarial és discutible. La proposta d'UGT és, evidentment, menys contundent que la de l'empresa i hi introdueix elements correctors en favor dels treballadors, però conté moltes similituds. Com assenyala *La Vanguardia*, “no es la misma propuesta de la empresa pero se acerca mucho” (11/03/09). Planteja la congelació salarial i accepta els acomiadaments temporals, però preveu unes compensacions de 200 euros a partir de 2011 i limita la congelació a un any –i no dos com demanava Seat. Més enllà del fet que Volkswagen va acceptar oficiosament la proposta d'UGT, el terme “suavitzar” té una connotació positiva que no entenia així una part dels treballadors i els altres dos sindicats.

CCOO critica, al mateix *El País*, que la proposta d'UGT “no recoge ni siquiera el punto central” de la demanda: “Recuperar el poder adquisitivo a partir de 2011” (10/03/09). I CGT la defineix com un atac en tota regla als sindicats i als salaris de la plantilla. Però el fet que els diaris destaquin que la proposta és més “suau” en lloc de dir, per exemple, que és “menys agressiva” o “que redueix els anys de congelació salarial”, els situa, com a UGT, com a proclius a l'acceptació. Quan una posició apareix com a més suau que l'anterior sol tenir més guanyat. *La Vanguardia*, com a símptoma d'això, en un destacat assegurava aquells dies: “Crece la presión sobre CCOO para que acepte la congelación salarial” (11/03/09), tot i que no s'especifica qui o què fa augmentar la pressió.

Molt diferent és el to del titular de *Público* sobre la proposta ugetista: “UGT accede a congelar salarios un año para fabricar el Q3” (10/03/09). Es planteja el pla d'UGT no com un pla suavitzat, sinó com un pas enrere en les condicions laborals. L'article usa expressions com “UGT accede a congelar”, “el sindicato está dispuesto a” o “también acepta la aplicación del ERE”... Tots són verbs de submissió a una sèrie d'exigències empresarials amb l'objectiu, això sí, d'assegurar l'adjudicació del Q3 a Martorell. Dista molt del “pla suavitzat”.

L'argument principal dels sindicats contraris al pla de congelació és que Volkswagen ja tenia presa la decisió en favor de Martorell des de feia setmanes, però usa l'adjudicació per pressionar a la baixa les condicions laborals. L'argumentari va sortir publicat, almenys un cop a tots els diaris analitzats, sempre segons fonts de CGT i CCOO. La tesi sindical, però, no va aparèixer en titulars ni destacats, sinó en posicions secundàries dins del cos de text. Una de les comptades excepcions és una informació d'*El País* (01/03/09) que ressalta la importància –en un destacat d'una notícia a cinc columnes del diumenge a la pàgina que obre la portada del quadernet de Catalunya– que CCOO desmenteixi la idea de la competència entre fàbriques del

grup i doni per fet que VW “ja ha previst fabricar 60.000 Q3 a Martorell entre 2011 i 2012”. No només no ho amaga en les darreres línies de l'article, com va fer la majoria, sinó que ho posa al destacat.

Qui sí negativitza, implícitament o explícitament, les posicions contràries al pla són l'empresa, el govern català i la mateixa UGT. Els diaris van donar un espai prioritari a les seves declaracions contra la manca de “responsabilitat” i “sacrifici” dels sindicats contraris al pla de congelació. Fins i tot, l'*Avui* subratlla la necessitat de “seny” en moments com aquest (27/02/09). També, però, els diaris van permetre sovint –en una posició menys preponderant– la contrarèplica argumentativa de CCOO –no pas de CGT.

D'una manera explícita, *El Periódico* és l'únic diari que titula el 4 març “UGT reclama juego limpio en Seat”. S'entén, per tant, que si UGT reclama joc net vol dir que ja està practicant joc net, i en canvi, els altres sindicats, no. En un altre exemple del 5 de març, també a *El Periódico*, després que CCOO exposi els seus motius per rebutjar el pla, l'article cita com a conclusió i sense rèplica les declaracions de Matías Carnero, d'UGT, que assegura que “CCOO ha firmado acuerdos similares al de Seat en Sony y Nissan”.

A més, en la mateixa línia, un article d'*El País* trenca la seva norma habitual i no presenta una resposta per part de CCOO. L'article “La congelación salarial en Seat desata una guerra entre UGT y CCOO” (18/03/09) exposa els arguments d'UGT sense cap contrast i, entre altres coses, el text, citant UGT, diu que CCOO trenca la unitat sindical, juga amb les xifres, posa en risc 1.500 treballadors, és irresponsable, poc seriós... Tot i que parla de guerra i que posa al titular els dos sindicats en igualtat, el text de la notícia només destaca les crítiques d'UGT a CCOO, i, en canvi, l'única declaració d'un sindicalista de CCOO és sobre una qüestió tècnica, però no una resposta a les acusacions i els arguments d'UGT. L'estructura de la notícia deixa els arguments d'UGT al principi i al final i, per tant, CCOO queda amagada al mig.

Un exemple idèntic, del mateix dia a *El Punt*, és l'article titulat “La UGT denuncia que CCOO i la CGT confonen la plantilla de Seat en la votació”. El text només dóna veu a UGT, a qui defineix com “la minoria majoritària” del comitè d'empresa, i no permet contrarestar l'acusació a la resta de sindicats. L'ús del verb “denunciar” –a diferència del verb “acusar”– implícitament dóna per cert el contingut de la denúncia. A més, la periodista troba, de manera implícita, que és un fet negatiu l'existència de desacord i la falta de consens entre els sindicats: “Com es demostra, el comitè d'empresa està ara més dividit que mai”.

I, d'una manera explícita, la majoria de diaris destaquen –als titulars, en la majoria de casos– que el president José Montilla i la consellera de Treball, Mar Serna, veuen que “serán necesarios sacrificios y responsabilidad de la plantilla y los sindicatos para que haya buenas noticias en forma de inversiones” (*El Periódico*, 09/03/09 i 18/03/09; o *Avui*, 26/02/09 i 18/03/09, entre d'altres). Això no pot significar una altra cosa que no sigui que els treballadors haurien d'acceptar bona part de les condicions de l'empresa.

En aquest sentit, la portada de l'11 de març d'*El Periódico* era bastant aclaridora, ja que afirmava a cinc columnes: “Seat no tendrá el Q3 si no hay congelación salarial” i, a sota del titular, situava una frase del president Montilla: “És el moment de treballar més i fins i tot guanyar menys”. Implícitament, demanava un esforç a la plantilla de Seat per tal que acceptés, en el referèndum que s'havia de fer uns dies després, “los sacrificios que pedía la empresa”. Enlloc de canviar la perspectiva del benefici empresarial o de preguntar-se per les alternatives a la congelació salarial, la portada del diari insistia a responsabilitzar l'adjudicació del Q3 a la plantilla de treballadors de Seat i no a la seva direcció empresarial. O, en la mateixa línia, hi ha

un article d'*El País* (27/02/09) on la notícia sobre l'advertiment de Montilla se situa al costat de dues informacions negatives sobre el sector –acomiadaments a Nissan i Pirelli– i, per tant, els “sacrificis” s’entenen com una advertència perquè no passi res similar a Seat del que està passant a altres fàbriques a Catalunya.

**Hipòtesi E.** La cobertura mediàtica ha deixat al marge o ha minimitzat els arguments contraris a l'acceptació de les condicions posades per VW.

El cas de la CGT és especialment paradigmàtic. Amb l'excepció del diari *Avui*, el sindicat apareix citat en escasses ocasions als diaris analitzats, tal com es pot veure a la taula “Còmput de fonts” (pàg. 27). Fins i tot quan els diaris dediquen reportatges o notícies exclusivament a parlar del conflicte sindical a Seat no acostumen a citar com a actor o com a font els cegetistes ni el seu portaveu, Diego Rejón. El fet que la CGT sigui el tercer sindicat en joc i, en l'àmbit nacional, un sindicat minoritari, no justifica el grau de la seva absència, ja que al comitè d'empresa intercentres de Seat només té un representant menys que CCOO.<sup>1</sup>

No és justificable, per tant, que els diaris analitzats només citin com a font amb declaracions directes els representants de CGT a Seat entre dues i tres vegades durant tota la cobertura. Aquest fet contrasta, per exemple, amb l'equilibri de fonts aportat per l'*Avui*: 15 cites d'UGT, 10 de CCOO i 8 de CGT. Malgrat que l'*Avui* prioritza les posicions de consens i unitàries a favor de l'acord amb l'empresa, pel bé de l'equilibri entre les fonts sindical, bona part del articles donen veu a les crítiques de CGT i CCOO. Segons els cegetistes citats al diari (03/03/09), el pla de l'empresa és un “xantatge”, “no té una base econòmica sinó política” i “cada vegada que hi ha un nou model, la plantilla s'ha d'agenollar”. Aquest tipus d'arguments no tenen una posició gens destacada o són pràcticament inexistents a la resta de diaris, sobretot a *La Vanguardia*, *El Punt* o *El Periódico*.

Generalment, els sindicats citats i consultats pels diaris són UGT i CCOO. Quan la CGT apareix citada, és sempre l'última, com un element extremista, i el seu argumentari no té pràcticament espai per desenvolupar-se. Per exemple, a *El Periódico*, del 17 març, en un llarg article, la CGT s'explica només amb una frase treta de context: “Mientras que Diego Rejón, de CGT, calificó de ‘esperpento’ la marcha de la negociación”, però sense explicar el perquè d'aquest “esperpento”. En canvi, l'explicació dels arguments i la proposta d'UGT obtenen més de dos paràgrafs en la mateixa notícia.

Precisament, bona part dels articles dels diaris tendeixen a buscar un possible punt de consens entre CCOO i UGT més enllà de la posició de CGT. Es parla, tot sovint, de la “unitat sindical perduda” (per exemple, *El País*, 17/03/09, o *El Periódico*, 11/03/09), i es reclama la necessitat d'un pacte entre ambdues centrals. Tret d'un inici on es van destacar les discrepàncies, els diaris van descriure la “curta distància” entre el pla d'UGT i la contraproposta de CCOO. *El País* va publicar, entre el 12 i 15 març, tres articles que subratllaven les similituds i els apropaments i s'oblidaven dels enfrontaments i les diferències. Va fer servir així una estratègia de reforçament selectiu. Fins i tot una entrevista amb el representant de CCOO a Seat, publicada a l'*Avui* el 15/03/09, es titula: “La diferència amb la UGT és mínima”.

Els més de 10.000 treballadors de Seat a Catalunya, tret d'un dia i només als diaris *El País*, *El Periódico* i *Público*, apareixen sempre a través de les declaracions dels seus representants. Tot

---

<sup>1</sup> La representació dels tres sindicats era, durant el conflicte, així: UGT, amb 6 delegats i l'actual presidència del comitè; CCOO, amb 4 membres, i CGT, amb 3 delegats.

i que ja s'havia produït la votació i no podia incidir en el resultat, per primer i únic cop els diaris de l'endemà de la consulta recollien valoracions individuals dels treballadors de forma directa. *El Periódico* és qui dedica més espai, amb un tema a quatre columnes que dona veu amb foto, titular i un petit text a deu treballadors de Seat i els seus arguments per haver votat a favor o en contra en el referèndum. Curiosament, de l'enquesta del diari, sense cap pretensió demoscòpica, vuit dels deu entrevistats diuen que votaran afirmativament, un diu que votarà en contra i un altre no explicita el seu vot. El resultat és molt desmesurat a favor del sí, ja que al referèndum real es va donar un suport al sí del 65% –i no el 80% o el 90% de l'enquesta.

En el camp contrari destaca *La Vanguardia*, que no cita mai els treballadors directament. A més, durant les votacions, la publicació va ser l'única que va destacar amb un titular d'article que "La plantilla de Seat vota sin incidentes el plan de congelación de salarios" (19/03/09). No s'entén perquè el diari va considerar la possibilitat que hi haguessin incidents en una votació de treballadors quan no s'explica cap precedent violent en processos similars.

### 3.2.2. Direcció de l'empresa Seat / Volkswagen

Passem a les hipòtesis relacionades amb la direcció de l'empresa.

**Hipòtesi B.** Els mitjans donen majoritàriament per vàlides les afirmacions i arguments de la direcció de l'empresa sobre les necessitats de la congelació per garantir la viabilitat de la fàbrica.

Les direccions de Seat i Volkswagen, que van iniciar el conflicte amb la seva demanda de rebaixes salarials, tenen en general una presència a gairebé el 100% dels articles de la premsa analitzada. Apareixen sovint com a font informativa, fins i tot amb declaracions a través del president del grup alemany VW Martin Winterkorn, el president del Consell d'Administració de Seat i membre de la direcció del grup VW, Francisco Javier García Sanz, i el president de Seat, Erich Schmitt. Tot i la seva preeminència, però, no és la font més citada –ho és UGT i, en conjunt, els sindicats–, sinó la segona, i en alguns diaris, com ara *El País*, la tercera. Els sindicats, també els contraris al pla, tenen espai per expressar els seus arguments en contra de la direcció de l'empresa. Per tant, la conclusió és que no podem demostrar que els mitjans donin per vàlides sempre les afirmacions de l'empresa sense cap contrarèplica.

L'argumentari de l'empresa, en línies generals, aconsegueix un espai important i preponderant –amb presència als titulars– a la majoria de diaris, i les justificacions de les seves demandes són preses seriosament i respectuosa. Gairebé tots els textos, amb algunes excepcions, està clar, es mostren comprensius amb les "necessitats" de l'empresa en un context de crisi i pèrdues financeres. Sobretot a *La Vanguardia* i *El Periódico*, els dos diaris amb una perspectiva més propera a la visió empresarial, tal com s'ha vis a la taula "En quina perspectiva del conflicte se situa l'article?" (pàg. 29). En ocasions, però, l'*Avui*, *El Punt* o *El País* prenen una posició bastant crítica amb la direcció del grup i sovint parlen d'"exigències" empresarials. Els diaris, doncs, presenten posicions diferenciades.

No obstant això, la direcció de l'empresa, a mesura que el conflicte s'allarga en el temps i no pren cap decisió ni a favor ni en contra de Martorell, va començar a rebre crítiques més dures des dels mitjans de comunicació. Els comentaris censuradors dels mateixos redactors o de les

fonts citades arriben en el tram final del conflicte –posteriorment a l'aprovació del pla de congelació salarial per part dels treballadors– i s'uneixen a la visió majoritària de sindicats i governs de denunciar la dilació en la presa de decisions del grup alemany. Per exemple, el redactor d'*El Periódico* afirma en un article del 17 de març que “el último intento de UGT y CCOO de consensuar una alternativa chocó contra el muro de la multinacional”. Els sindicats apareixen com elements de “consens”, paraula apreciada positivament al diari, mentre que l'empresa apareix com un “mur” infranquejable.

També a *La Vanguardia*, com per exemple a l'article “Volkswagen endurece sus condiciones para traer el Q3” (19/04/09), on el periodista estima que ja s'hauria d'haver fet l'adjudicació, com veiem en l'ús d'expressions com ara “Volkswagen quiere que la Administración española sufrague parte de las pérdidas...” –a l'inici del text– i es parla de “exigencias de última hora” per part de la direcció del grup alemany.

Les majors crítiques periodístiques cap a les direccions de Seat i Volkswagen arriben l'endemà de la roda de premsa d'Erich Schmitt del 19 de març, just quan s'acabava de conèixer el sí d'un 65% dels treballadors al pla de congelació salarial. Sobretot a *El País*, *El Punt* o *Público*, l'empresa rep una crítica quasi frontal a la majoria d'arguments per no adjudicar immediatament el Q3 un cop s'ha votat per referèndum la congelació salarial.

*Público* és dels més durs amb la direcció, i a l'article “Seat no asegura el Q3 pese al ‘sí’ a la congelación salarial” (20/03/09) la periodista certifica que els directius no volien parlar sobre l'adjudicació “esgrimiendo diferentes excusas”, és a dir, excuses en lloc d'arguments o raonaments, com van dir altres diaris, perquè la proposta a referèndum no era exactament el que havia demanat l'empresa en un primer moment. Al text, es llegeixen frases del tipus “el presidente de Seat evitó cualquier compromiso”; “Volkswagen ya no tiene ‘excusas’ para no traer la fabricación del Q3, según Mar Serna”, o “la empresa apretó al máximo las tuercas”. A més, *Público* va més enllà i interpreta que aquesta actitud de Seat respon a una voluntat de “pressió” sobre el Ministeri de Indústria, que havia de decidir en pocs dies el destí de les ajudes del Pla de Competitivitat.

El titular d'*El País* diu que, malgrat el sacrifici assumit en referèndum pels treballadors, ara VW vol un any més de congelació: “La dirección de Seat insiste en congelar los salarios un año más” (20/03/09). L'article afirma directament i sense citar fonts que “el planteamiento contaba a priori con el beneplácito de la filial española de VW aunque ayer la empresa cambió el tono”. Primer, acceptaven la proposta a votació al referèndum i ara no l'accepten.

En la mateixa línia, *El Punt* titula “Seat no en té prou amb la consulta, i sindicats i govern li exigeixen el Q3”, mentre que l'*Avui* opta per un “Seat no es vol mullar”. A *El Punt*, l'endemà de la roda de premsa d'Erich Schmitt s'arriba a dir que “el president de Seat s'espolsava part de la responsabilitat” i es dóna veu a la rèplica de tots els sindicats. Mentre que a l'*Avui*, la mateixa periodista concloïa que “la pilota és ara a la teulada de Seat però sembla que no la vol recollir”.

*El Periódico* i *La Vanguardia*, malgrat algunes crítiques a la posició poc flexible de la direcció, prioritzen destacar ara que la consulta als treballadors no era vinculant i que mai va ajustar-se al que demanava l'empresa –dos anys de congelació, entre d'altres–, tot i que en els dies anteriors no ho havien comentat. *El Periódico* destaca que Erich Schmitt “va recordar ahir que Seat havia demanat dos anys de congelació salarial plena” i no, per tant, el pla refet per UGT i sotmès a votació, i diu que Seat està preocupada per millorar les ofertes de fàbriques competidores que, segons l'article, “han aprofitat l'allargament de la negociació amb els sindicats per reduir més els seus costos”. De la seva banda, *La Vanguardia*, tot i usar un to

més dur de l'habitual, destaca als elements de titulació que Schmitt "dice que el referéndum es un 'paso en dirección correcta', pero no basta para conseguir el Q3" i recorda que ells demanaven dos anys congelats i això no es va preguntar al referèndum.

En un nivell més micro, podem analitzar les diferències entre els titulars de *Público* i *La Vanguardia*. Són molt similars, però amb una diferència important. El rotatiu madrileny titula que "Seat no asegura el Q3 pese al 'sí' a la congelación salarial", mentre que el barceloní ho fa amb "Seat pide más esfuerzos a la plantilla tras la aprobación de la congelación salarial". S'assemblen, però un fa servir el connector "pese a" la congelació i l'altre un asèptic "tras la".

Els diaris no prenen una posició clara ni mantenen una línia en la descripció del paper i dels moviments que fa la direcció del conflicte al llarg dels mesos. Per això, es fa difícil catalogar la posició dels mitjans respecte a l'empresa. Un cas concret és *El Periódico*, que fa un procés estrany des de la crítica frontal a una actitud comprensiva. El primer article analitzat de la sèrie sobre el conflicte del Q3 (09/02/09) és un dur atac contra la direcció de la companyia amb frases quasi valoratives com ara "la filial de VW sigue el guión habitual de dar una nueva vuelta de tuerca en las condiciones laborales" ó "la empresa ha encontrado una buena excusa para lanzar un ataque". Tanmateix, a partir del segon i fins al tram final, el diari del Grup Z tendeix a informar des d'un punt de vista més empresarial que sindical. El mateix periodista que definia dues setmanes enrere la petició de Seat com una nova "vuelta de tuerca" i parlava d'"amenazas" de l'empresa, passava durant el mes de març a dir que el pla proposat per UGT defensava una reducció d'anys d'afectació salarial, "un pacte per evitar 1.500 acomiadaments" i "una suavització de la congelació" (05/03/09). Fins i tot, en algun article s'arriba a la despersonalització i desresponsabilització de les exigències de l'empresa com si fossin un fet natural: per exemple, *El Periódico* (09/03/09) diu: "Si no se llega a un pacto, Seat tendrá que aplicar un ERE rotatorio durante dos años", però no explica per què estarà obligada a fer-ho i quines forces majors forcen els ERO temporals.

*La Vanguardia* explica bona part del conflicte des d'una perspectiva empresarial. Com a exemple, l'anunci que Seat demana un ERO i la congelació de salaris per fabricar el Q3 ocupa la primera plana d'Economia, i Erich Schmitt disposa d'un article a cinc columnes (06/02/09) per exposar els seus arguments; en canvi, l'endemà, la resposta sindical per rebutjar els "excesivos sacrificios que exige Seat" ocupa uns baixos de pàgina a tres columnes. A més, el diari subratlla, al llarg d'una desena d'articles, les suposades crisi de Seat (per exemple, "La caída de ventas afecta a Seat 'de forma brutal', según VW", 02/03/09, o "Seat vuelve a las pérdidas cuando el sector vive la peor de sus crisis", 13/03/09) i la necessitat de rebaixar la plantilla (per exemple, "Seat avisa que tiene un excedente de 1.800 empleos y debe reducir costes", 27/02/09). Implícitament, aquesta sèrie d'articles ajuda a justificar la necessitat de rebaixes laborals de l'empresa. Tots els diaris fan titulars sobre les pèrdues de Seat durant l'any 2007 o la crisi del sector, però *La Vanguardia* ho fa més insistentment i, a més, no dona el mateix espai per explicar dades conegudes després, com ara els beneficis després d'impostos obtinguts aquell mateix any o dels milionaris salaris dels directius de VW.

*El País* i *Público* fan un tractament informatiu, en línies generals, amb un to crític amb la direcció empresarial de Seat i VW. *El País* arriba, fins i tot, a denunciar en alguns moments la voracitat de l'empresa: "La filial de VW no sólo exige sacrificios salariales a la plantilla: quiere dinero. Y la Generalitat y el gobierno central están dispuestos a dárselo" (01/03/09). Dies després, la seva notícia "Volkswagen reduplica la presión y pospone la decisión del Q3 por 'desacuerdo sindical'" apuja el nivell de la crítica. Al titular es posa entre cometes la justificació de l'empresa per no adjudicar ja el Q3 "por desacuerdo sindical" i, a més, al text es diu que

l'objectiu de l'empresa –no declarat mai per ella mateixa– és que “el Q3 le salga lo mas barato posible”. El periodista fa una interpretació en profunditat dels darrers moviments de VW i assegura, “segons analistes del sector” que no defineix ni cita, que “el suspense en la decisión se debe más a la presión de Seat por quebrantar la unidad sindical y la de Audi para fabricar el modelo en el país donde le den más ayudas”. En aquesta mateixa notícia, el periodista escriu que VW posa “más madera” al conflicte, que “reduplica la presión” i que deixa “al gobierno catalán con un palmo de narices”. Dures acusacions contra les diferents empreses de VW, cosa que *El Periódico* i *La Vanguardia* encara no feien a aquelles alçades.

Una anàlisi al detall dels textos ens mostra, sobretot en el cas de *La Vanguardia*, un tractament sensiblement diferent entre l'empresa catalana Seat i la multinacional alemanya Volkswagen. Amb VW, el tracte és més fred, més allunyat; a Seat, més proper, menys exigent. Podem veure alguns exemples. A l'article “Relevo en la cúpula de Seat en pleno pulso sindical” (12/03/09), el diari era crític en el text de portada amb la posició empresarial, però no amb Seat sinó amb VW: “Volkswagen está marcando con la incógnita y la sorpresa la adjudicación del nuevo Audi Q3, al que aspira su filial Seat”. Aquesta actitud de *La Vanguardia* no es dona en el 100% dels casos, sinó que s'intueix d'una manera molt implícita, ja que apareixen més demandes de responsabilitat i d'exigència de compromisos a l'empresa alemanya que a Seat. Al mateix article del dia 9-10 d'abril, es parla que “el retraso de la decisión del Q3 sorprende a Treball”, que “el grupo aún no ha tomado ninguna decisión” o que “Volkswagen sigue sin revelar”.

Seat no és, doncs, una empresa qualsevol. *La Vanguardia*, en una peça del dia 21 de març titulada “Montilla se reúne con los sindicatos pero elude hablar de Seat”, ho expressa amb aquestes paraules: “El grave conflicto que asola a la empresa industrial más representativa de Catalunya”. De fet, la marca Seat està considerada gairebé com un patrimoni de Catalunya. Llorenç Prats, professor d'Antropologia Social a la Universitat de Barcelona i expert en patrimoni cultural, aprofundeix en aquesta idea i afirma que “la Seat és un patrimoni industrial, històric, cultural... del país, tant les seves instal·lacions, els seus productes (amb l'emblemàtic sis-cents i tots els canvis culturals associats), la memòria dels treballadors, l'organització sindical i la lluita obrera... tant si parlem de la Zona Franca com de Martorell”.<sup>1</sup>

### 3.2.3. Govern català i espanyol

Tret d'algun comentari excepcional, no hi ha crítiques a cap govern ni tampoc es dona veu en cap moment als partits de l'oposició ni a Catalunya ni a l'Estat espanyol.

Tots els diaris situen el paper dels governs com a “donant d'ajudes i subvencions” –en primer lloc–, com a intermediari entre empresa i sindicats demanant “responsabilitat” i “sacrificis” –en segon lloc– i com a “instrument de pressió sobre Volkswagen” –en tercer lloc. Tots assumeixen que el problema de Seat, una empresa privada, ha passat a ser un problema d'abast nacional, i la decisió final d'uns i d'altres acabarà afectant els següents moviments a la indústria catalana.

El conflicte de Seat no va convertir-se en una arma de l'oposició contra els governs ni català ni espanyol, i els diaris també ho van entendre així. Alguns diaris, sobretot *El País*, *El Periódico*, *El Punt* i *Público*, elogien i destaquen l'acció dels governs espanyol i català en pro de l'adjudicació del Q3. Són els diaris que més citen fonts governamentals i que més els destaquen en titulars. Durant el darrer mes de conflicte, a l'abril, van seguir dia a dia les

---

<sup>1</sup> Declaracions fetes en exclusiva per a aquesta investigació pel professor Llorenç Prats.

reunions entre el ministre Miguel Sebastián, el conseller Josep Huguet i la direcció de Volkswagen a Alemanya, i en l'anàlisi posterior a l'adjudicació van destacar la importància de les pressions governamentals.

L'endemà de l'adjudicació, tots els diaris destaquen les fortes pressions –les reunions a Alemanya de Sebastián i d'Huguet, la carta de Zapatero a la direcció de VW, l'amenaça de retirar les ajudes– dels governs català i espanyol sobre la companyia com un dels factors decisius per resoldre el conflicte. Precisament, els dies 22 i 23 d'abril, aquests diaris prioritzen les declaracions d'entusiasme de representants del govern. A *El País*, per exemple, es destaquen les reaccions del govern als titulars i implícitament es posa de relleu el rol del govern espanyol en la negociació –justificat per les darreres visites i reunions del ministre Sebastián a Alemanya.

Els articles centrats en l'anàlisi de la política industrial de la Generalitat i l'Estat tendeixen a donar una sensació d'elogi cap a la tasca governamental. Entre els d'*El País*, destaca "Plan de apoyo para Seat" (01/03/09): un llarg reportatge de diumenge que reivindica el paper del govern català, i de retruc l'espanyol, en la lluita contra la crisi econòmica i per salvar empreses suposadament en problemes com Seat. Davant les crítiques a la inacció del govern de la Generalitat, *El País* surt en defensa i presenta un gegant "plan de apoyo a Seat" en el qual "cuatro consejerías coordinan ayudas para que VW traiga el Audi Q3 a Martorell". Tot i això, al text no es concreta en gairebé res a la pràctica. Només es parla d'una "cumbre entre Seat y el govern" i es diu que "la Generalitat está dispuesta a echar el resto" a través de l'ICF i ajudes a la innovació, deixant entendre que la Generalitat podria arribar a atorgar prop de 200 milions d'euros quan finalment la xifra no va arribar als 50.

Pel que fa a *El Punt*, destaca un article que expressa en titulars que "la Generalitat anuncia 57 milions d'ajudes per a Seat i Nissan". Transmet implícitament la valoració segons la qual el govern està fent bé les coses i ajuda al màxim de les seves possibilitats. Diu el diari d'origen gironí: "El mateix dia que VW s'inhibia de prendre cap decisió en relació amb el Q3, el Consell de Govern del govern català va aprovar un conjunt de mesures immediates de suport". És a dir, que mentre l'empresa alemanya "s'inhibeix", el govern actua en positiu (11/03/09).

Una part mínima, però que cal tenir en compte, dels articles analitzats considera que la responsabilitat de resoldre el conflicte està en mans dels governs, tant català com espanyol, perquè Seat exigeix ajudes públiques. *El País* (01/03/09) exalta els grans sacrificis que fan la Generalitat i el govern espanyol, que, segons el diari, planejaven donar fins a 300 milions d'euros en ajudes en un "sector estratègic". El ball de xifres sobre les ajudes espanyoles i catalanes és constant durant tot el conflicte i no acaba mai per definir-se exactament, ja que generalment les notícies destaquen anuncis d'ajudes, però no el pressupost de l'ajuda ja executada. Això donarà després arguments als qui demanen un major sacrifici salarial de la plantilla: si l'Estat ja s'ha sacrificat per ajudar, ara toca als treballadors. *El País* mateix hi incideix: després de parlar de dues potes –inversions i cursos de formació– a mans del govern, es parla ja de la "tercera pota" –la laboral– i assegura que és la més "espinosa". S'oblidava, però, de la pota de la direcció de Volkswagen.

### 3.3. Tractament dels arguments

El pla de congelació salarial, que va ser l'origen i el centre de tot el conflicte, va rebre diferents tipus de qualificacions segons cada mitjà de comunicació. En els primers dies de conflicte, les definicions van anar per camins diferents. Per alguns, com *El País*, es tracta d'un seguit d'"exigencias" (27/02/09) o un "órdago lanzado por la empresa" (14/03/09); per *El Periódico*, es tracta de "condiciones que ha impuesto" o "un ataque contra el sistema de revisión salarial"; per *Público*, és una manera per "apretar al máximo las tuercas" (20/03/09) o un "sacrificio para los trabajadores" (19/03/09); per d'altres, però, com *La Vanguardia*, són "fórmulas alternativas que permitan evitar los despidos que están llevando a cabo otras empresas" (05/02/09) o, en el pitjor dels casos, "condiciones propuestas por Seat" (06/02/09).

Tot i que la majoria de diaris –excepte *La Vanguardia*– afirmen que les peticions de l'empresa podrien resultar excessives, el nucli discursiu no posa en qüestió la demanda en la seva totalitat i advoca per una solució pactada per evitar mals majors. L'argument de la por davant la possibilitat que Seat compleixi l'amenaça d'acomiadar 1.500 treballadors s'estén per les pàgines dels diaris i envia cap a posicions secundàries l'argumentari dels opositors a les demandes de la direcció.

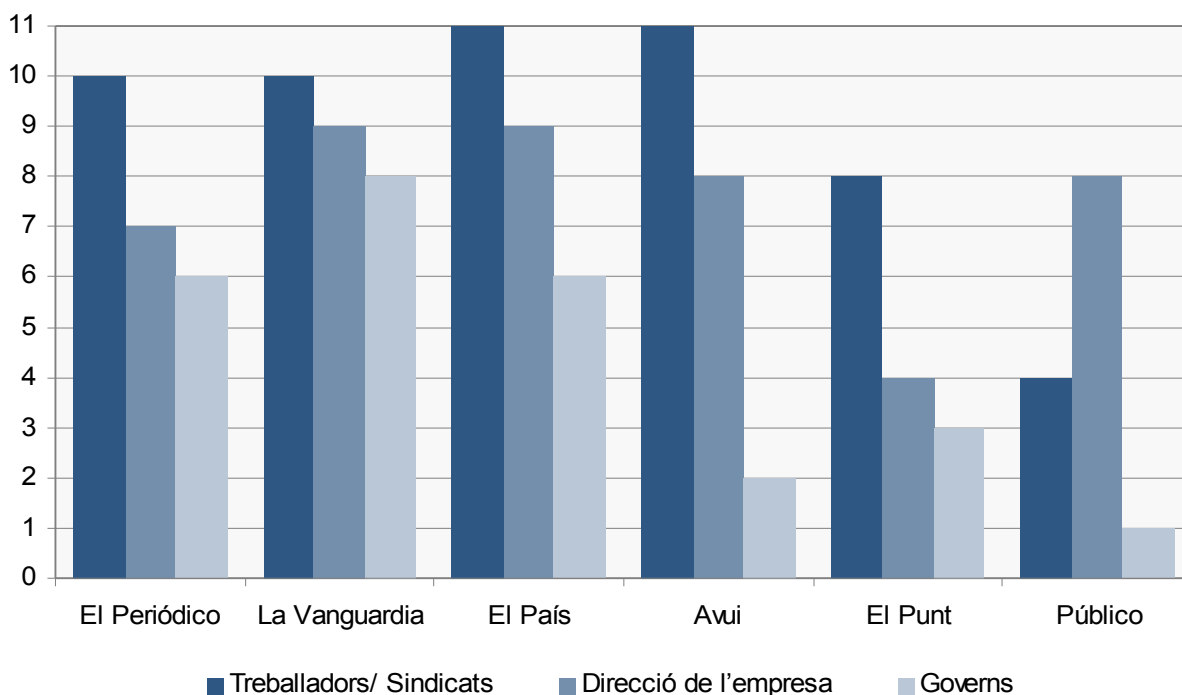
#### 3.3.1. Estratègies de responsabilització del conflicte

**Hipòtesi G.** El discurs dels mitjans tendeix a responsabilitzar, si no a culpar, els sindicats i els treballadors d'una possible pèrdua de l'adjudicació de l'Audi Q3 a la planta de Martorell si no fan un esforç salarial.

A qui atorga responsabilitat resoldre conflicte?

	Treballadors/ sindicats	Direcció de l'empresa	Governos	Dubtosa
<i>El Periódico</i>	10	7	6	7
<i>La Vanguardia</i>	10	9	8	8
<i>El País</i>	11	9	6	4
<i>Avui</i>	11	8	2	2
<i>El Punt</i>	8	4	3	1
<i>Público</i>	4	8	1	1

### A qui atorga responsabilitat resoldre conflicte?



Com es pot comprovar a la taula i al gràfic, *La Vanguardia*, *El País*, *El Punt*, *l'Avui* i *El Periódico* dediquen més nombre d'articles –amb xifres similars– a responsabilitzar els treballadors sobre la decisió d'adjudicar el Q3 a Martorell que a responsabilitzar la direcció de l'empresa. Segons ells, la decisió està sobretot en mans dels sindicats, ja que, d'acord amb la seva lògica, si accepten la congelació salarial automàticament VW atorgaria el nou model a la planta.

Aquesta tendència va tenir, en ocasions, exemples obvis. A *La Vanguardia*, en un destacat sobre “Las incógnitas sobre el futuro”, la periodista arriba a assegurar taxativament el 12 de març (més d'un mes abans de l'adjudicació i pocs dies abans del referèndum) que “la decisión está casi tomada y sólo hace falta que los sindicatos se pongan de acuerdo” i, a més, conclou que “las diferencias entre CCOO y UGT evitan el acuerdo” que donaria pas a l'adjudicació. L'afirmació es va demostrar, senzillament, falsa o errònia, segons com es vulgui dir. Dies després, veiem un nou exemple quan *l'Avui* destacava al subtítol de la notícia: “Seat té ara la paraula” que “l'empresa decidirà si Martorell fa el Q3 depenent del resultat” (19/03/09), referint-se al referèndum dels treballadors. En realitat, aquesta informació també va resultar falsa ja que, tal com s'ha explicat a l'apartat 1 (“El conflicte”, pàg. 7), la decisió de la direcció de VW va trigar molt més a arribar i va ser fruit de molts més factors econòmics i polítics.

Cal advertir que la taxa de responsabilització empresarial tendeix a apropar-se a la dels sindicats, perquè en el darrer mes del conflicte –un cop els treballadors ja havien votat *sí* a la congelació– els mitjans dirigeixen la pressió cap a la direcció de l'empresa; però això només passa en els darrers articles, durant el mes d'abril, i no abans. És a dir, que en les setmanes prèvies al referèndum, els mitjans majoritàriament van assegurar en les seves informacions que la clau per resoldre el conflicte la tenien els treballadors.

Una part dels articles, sobretot en el tram final, també situa la responsabilitat en mans dels governs català o espanyol. Però, malgrat que el compromís d'ajudes públiques va ser analitzat com un factor fonamental, es tracta d'una minoria d'articles.

En el moment de màxim conflicte laboral, entre l'1 i el 18 de març, l'empresa va optar per mantenir la decisió de l'adjudicació en espera durant setmanes. Aleshores, els diaris es van dividir entre els que culpaven l'empresa i els que responsabilitzaven els treballadors. Qui tenia la paella pel mànec?

Un dels dies clau va ser l'11 de març, en ple debat entre UGT i CCOO-CGT previ al referèndum. La direcció de Seat va convocar una roda de premsa a Barcelona per anunciar que VW posposava qualsevol decisió sobre el Q3.

Els titulars d'*El Periódico*, *La Vanguardia*, *El Punt* i *l'Avui* van posar èmfasi en la responsabilitat dels treballadors davant del conflicte obert a l'empresa. El titular d'*El Periódico* va ser "Volkswagen deja la adjudicación del Q3 en manos de la plantilla de Seat" i, per tant, atorga tota la responsabilitat de resoldre el problema a la plantilla. Ara, com veiem, no és VW qui "pospone", sinó que han de ser els treballadors els que amb el seu vot provoquin la decisió (sic). Fins i tot *El Periódico* actua amb una certa condescendència sobre els treballadors. L'article s'inicia així: "La cúpula del grupo VW concedió ayer una prórroga a los sindicatos y a la plantilla de Seat para que reflexionen", com si no haguessin reflexionat fins aquell dia la seva negativa al pla. La portada d'aquell dia d'*El Periódico* –amb un titular a cinc columnes– era encara més explícita, ja que donava per fet que "Seat no tendrá el Q3 si no hay congelación salarial". I, al costat d'aquest titular, situava una frase del president Montilla: "És el moment de treballar més i fins i tot guanyar menys". Implícitament, demanava un esforç a la plantilla de Seat per tal que acceptés, en el referèndum que s'havia de fer uns dies després, "els sacrificis que demanava l'empresa". En lloc de variar el punt de vista i posar en dubte el benefici empresarial o preguntar-se per les alternatives a la congelació salarial, la portada del diari insistia a responsabilitzar l'adjudicació del Q3 a la plantilla de treballadors de Seat i no a la seva direcció empresarial.

En la mateixa línia, *La Vanguardia* posava en portada el títol "VW asignará un modelo Audi a Seat cuando haya pacto salarial". El text acaba responsabilitzant els sindicats de la decisió d'ajudar o no el Q3 a Martorell. A l'últim paràgraf, després d'haver dit en el penúltim que "las ayudas de la Administración para este proyecto es un tema que Seat tiene resuelto desde hace semanas", diu: "Sólo falta, pues, un acuerdo sindical sobre los salarios, un esfuerzo que la compañía cree que sobre todo 'haría visible' la disposición de la plantilla de Seat a hacer sacrificios para asegurar los puestos de trabajo".

I, d'una manera similar, *El Punt* optava per titular "Volkswagen no adjudica el Q3 a la planta de Seat de Martorell per falta d'acord sindical en la congelació de sous". Tant al titular com al principi de la notícia, es diu que VW no pren la decisió per "falta d'acord sindical", sense posar cometes (quelcom que indicaria que és una opinió donada per l'empresa), com si els sindicats en tinguessin la culpa. A l'entradeta, però, encara que no es veu la cita clarament, s'acaba la frase dient "segons va explicar un portaveu de la companyia". Igualment, no es posa en dubte que no sigui aquesta la raó fins que els sindicats parlen. Això sí, es dóna espai als seus arguments.

Finalment, *l'Avui* opta pel titular "L'adjudicació del Q3, bloquejada" i, a dins de l'article, es disculpa el fet que VW no adjudiqui encara el nou producte, ja que, segons la periodista, "les condicions actuals no fan possible l'adjudicació a Martorell" i, ara sí, citant fonts de l'empresa, diu que "la multinacional va posposar la decisió a causa de la inexistència d'un compromís per part de la majoria del comitè".

Bastant diferents són els titulars d'*El País* i *Público*. El rotatiu de PRISA va optar per un titular de caire ofensiu: “Volkswagen reduplica la presión y pospone la decisión del Q3 por ‘desacuerdo sindical’”. Després que el diari hagués defensat el pla “suavitzat” de congelació salarial, però que l’empresa respongués amb evasives, el periodista denuncia que la direcció de VW ha llançat un atac amb justificacions poc creïbles. Analitzat a nivell micro, el titular remarca que l’empresa “reduplica la presión”, és a dir, té una actitud ofensiva i agressiva per incidir sobre els sindicats i la plantilla fent ús de la seva força. A més, el titular indica que VW posposa la seva decisió sobre l’adjudicació del Q3, però la cita entre cometes: “Per ‘desacord sindical’”. És a dir, que el periodista no vol assumir aquesta excusa i explicar-la directament, ja que sembla que no se l’acabi de creure i per això prefereix fer servir les cometes.

En la mateixa línia, *Público*, tot i apostar per un titular més asèptic (“VW pospone la decisión de fabricar el Audi en Martorell”), escrivia un subtítol més interpretatiu: “La multinacional alemana alega ‘falta de compromiso’ de los sindicatos de Seat”. El diari critica implícitament la decisió de l’empresa de no decidir res sobre l’adjudicació tot i el pas del temps. Mentre altres diaris responsabilitzen la divisió sindical i que els treballadors encara no han acceptat les peticions de l’empresa, *Público* destaca que és VW qui “pospone la adjudicación del Q3”. L’empresa es justifica (“alega”, que té connotació negativa, com qui busca excuses) en la “falta de compromiso” dels sindicats. El periodista ho indica en cometes per mostrar que és l’opinió de l’empresa. Fins i tot la decisió queda negativitzada ja que, al text, se la defineix com “un jarro de agua fría sobre Seat”, sobretot Seat, treballadors i empresa.

Tot i que la majoria de diaris havia mantingut que el factor fonamental de l’adjudicació seria la congelació salarial, l’endemà de l’adjudicació del Q3 a Martorell (22/04/09) tots asseguraven que l’assignació es devia a una multiplicitat de factors i deixaven en una posició marginal –o ni tan sols citaven– la congelació aprovada en referèndum pels treballadors un mes abans. Allò que abans era una condició fonamental “a cambio de la cual se adjudicará un modelo que puede salvar 1.500 empleos” (*El Periódico*, 09/02/09) ara queda relegat per altres factors com “les ajudes públiques i la qualitat de la planta” (*El Punt*, 22/03/09). Tot i això, no se sabrà mai què hauria passat si els treballadors de Seat s’haguessin negat al pla de congelació.

Bàsicament, els mitjans subratllen que Seat va guanyar la pugna, sempre citant un comunicat a la intranet d’Audi, per la qualitat de la planta i la qualificació dels treballadors. La majoria de diaris cita la qüestió salarial, però sempre la mencionen de passada i en posicions secundàries amb l’excepció de l’*Avui* i *El País*.

*El Periódico*, per exemple, feia una peça a banda de l’article principal sobre les “Claus” per entendre l’adjudicació: allà en menciona “les ajudes públiques”, “l’exigència de reduir els costos de producció” i “el referèndum de la congelació salarial”. El diari subratlla el fet que la mateixa UGT dona un rol decisiu al viatge fet per Sebastián i Huguet a Alemanya per negociar amb VW. “El ofrecimiento de ayudas extras en los últimos días ha sido decisivo para que Seat se haya impuesto a Ingolstadt”, diuen.

L’article de *La Vanguardia*, titulat “Audi anuncia la fabricación del Q3 en Martorell por la calidad de la planta”, destaca també que des de fonts de Moncloa es deia que “Zapatero ha puesto todo su empeño” i, de nou, el portaveu d’UGT, Matías Carnero, assegurava que “‘un elemento decisivo’ ha sido la carta de Zapatero”. Tot i que l’article dona veu als sindicats i fins i tot s’explica gairebé per primer cop que per a CGT i CCOO “se ha demostrado que la decisión no guardaba relación alguna con la congelación salarial”. En la mateixa línia, *El Punt* d’aquell dia (“Les ajudes públiques i la qualitat de la planta porten el nou Audi Q3 a Martorell”) destacava que Audi ha prioritzat les ajudes i la qualitat a l’hora de triar, però no explica en cap moment

què volen dir amb això, com sí que hem llegit altres dies: és a dir, que la congelació de sous no hauria servit de res. Si l'adjudicació és deguda a la qualitat de la planta, per què s'han congelat els sous? Per què l'administració ha de donar més ajudes?

El resum més breu i contundent de la idea que Seat volia transmetre als diaris va ser el de *Público*: “Este coche trae de serie 1.200 empleos”. Al segon paràgraf, el primer motiu que dóna *Público* per explicar l'adjudicació és que “Sebastián intermediara en la decisión” i viatgés a Alemanya. Tot i això, dins la peça que acompanya el text principal, sí que es pot llegir que “la adjudicación llega después de que la plantilla accediera a un año de congelación”.

*El País* i *l'Avui*, en línies generals, mantenen el mateix discurs, però els seus periodistes, fent ús de la memòria, reclamen la qüestió de la congelació salarial malgrat que la font principal – Audi – no hi doni cap importància.

Al contrari que altres diaris, *El País* –a la notícia “Audi asigna el Q3 a Seat por su calidad y la calificación de los trabajadores”– subratlla que “el fabricante no se refiere en ningún momento al acuerdo de congelación salarial, como recordó ayer CCOO” i també destaca la importància que han tingut les ajudes públiques per l'adjudicació del model com a factors realment fonamentals de l'adjudicació més enllà del que digui el comunicat d'Audi, que va ser reproduït per la majoria sense contrastar. I, *l'Avui*, malgrat no mencionar-ho en cap dels elements de titulació de la pàgina, sí inicia el text principal afirmant que “el sacrifici dels 12.000 treballadors de Seat, que han acceptat un any de congelació salarial i un altre amb un pujada mínima, ha obtingut recompensa”.

### 3.3.2. L'estratègia de la por

**Hipòtesi D.** Les informacions dels diaris solen citar el context de crisi econòmica general i del sector.

La majoria d'informacions publicades als diaris durant el conflicte –excepte *Público*– tendeix a afavorir la creació d'una atmosfera de por a perdre el lloc de treball i pressiona els actors implicats a trobar una solució ràpida i de consens. Hagi o no estat una estratègia discursiva planificada, el fet que dia rere dia les informacions sobre Seat anessin acompanyades de referències a l'estat de crisi econòmica general i a la possibilitat d'acomiadaments afavoreix que s'estengui la sensació de temor entre els 12.000 votants del referèndum.

La consulta votada pels treballadors de Seat els preguntava si estaven d'acord a congelar-se el sou durant un any. Però si els treballadors havien llegit cada dia diaris com *El Periódico* o *La Vanguardia*, anaven a les urnes acompanyats de la idea que si votaven no al pla estaven provocant 1.500 acomiadaments; i si votaven sí, els salvarien. Tot i això, segons el mateix Erich Schmitt, la congelació havia de servir per aconseguir una millor posició en la cursa per captar el Q3. La conclusió de molts diaris va ser que “la plantilla de Martorell votará el miércoles la congelación salarial para evitar 1.500 despidos” (*El Periódico*, 12/03/09); o, per exemple, referint-se a Matías Carnero, portaveu d'UGT, es deia que “està convençut que la plantilla actuarà amb responsabilitat i valorarà una proposta que pot salvar uns 1.500 llocs de treball” (*El Punt*, 13/03/09). Fins i tot diaris que donen un espai destacat i ampli a les tesis dels sindicats, com *Avui* o *El País*, cauen igualment en la mateixa dinàmica en afirmar que el Q3 és l'única garantia contra els acomiadaments.

L'origen d'aquest argument va ser una notícia publicada a *La Vanguardia* (“Seat pide un ERE de dos años y congelar salarios para fabricar un coche Audi”, 05/02/09) el subtítol de la qual deia: “Hay que elegir entre subir los sueldos o asegurar los empleos”, advierte Schmitt”; i al destacat s’afegia: “Merece la pena luchar por 7.500 empleos [directes i indirectes]”, dice el presidente de la compañía”. Aquesta notícia –que no va ser contrastada amb altres fonts– dona veu a l'exigència empresarial d'un esforç de la plantilla per aconseguir l'adjudicació del Q3 i justifica la proposta en la crisi econòmica i la necessitat de mantenir llocs de treball: “En estos momentos tan complicados para el sector”, diu la mateixa redactora de la notícia.

Seat apareix a l'article del rotatiu del grup Godó com l'actor que intenta evitar uns acomiadaments pseudonaturalment que estan duent a terme altres empreses del sector. Per exemple, al desglossament, s'indica que Nissan preveu acomiadar 2.800 treballadors. Dies després, la xifra d'acomiadaments puja, segons *La Vanguardia*, fins als 1.800 (“Seat avisa que tiene un excedente de 1.800 empleos y debe reducir costes”, 27/02/09) i se citen “fonts sindicals” a les que suposadament els haurien donat aquesta informació des de la direcció de l'empresa. Atenció especial mereix l'eufemisme i la despersonalització de la frase “Seat debe reducir costes”. En tot cas, es diu que és necessària la reducció de massa salarial perquè sobrarien obrers, però no es dona cap dada que ho demostrï. De les pàgines de *La Vanguardia*, la hipòtesi es va traslladar a la resta de diaris. L'*Avui*, per exemple, deia (09/03/09) que existia un “excedent actual de 1.500 treballadors” i, en canvi, a la mateixa notícia es diu que “aquest volum d'empleats continuaria a l'empresa si obté la fabricació del Q3”.

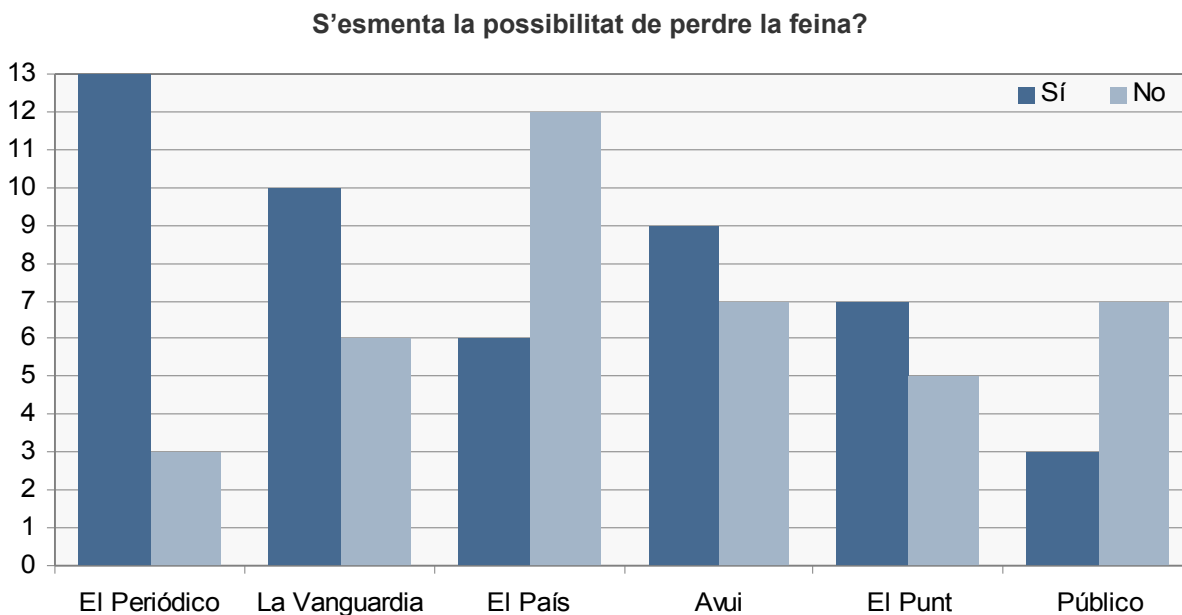
L'empresa, però, no va dir mai de manera oficial que acomiadaria ningú i tampoc no es va comprometre a mantenir la plantilla en cas d'obtenir el nou model. Tot i això, el ball de xifres d'acomiables va seguir a la majoria de diaris. La xifra més baixa van ser els 1.200 que calculava *Público* (“Este coche trae de serie 1.200 empleos”, 23/04/09) i la més alta –sumats al càlcul de llocs de treball indirectes– va ser la que donava *El Punt* de 9.500 (“A Seat un modelo ha de salvar 9.500 llocs de treball”, 02/04/09).

	Es parla de la crisi econòmica (general o sector automoció)? <sup>1</sup>			Es preveu possibilitat de perdre la feina?	
	Sí	No		Sí	No
<i>El Periódico</i>	9	7	<i>El Periódico</i>	13	3
<i>La Vanguardia</i>	9	7	<i>La Vanguardia</i>	10	6
<i>El País</i>	10	8	<i>El País</i>	6	12
<i>Avui</i>	13	3	<i>Avui</i>	9	7
<i>El Punt</i>	7	5	<i>El Punt</i>	7	5
<i>Público</i>	4	7	<i>Público</i>	3	7

Després d'una anàlisi quantitativa, les dues taules anteriors mostren que bona part de la premsa citava constantment el context de crisi econòmica, els acomiadaments a altres empreses o l'amenaça empresarial d'acomiadaments a Seat. En canvi, *Público* o *El País* no

<sup>1</sup> Les dades d'aquestes dues taules corresponen al període d'anàlisi entre el 6 de febrer i el 20 de març –l'endemà del referèndum–, ja que s'han estudiat com aquests dos paràmetres afecten la decisió del vot dels treballadors respecte al pla de congelació salarial i d'ERO temporal.

van creure que aquest vincle fos informativament rellevant. Això mostra que l'opció de destacar la crisi o els acomiadaments a altres empreses automobilístiques acompanyant les notícies sobre Seat era una tria voluntària.



*El Periódico* és el diari que més vegades cita la possibilitat de perdre la feina en cas d'una negativa sindical al pla proposat per l'empresa. Dels quinze articles publicats entre el 9 de febrer i el 19 de març –el dia del referèndum– al diari del grup Zeta sobre el conflicte a Seat, en 12 s'esmentava explícitament l'acomiadament pràcticament automàtic de 1.500 treballadors en cas que el resultat de la consulta fos negatiu. Ho feia dia rere dia i, a vegades, fins i tot d'una manera tan taxativa que semblava un fet inamovible. Per exemple, el redactor d'*El Periódico* donava per fet que “si el martes la empresa recibe una respuesta negativa por parte de los sindicatos, Seat despedirá a 1.500 empleados a partir de septiembre” (27/02/09). O, en un altre cas, el mateix periodista assegurava al subtítol d'una notícia que el “pacto [entre els sindicats] evitará 1.500 despidos” (05/03/09) i, per tant, si dos sindicats no estan d'acord a pactar el pla “suavitzat”, seran responsables indirectes dels acomiadaments.

L'amenaça, comentada per Schmitt en una entrevista a *La Vanguardia* i assumida pels negociadors sindicals, però mai del tot explicitada ni confirmada oficialment per la companyia, es va exposar a la premsa com un fet. En realitat, una petició d'un ERO de 1.500 persones a Seat necessitaria el vistiplau de la conselleria de Treball de la Generalitat i podria causar una protesta dels treballadors de conseqüències no previsibles. Això no va impedir que, fins i tot, un peu de foto a *La Vanguardia* (17/03/09, un dia abans de la votació) sota una imatge del nou automòbil afirmés amb rotunditat que “el todoterreno asegura 1.500 empleos de la planta de Martorell”.

En comptes d'assumir la reivindicació sindical com una defensa pels drets laborals de la plantilla, l'escenari més plantejat als mitjans és que la protesta sindical podia, en cas de radicalitzar-se, provocar la pèrdua de llocs de treball. Llançant més por encara al debat mediàtic, la periodista de l'*Avui* (03/05/09), per exemple, assegurava que “els sindicats temen que aquesta demanda enceti una nova batalla que acabi amb un nou ERO, en aquest cas d'extinció”. Un plantejament que, inexorablement, queia sobre la plantilla de Seat.

L'endemà de l'adjudicació, els diaris, començant pel titular de portada de *Público*, manifestaven la seva satisfacció (no comprovable) que el nou Q3 havia salvat 1.200 (o 1.500, segons el diari) llocs de treball a la factoria de Martorell. Per exemple, a l'entradeta de la notícia principal d'*El Punt*, la redactora afirma, sense cometes ni un 'segons ...', que "la seva producció permetrà salvar l'excedent de 1.500 treballadors", però no demostra en cap moment d'on surt el suposat excedent de personal. En una altra ocasió, al mateix diari (17/03/09), un article assegura que "sense la producció del tot terreny urbà Q3 a la planta de Martorell sobren, pel cap baix, 1.500 treballadors".

Fer esment a la suposada crisi del sector de l'automoció a Catalunya és pertinent, perquè és un element de context en què es desenvolupa el conflicte. Però el fet de superposar notícies de la crisi o citar repetidament el context de crisi pressiona amb nitidesa a favor de les concessions per part dels treballadors. Un exemple clar és la notícia d'*El Periódico* "Montilla pide sacrificios para que Seat capte inversiones (26/02/09), on es demana "sacrificis" per evitar mals majors. L'article va acompanyat a la mateixa pàgina d'altres dues notícies del sector: "Pirelli despedirá a 450 empleados" i "Nissan pacta 1.450 bajas y un ERE hasta julio". Totes les notícies eren verídiques i rellevants periodísticament, però la superposició de notícies evidentment suggereix que en cas que els treballadors de Seat no facin sacrificis els podrà passar el mateix que ha passat a Pirelli o Nissan. Exemples d'aquest tipus es repeteixen a pràcticament tots els diaris analitzats.

Els sindicats CGT i CCOO es van queixar el dia de la consulta que el clima de por en les jornades prèvies havia afectat decisivament el vot dels treballadors. *Público*, *El Periódico*, *La Vanguardia* o *Avui* van donar veu en una posició destacada a aquestes crítiques. Tanmateix, cap d'ells posa nom i cognoms al creador o creadors d'aquest clima de por: l'empresa, el govern o els mateixos diaris? Els treballadors expliquen en les seves declaracions als diaris d'aquell dia com han assumit com a inamovibles i automàtics postulats que no ho eren. Per posar només un exemple, a *Público* (19/03/09) se cita un dels empleats que va votar sí al pla perquè "peligran 1.500 puestos de trabajo" i a un altre que assegurava: "Yo votaré que sí, por miedo, porque mi familia depende de mi trabajo".

Després d'un mes contribuint al clima de por als acomiadaments, *El Periódico* (19/03/09) situava al subtítol de la notícia principal: "CCOO destaca que el miedo a que se produzcan 1.500 despidos ha condicionado muchos votos". Analitzant la frase a nivell micro, destaca la desresponsabilització de l'acció: dir que la por ha condicionat molts vots és fer subjecte de l'acció un element que, per lògica discursiva, no ho hauria de ser. La por no sorgeix del no-res sense que ningú l'encoratgi o sense que cap fet la desencadeni. En aquest cas, serien "les amenaces de l'empresa d'acomiadar personal" –reproduïdes dia rere dia durant un mes pels mitjans de comunicació– el que ha provocat que els treballadors tinguin por. Ni al subtítol d'*El Periódico*, ni tampoc al text d'aquella notícia, ningú o res no es responsabilitza d'haver creat aquest clima de por. Tanmateix, sí que es dóna veu a l'argument de CCOO que aquest temor ha influït.

Diaris com *Público* i *El País* citen la possibilitat de perdre la feina en un nombre menor de vegades comparats amb la resta. Fins i tot quan especulen sobre quina pot ser la contrapartida de no acceptar el pla de retallades de l'empresa assenyalen el fet de "estar mejor posicionada" (26/02/09) en la pugna pel Q3 que les altres fàbriques del grup Volkswagen, però generalment no pronostiquen acomiadaments. Segons escriu el mateix redactor d'*El País*, la congelació salarial no permetria salvar llocs de treball, sinó que actuaria com a "moneda de cambio" per a la "posible fabricación del nuevo Audi Q3" (10/03/09). En dir moneda de canvi, el diari es

posiciona de forma crítica, ja que ho presenta quasi com un xantatge o una excusa de l'empresa a canvi de reduir salaris.

L'argument principal de la direcció de l'empresa, que també contribueix a l'estratègia de la por, és que la planta de Martorell pugna en costos de producció amb les plantes competidores a Europa de l'Est. Per tant, com bé "advertia", segons *La Vanguardia*, Erich Schmitt, "hay que elegir entre subir los sueldos o asegurar los empleos". A pocs dies del referèndum, comença a calar en els diaris la necessitat de competitivitat vers la resta de fàbriques del grup Volkswagen i apareix el fantasma dels sous baixos de l'Europa de l'Est. Aquesta informació surt d'una font sindical, amb origen en documents que suposadament Seat aporta al comitè d'empresa, i es converteix en un dels principals arguments a favor de la congelació. Un cop ja s'ha votat, però, tots els sindicats, incloent-hi la UGT, i els mitjans fan notar que la principal competidora de Martorell ha estat la planta d'Audi a Ingolstadt (Alemanya) i no pas les plantes a Eslovàquia o Hongria.

A partir del 9 de març, els mitjans insisteixen en la idea que la planta de Martorell té un "sobrecost" de 595 euros per cotxe produït respecte a la de Bratislava. Aquesta informació empresarial es dona majoritàriament per bona i, fins i tot, a *El Periódico* (27/02/09) s'assegura dies abans que "con la medida [la congelació], el coste por coche se reducirá en unos 600 euros que le separan ahora de la planta de Bratislava". I, a més, els diaris catalans posen la responsabilitat de retallar distàncies amb l'Europa de l'Est en els treballadors. Per exemple, *El Periódico* (09/03/09) diu que "los sindicatos estudiarán una propuesta para reducir los costes de producción y acortar la ventaja de la planta de Bratislava", com si això fos feina dels sindicats, i no de la direcció.

La proliferació d'aquesta informació en posicions destacades ens permet fer dos comentaris. Primer, la dada no estava contrastada, però es repeteix sense citar la font en una desena d'articles. I segon, aquesta dada no inclou les diferències qualitatives i de qualificació de la plantilla, ni les infraestructures generals de Catalunya, ni altres criteris, que sí que serien valorats per la direcció de VW per prendre la decisió final. Quan donen aquesta dada, els diaris solen obviar –tot i que no sempre– els rumors publicats per aquests mateixos diaris –en boca de sindicalistes– que la principal competidora de Martorell és una planta alemanya d'Audi, amb uns costos laborals i de producció més elevats.

L'empresa, però, va aconseguir l'ús generalitzat d'aquest argument per demostrar el "excedente de trabajadoras" i "la necesidad de reducir costes" laborals (*La Vanguardia*, 27/02/09) de Martorell, malgrat que la idea quedaria desmuntada per complet si es coneguessin quines eren realment les plantes competidores del grup VW.

Les excepcions són *Público* i, amb algun matís, *El País*. Per exemple, mentre la majoria de diaris donen per fet i asseguren amb veu pròpia que la fàbrica de Bratislava és 596 euros més barata per cotxe, *El País* prefereix curar-se en salut: ho diuen, però amb l'afegitó "según datos facilitados por la empresa a los sindicatos" (01/03/09). És a dir, que tampoc no ho donen com una dada necessàriament certa.

L'argument de CCOO i CGT segons el qual les competidores són les plantes alemanyes del grup o que, en realitat, Martorell segueix sent competitiva per altres factors no salarials, apareix en comptades ocasions i en posicions poc destacades. Per exemple, a l'*Avui* (09/03/09) també es dona veu als sindicats i al seu argument consistent a dir que la competidora real no ve de l'Europa de l'Est, sinó que és una planta d'Audi a Alemanya. En lloc de destacar-ho com un fet rellevant, es deixa la denúncia sindical cap al final de l'article; el fet sorprèn, ja que la denúncia

sindical desmunta l'argument de la direcció de Seat de la necessitat de "contenir els costos laborals" per tenir més opcions per al Q3. O a *La Vanguardia* (17/03/09) es diu que "los datos que aporta CCOO es que Martorell es competitiva, porque el coste de personal por vehículo fue en el 2007 de 1.214 euros, frente a los 2.342 de Volkswagen o los 1.717 de Skoda". Tot i això, la denúncia tampoc surt en cap element de titulació.

### 3.3.3. Dades econòmiques objectivables

**Hipòtesi F.** Els mitjans no aporten, tret d'alguna excepció minoritària, dades econòmiques objectivables sobre la situació de l'empresa abans que els treballadors decideixin en el referèndum sobre la congelació salarial. Tampoc no s'expliquen els costos reals de producció del Q3, ni com afecta als beneficis de l'empresa, ni s'especifica per què és tan urgent i vital la congelació salarial dins dels pressupostos del grup Volkswagen.

La lectura dels articles analitzats indica una baixa presència de dades econòmiques objectivables davant d'una presència majoritària d'argumentaris sindicals i empresarials. El lector no disposa d'informacions sobre una sèrie de factors econòmics rellevants per poder posicionar-se en el conflicte: quins són els costos reals de producció de l'Audi Q3 i quins beneficis reals provocarà; com afectarà l'arribada del Q3 als beneficis de l'empresa i quina afectació econòmica tindria si no es fabricués a Martorell; quina és la xifra d'estalvi de la congelació salarial de la plantilla, o, quina càrrega proporcional sobre el pressupost empresarial tenen els salaris dels treballadors i els dels directius...

No s'expressen amb dades reals de l'empresa en pràcticament cap article els motius econòmics de la necessitat de congelar salaris i mantenir els ERO temporals més enllà d'afirmacions que, en una negociació sindical, poden sonar ambigües, "per situar la fàbrica en un posició avantatjosa per obtenir el Q3" (*Avui*, 27/02/09) o "para contrarrestar la crisis y evitar los despidos que están llevando a cabo otras empresas" (*La Vanguardia*, 05/02/09).

Una xifra important era quants diners s'estalviava l'empresa com a resultat de la congelació salarial de la plantilla, ja fos per un o per dos anys –com demanava inicialment la direcció. D'aquesta forma, es podria saber quants diners necessitava estalviar l'empresa per ser competitiva. L'únic que va posar-hi una xifra aproximada va ser el sindicat CCOO, però ningú la va donar per confirmada per part de l'empresa i sempre s'indicava la font. El sindicat considerava que un augment del 2% dels sous representava per a l'empresa cinc milions d'euros, és a dir, que la xifra estalviada seria similar. Tot i això, altres fonts no especificades van donar diferents dades als mitjans.

Entre totes aquestes incògnites irresoltes, una dada especialment cridanera sí que va sortir a la llum pública. Alguns diaris –*El País*, *Avui*– van publicar els salaris i bons guanyats per la direcció de Seat durant l'any 2008 mentre aquesta insistia en la necessitat de la congelació salarial.<sup>1</sup>

D'altres –*El Periódico*, *Público*–, tot i haver tingut probablement accés a la mateixa informació, no van publicar els sous.

*La Vanguardia* i *El Punt* van citar la qüestió, però només en una línia i al darrer paràgraf d'una llarga notícia. Al primer, el paràgraf on surt la qüestió és aquest: "Volkswagen ha decidido

---

<sup>1</sup> Recordem que la congelació afectaria tots els treballadors, amb l'excepció dels càrrecs directius.

elevant el dividendo, ha subido un 11% la remuneración variable de su consejo de dirección y va a abonar una paga de beneficios a sus empleados en Alemania de 4.500 euros” (13/05/09). I al segon, surt dins d’una declaració d’un portaveu de CCOO al final d’un breu signat per l’agència Efe: “Segons CCOO, els 5 milions d’euros que s’estalvia l’empresa amb aquesta mesura no són res al costat dels 9 milions que cobra el seu president”. És a dir, *La Vanguardia* i *El Punt* ho mencionaven, però va ser gairebé com si no aparegués, ja que la dada ocupava un espai ínfim.

L’únic diari que va destacar la qüestió en titulars abans de la consulta va ser *l’Avui* en l’article titulat “El sou de la cúpula de VW va pujar un 11% l’any passat”. A més, com també va fer *El País* (20/03/09, un cop ja s’havia votat), tots dos diaris van optar per una concatenació de fets que, sense fer una denúncia explícita, feia una crítica frontal a l’empresa.

TITULAR: *El sou de la cúpula de VW va pujar un 11% l’any passat*

SUBTÍTOL: *La companyia demana a Seat dos anys de congelació salarial (Avui)*

TITULAR: *La dirección de Seat insiste en congelar los salarios un año más*

SUBTÍTOL: *El presidente del consejo ganó nueve millones en 2008 y 2,8 un año antes (El País, 20/03/09)*

Sense dir-ho, el que posen en evidència és que mentre la direcció de Seat demana congelar els salaris als seus treballadors els directius han multiplicat els seus beneficis salarials per tres –de 2,8 a 9 milions d’euros a l’any. A més, el text d’*El País* emfasitza la manca de compromís dels directius per congelar-se el sou com ha fet la resta de la plantilla: “Preguntado sobre si los directivos de Seat también congelarán sus sueldos, Schmitt respondió de forma confusa”, diu.

El mateix article d’*El País* també denuncia una certa foscor en les dades sobre beneficis o pèrdues de 2008. Recordem, tal com hem vist a l’apartat 1, que l’informe anual de Seat deia que la companyia havia tingut al 2008 unes pèrdues de 78 milions d’euros i un resultat operatiu amb una pèrdua de 141 milions d’euros. El que Seat no va destacar a la seva nota de premsa era que el resultat operatiu després d’impostos va ser un benefici de 44,4 milions, gràcies principalment a l’ingrés dels dividends de les empreses participades del grup (*Público*, 20/03/09) i que l’any 2007 havia obtingut uns beneficis rècord de 169,7 milions d’euros després d’impostos (*El Periódico*, 20/03/07). Per això, quant als beneficis, *El País* critica que “los datos operativos presentados ayer difieren de los anunciados la semana pasada por Volkswagen”. Tanmateix, mentre els resultats més negatius de l’empresa van ocupar portades i titulars a tota la premsa, el coneixement d’uns resultats positius després d’impostos només va ocupar algun destacat –*El País* o *Público*– o comentaris a final de notícia.

A més, *La Vanguardia* (13/03/09) recorda que els resultats econòmics de 2008 “son muy malos, sobre todo porque contrastan con el récord de beneficios y ventas que obtuvo el grupo en su conjunto y se producen después de haber obtenido en el 2007 un beneficio operativo de 8 millones de euros”. Aquesta dada, però, no podria haver servit com a argument per evitar les congelacions?

### 3.3.4. No hi cap alternativa

**Hipòtesi H.** Els mitjans triats només reproduïxen en espais marginals de les informacions les possibles alternatives econòmiques i productives per no congelar els salaris i sí rebre l’adjudicació del Q3.

El conjunt del relat dels mitjans està basat, en línies generals, en una estratègia discursiva anomenada, en paraules de Norman Fairclough, “There is no alternative” (TINA, “No hi ha cap alternativa”). Només una desena d’informacions sobre els més de 150 articles analitzats plantejava, en veu dels sindicats o dels treballadors, alguna opció alternativa a la congelació salarial. En cap dels casos eren alternatives utòpiques o anticapitalistes, sinó amb una possible aplicació pràctica assumible per l’empresa. Tot i això, els diaris van optar per minimitzar-les.

La premsa analitzada tenia una concepció del nou model d’Audi Q3 com un producte mític o mitificat que salvaria la planta de Martorell de tots els problemes, els anteriors i els del futur. Aconseguir el Q3 –que uns mesos abans no estava ni plantejat com una possibilitat de futur– es converteix rapidíssimament gràcies a l’efecte de la comunicació de masses en l’única alternativa de futur laboral a Seat i, per això, congelar el sou als assalariats de la companyia i donar ajudes milionàries per aconseguir el Q3 esdevé l’únic camí per la panacea per als treballadors i fins i tot per tot Catalunya. “La adjudicación del Audi Q3 es fundamental para Seat”, deixa clar un text de *La Vanguardia* (19/04/09). Cap diari no planteja en cap moment que el conflicte podria tenir una solució millor que no fos l’adjudicació del nou model alemany. De fet, quan s’adjudica, hi ha un punt d’eufòria col·lectiva per la notícia.

L’article principal d’*El Punt*, per posar un exemple de la línia general d’aquell 22 d’abril, comença amb aquestes paraules: “Com un baló d’oxigen o un bot salvavides enmig del naufragi. La fabricació del nou model permetrà respirar tranquils als 1.500 treballadors de la fàbrica de la multinacional que ‘sobraven’ però també els de moltes petites i mitjanes empreses...”. Aquestes afirmacions no estan ni justificades amb dades ni assignades a cap font.

El debat mediàtic es fa sempre sobre la base del pla de congelació i els ERO temporals que proposa l’empresa per posicionar-se millor en la pugna pel Q3. Per tant, els sindicats i treballadors només apareixen fent contrapropostes al pla empresarial, però sense canviar-ne ni l’essència ni la filosofia. No es planteja, per tant, una alternativa real ni un canvi de concepte sobre el model de producció industrial o la necessitat dels beneficis capitalistes. L’adjudicació del Q3 depèn, únicament, en un percentatge elevadíssim d’articles, de si els treballadors accepten la pèrdua salarial; no hi ha una altra possibilitat. Fins i tot una editorial de *La Vanguardia* conclou en la seva darrera frase que “cualquier otra alternativa es jugar con fuego” (18/03/09).

Algunes propostes, que s’emmarcaven en el pla dissenyat inicialment per la direcció de Seat, sí que es van prendre en consideració i amb un gran espai als mitjans. El sindicat UGT va proposar un “pla suavitzat”, segons els mitjans, amb una reducció de dos anys a un en la congelació salarial i una compensació econòmica posterior. També es va plantejar com a solució que l’empresa rebés grans ajudes públiques per part de la Generalitat i de l’Estat. “Seat ha pedido ayudas por valor de 309 millones de euros para que el nuevo todoterreno se ensamble en Catalunya” (*El País*, 01/03/09). Aquestes dues respostes a la demanda inicial, que sí que aconsegueixen ser destacades en titulars i posicions principals, mantenen la filosofia de la demanda empresarial.

*La Vanguardia* va ser el diari que de manera més nítida va considerar que la reducció de costos laborals era tan inevitable que ni l’empresa ni els treballadors podien fer-hi res. En un article, es va s’arriba a insinuar que, a causa de la baixada de producció, la sortida més normal és un ERO: “Como consecuencia de ese descenso de la producción, todas las empresas de componentes que dan servicio a los fabricantes han realizado sus propios ajustes, que van desde los expedientes de regulación de empleo (ERE) temporal hasta los ERE de extinción”

(25/02/09). Pel diari de Godó, no hi ha cap possibilitat d'aconseguir l'adjudicació que no sigui passant per la proposta de l'empresa (congelació salaris i ERO temporals) perquè, bàsicament, "el presidente de Seat descartó 'que el mercado se vaya a recuperar de forma rápida'" i perquè, també citant Schmitt, "'hay que elegir entre subir los sueldos o asegurar los empleos', advierte Schmitt" (05/02/09).

La mateixa manca de propostes alternatives va ser la tònica general, també a *El País* i *Público*.

Tanmateix, sí que hi havia alternatives (com hem vist a l'apartat 1, "El conflicte"). Algunes d'elles van ser plantejades a la premsa, però sempre en posicions secundàries, mai als elements de titulació i simplement enunciades sense cap profunditat. *El País*, *Avui*, *Público* o *El Periódico* van almenys citar en alguna comptada ocasió que els sindicats buscaven "fórmulas alternativas" a la proposta de l'empresa. Però el més habitual, com mostra aquest exemple a *Público*, és que el diari cités un sindicat –CCOO, en aquest cas– per mencionar que "propone otras vías para bajar costes" (12/03/09), però sense explicar quines ni aprofundir en la qüestió, o, en el cas de *Avui*, es digui que "CCOO recuerda que hi ha moltes altres maneres de retallar despeses" (19/03/09), però no n'enunciï cap ni una.

Exemples de mesures concretes per reduir costos van aparèixer en comptades ocasions i en posicions secundàries als textos. *El País* va mencionar la compra de components del Q3 a fabricants catalans per reduir els costos, segons el diari, "en un 30%"; o va citar Cándido Méndez, líder d'UGT, per exposar que una altra solució seria el "recorte de los escandalosos dividendos que reciben de forma injusta los directivos de las grandes empresas". A *Avui*, citant la CGT, va parlar d'una possible "compensació o reducció de la jornada laboral"; o citant els sindicats, es demana "diversificar mercats". I, finalment, a *El Periódico*, citant fonts de CCOO, es defensa millorar la productivitat de la planta "con una mejor organización interna, alcanzar ahorros de costes por vías alternativas, como comprar a proveedoras españolas" (04/03/09) o es dona espai a CCOO per esmentar –però sense aprofundir– una proposta per estalviar 12 milions d'euros i així no haver de patir cap congelació salarial (11/03/09). Tot i això, la proposta queda oblidada l'endemà i ja no se'n torna a parlar.

Curiosament, coincidint amb el final del conflicte i del seguiment mediàtic, la majoria de diaris menciona com a factors decisius de l'adjudicació del Q3 un munt de qüestions molt més enllà de la simple congelació salarial: capacitat de rendiment, alta qualitat de la planta, qualificació dels treballadors, subvencions públiques... Tot això no s'havia tingut en compte, a la premsa, en canvi, per valorar el vot dels treballadors en el referèndum on només es destacava que si no hi havia congelació no hi hauria Q3.

### 3.3.5. Paràmetres capitalistes

**Hipòtesi I.** Els plans que es proposen i la cobertura informativa està plantejada dins de les limitacions del capitalisme i de la necessitat d'alts i creixents beneficis de l'empresa Seat. Les posicions que no accepten aquest marc no tenen cabuda als mitjans. En particular despleguen una estratègia discursiva caracteritzada per la idea "No hi ha alternativa" [coneguda acadèmicament com a TINA, *There is no alternative*. (Fairclough, a l'obra citada)].

Tots els diaris, fins i tot els situats editorialment més cap a l'esquerra, plantegen el conflicte laboral i el debat sobre el model productiu de Seat des d'una perspectiva integrada en el sistema econòmic capitalista i dins de la lògica de la necessitat d'aconseguir cada any més

beneficis. En cap moment, s'aporta al lector un qüestionament del capitalisme o del model productiu industrial de la companyia automobilística.

Les solucions de futur per a Seat només passen, segons els mitjans analitzats, per aconseguir fabricar un nou model de vehicle, augmentar les vendes comercials i reduir els costos de producció. Fins i tot quan es debat sobre si la fabricació del Q3 a Catalunya és o no competitiva dins del mercat global, la solució que plantegen els actors citats passa per augmentar les ajudes de l'Administració pública per abaratir el cost dels vehicles. És bo que l'empresa guanyi milions, però quan guanya milions no els reparteix entre els treballadors; en canvi, és dolent que l'empresa perdi diners, però quan perd s'han de reduir els costos laborals i la plantilla s'ha d'estrènyer el cinturó.

Davant dels problemes patits a Seat, cap article planteja ni remotament la possibilitat d'implementar una reconversió industrial a Catalunya apostant per la indústria verda, les noves tecnologies o la investigació tècnica. Ni rastre de cap al·lusió a la contaminació que provoca directament i indirectament la indústria de l'automoció. Ni tampoc crítiques a l'empresa per l'amenaça de deixar a l'atur milers de treballadors després dels darrers ERO executats en els darrers deu anys (cas dels 660 acomiadats). Les notícies analitzades, per exemple, no tracten les conseqüències socials i humanes que podria tenir el tancament de la fàbrica de Martorell – l'acomiadament de milers de treballadors o, fins i tot, la congelació salarial– en una comarca com el Baix Llobregat, fortament afectada per l'atur i immersa en una llarga i profunda crisi industrial.

Les seccions d'Economia dels diaris, on es tracta la notícia, no introdueixen generalment davant dels conflictes laborals o empresarials els criteris mediambientals, socials o culturals que sí s'introdueixen en altres conflictes vistos des de la perspectiva d'altres seccions dels mitjans de comunicació.

La lògica capitalista s'imposa amb força a la majoria de textos. Els editorials de *La Vanguardia* són transparents. Un d'ells fa una justificació del sistema capitalista i la lògica de mercat en trobar raonable l'exigència empresarial de reduir els costos laborals: “No se puede esperar de Volkswagen que asigne a Seat [...] si resulta que le sale más barato fabricarlos en otro país” (19/04/09).

L'exemple més evident de l'anàlisi de les informacions es dona l'endemà de la presentació de resultats econòmics anuals de Volkswagen i Seat a Wolfsburg. Ja el dia abans, *La Vanguardia* (12/03/09) deia en un article informatiu que “el gran reto de la empresa es que Seat sea rentable”, independentment de les conseqüències socials i laborals, ja que “uno de los principales problemas de la planta [de Martorell] es la baja productividad respecto a otras”.

La resta de diaris va fer aquell 13 de març una interpretació dins dels paràmetres de mercat capitalista de les dades econòmiques ofertes sobre l'últim any de la marca Seat i les plantes catalanes del grup. Els periodistes consideren que haver ingressat 5.196 milions d'euros i haver venut 368.000 vehicles durant el 2008 representa una dada molt “negativa” pel fet que és més baixa que la de l'any anterior. Cal recordar que els beneficis aconseguits el 2007 van ser considerats com un gran èxit. La lògica del creixement constant de beneficis, pròpia del discurs de l'empresa però que no ha de ser obligatòria en el relat interpretatiu de la premsa catalana, transmet la idea que l'empresa està passant per un mal moment econòmic.

Cal destacar, a més, tal com ja s'ha comentat, que la majoria de diaris va donar la notícia dels resultats “negatius” de Seat en titulars, però que posteriorment aquests mateixos no van destacar la xifra –alguns ni tan sols la van donar– que la companyia va evitar destacar a la

seva nota de premsa, és a dir, que el resultat operatiu després d'impostos va ser un benefici de 44,4 milions, gràcies principalment a l'ingrés dels dividends de les empreses participades del grup (*Público*, 20/03/09).

D'altra banda, no només és rellevant el que diuen els diaris, també ho és el que no diuen. A *El País*, que titula "VW da el espaldarazo a Seat pese a que la filial vuelve a perder dinero" (13/03/09), es donen per bones les afirmacions de l'empresa i s'interpreten des d'un punt de vista capitalista: l'únic important és augmentar beneficis. L'article exposa les dades donades per l'empresa amb un to asèptic. Dóna les dades de pèrdua de beneficis com a negatives i les d'augment de benefici del grup com a positives. És a dir, la informació no pren distància de l'eix valoratiu empresarial i, per tant, encara que fer-ho requeriria una explicació addicional i això no és senzill de fer, no es pot deixar de constatar que implícitament el relat fa seva la lògica capitalista de l'empresa.

A *l'Avui*, que titulava "Seat, l'única filial de VW que tanca el 2008 amb pèrdues", tampoc no es posa en dubte la necessitat d'aconseguir beneficis milionaris any rere any de la companyia, ja que es considera absolutament normal i lògic. Finalment, en la mateixa línia, destaca el titular de *La Vanguardia*: "Seat vuelve a las pérdidas cuando el sector vive la peor de sus crisis". I en l'article, la periodista assegura que "son unos muy malos resultados para la marca española, sobre todo porque contrastan con el récord de beneficios y ventas que obtuvo el grupo en su conjunto y se producen después de haber obtenido en el 2007 un beneficio operativo de 8 millones".

Cal tenir en compte que Seat aprofita els "mals resultats econòmics" per vincular la notícia amb l'acceptació dels sindicats de la congelació salarial a canvi del Q3, tal com van deixar clar els dirigents de VW a la roda de premsa de presentació del balanç econòmic anual.

En el seu conjunt, en els discursos dels diaris, es troben a faltar perspectives diferents. O és que el fet que el govern estatal i la Generalitat (situats a l'esquerra de l'espectre polític) destinin milions d'euros públics a una empresa regida prioritàriament pel criteri de maximitzar els beneficis no aixeca comentaris oposats? Es podria argumentar que, abans del desenllaç de l'adjudicació, l'objectiu era salvar llocs de treball, però i després, quan la direcció de l'empresa revela la seva lògica, no hi ha res a dir?

Només *El Punt*, en l'editorial del 23 d'abril, exigeix transparència sobre les negociacions sobre les ajudes entre Seat i la Generalitat que se celebraven en estricta confidencialitat. Més enllà no va.

Així doncs, una mena de pensament únic va hegemonitzar el discurs dels diaris al voltant del conflicte sobre l'adjudicació del Q3.

## 3.4. Posicionament editorial dels diaris

L'editorial és l'article –escrit pel director, càrrecs directius o un equip especialitzat– que fixa l'opinió i la posició ideològica d'un mitjà de comunicació respecte a qualsevol qüestió. En el cas del conflicte laboral a Seat, no tots els mitjans van establir la seva posició: per exemple, l'*Avui* i *Público* –que no fa editorials– no van opinar-hi cap dia. Alguns ho van fer nombroses vegades durant el conflicte, com ara *La Vanguardia* (9 cops), i d'altres no més de tres vegades: *El Periódico* (3), *El País* (1) i *El Punt* (1) o cap (*Público* i *Avui*). Per tant, la disparitat quantitativa editorial fa difícil fer una anàlisi comparativa entre els sis diaris analitzats en aquest informe. En canvi, sí que podem examinar les línies mestres de la matriu ideològica de cada mitjà de comunicació a través dels editorials publicats.

### La Vanguardia

El diari dirigit per José Antich exposa d'una manera clara i fefaent la seva posició en favor de les tesis de la direcció empresarial de Seat: cal més sacrifici dels treballadors, necessari per salvar la indústria catalana –el Q3 és “un bé per a tothom” . *La Vanguardia* és el diari que fa, i amb escreix, més editorials –nou, en tres mesos– d'entre tota la premsa analitzada. Les macroproposicions polítiques fonamentals dels seus editorials són, d'una banda, la petició d'esforços salarials als treballadors de Seat amb l'objectiu de salvar els llocs de treball (07/03/09) i, a més, la defensa procapitalista que l'empresa té tot el dret de canviar de país per abaratir els costos de producció dels seus models (19/04/09).

L'article “Un esfuerzo en Seat” (07/03/09) demana que el facin bàsicament els treballadors. Els únics que posen bastons a les rodes del progrés industrial de Seat són, segons el diari, el sindicat CCOO –ignorant directament CGT–, després que l'empresa, l'Administració i UGT hagin posat de la seva part. “En un sector como el del automóvil, donde los recortes de empleo se cuentan a millares, sorprende las dificultades que está encontrando Seat para pactar medidas encaminadas a evitar despidos”, assegura. I, per finalitzar, llança un atac directe contra la coherència sindical: “Cabe esperar que, una vez finalizado el proceso electoral en la federación del metal [de CCOO], el acuerdo esté más cerca”, com insinuant que el rebuig inicial del segon sindicat a Seat era una simple posició preelectoral.

*La Vanguardia*, malgrat no ser ideològicament un diari de tendència keynesiana ni partidari del dèficit públic, demana a “Sostener el automóvil es clave” (14-3) que “el Gobierno debe atender las demandas de ayuda del sector del automóvil, ya que se encuentra totalmente contra las cuerdas” i estima que “hay que salvar las bases industriales del país por encima de todo, cueste lo que cueste, si se quiere mantener el modelo de sociedad actual”. Tot i això, generalment, no sol defensar amb tanta vehemència les ajudes públiques per a altres fins. El diari ofereix una imatge d'emergència nacional que pugui afavorir les demandes, perquè Seat rebi més diners públics. En aquest article, fins i tot, arriba a parlar del “dramatismo de la situación por la que atraviesa el sector del automóvil”, quan en una notícia del mateix diari de només dos dies abans s'informava que l'any anterior Seat havia tingut rècords de benefici.

Lluny de llançar una crítica contundent a la direcció de Seat i de Volkswagen, els editorials del diari van ser, en general, menys exigents amb la companyia que amb els treballadors. A “Seat

no puede perder el Audi Q3” (19-4) hi un aguait de crítica –“la multinacional Volkswagen ha retrasado nuevamente su decisión, y eso no es un buen augurio”–, però l’article la defineix com “gran empresa alemana” i alhora justifica que no adjudiqui el Q3 a Martorell si la producció és més barata en un altre lloc. En concret diu: “No se puede esperar de Volkswagen que asigne a Seat [...] si resulta que le sale más barato fabricarlos en otro país”.

Els qui també reben el suport del diari són el govern espanyol –PSOE– i l’actitud del sindicat UGT. La carta del director José Antich, un cop adjudicat el Q3, amb el títol de “Bien jugado”, reivindica que “el sindicato que abogó a fondo por esta decisión, UGT, también tiene derecho a reclamarse victorioso, porque hizo una apuesta difícil y valiente, y le ha salido bien”.

Els editorials de *La Vanguardia* invoquen la crisi, els problemes del sector de l’automoció i entren en l’estratègia de la por davant mals pitjors per explicar –i defensar– la congelació salarial dels treballadors com la menys dolenta de les sortides al conflicte. L’article “Seat en juego” (11/03/09) arriba a assegurar que el Q3 ha posat “en juego el futuro industrial del país”. Davant d’aquest panorama, el diari opta per demanar el vot pel sí al referèndum: “Hay que pedir a los trabajadores que hagan uso del voto con el máximo sentido de la responsabilidad, tanto individual como colectiva. Está en juego el futuro industrial del país”. I, després, diu que “resulta preocupante que los sindicatos que forman parte del comité de empresa de Seat no vayan todos a la una en la defensa de un proyecto tan importante para la compañía...”. A més, l’editorial del 19/04/09 alerta els treballadors que malgrat que “los sindicatos han dicho que no se pueden asumir más sacrificios, peor serían las consecuencias laborales”.

En el fons, l’argumentari de *La Vanguardia* es basa a abocar el conflicte a Seat cap a un carreró amb una única i estreta sortida. L’estratègia discursiva es basa en l’axioma: *There is no Alternative*. O, com tradueix l’editorial del 18 de març, “Cualquier otra alternativa [a la congelació laboral dels salaris dels treballadors] es jugar con fuego”.

## El Periódico

El diari dirigit per Rafael Nadal se situa amb els seus tres editorials sobre el conflicte en una posició de defensa dels drets dels treballadors de Seat i utilitza un to crític amb la direcció empresarial. Tot i això, en relació amb el referèndum sobre la congelació, les seves tesis s’aproximen de manera implícita a les favorables al sí –la d’UGT– i no pas a les actituds dissidents –CCOO i CGT.

Tot i que en el seu primer editorial (11/03/09) assegura que “no nos corresponde a nosotros tomar partido por uno u otro sindicato”, el text expressa que “una falta de acuerdo por el punto de la congelación salarial –en un año en el que la inflación es muy baja– sería perjudicial para los trabajadores”, és a dir, que diuen sense explicitar-ho que estan a favor de la congelació i, per tant, de la posició d’UGT. A més, qualifica el pla de congelació d’una “leve pérdida de poder adquisitivo” en uns temps “muy duros”. A més, el diari es mostra convençut que el sí al pla de congelació “permitirá probablemente la fabricación” a la planta catalana del nou Q3 sense més dubtes.

Des del primer fins a l’últim editorial, el diari deixa per escrit una sèrie de crítiques a l’empresa Volkswagen i a la seva filial Seat, que introdueixen més elements crítics que les mateixes informacions sobre el conflicte publicades a la secció d’Economia. Primer (11/03/09), *El Periódico* denuncia el “gesto poco presentable” de VW de posposar la decisió sobre l’adjudicació del Q3 indefinidament per guanyar temps. Després (22/03/09), diu que Volkswagen “amenaza abusivamente con dejar a su filial Seat sin producción en el 2011”, tot i, en paraules seves, “el sacrificio y responsabilidad que han demostrado los sindicatos” –així en

plural, sense destacar a UGT. I, finalment (22/03/09), critica la “estrategia de presión constante e intensa sobre las autoridades políticas y los sindicatos” per part de l’empresa alemanya sempre que hi ha una nova adjudicació de model. Malgrat defensar el dret de l’empresa a negociar les millors condicions per al seu benefici privat, també l’exhorta al “reconocimiento de que los trabajadores de Seat son de los más productivos y eficientes de su extensa red de factorías” i recorda que l’empresa rep “generosas aportaciones del erario estatal y autonómico”. Per tot això, li demana que “despeje las incertidumbres que ensombrecen con relativa frecuencia el futuro de Seat”.

## **El País**

El diari de més difusió de l’Estat, dirigit per Javier Moreno, va preferir deixar la seva única editorial sobre el conflicte a Seat per les pàgines del suplement *Negocios*, dossier especialitzat en Economia que es publica els diumenges inserit al diari. L’editorial, que simplement utilitza el cas de Seat com a exemple dels nous temps de crisi econòmica, elogia l’actitud a favor del pacte i la rebaixa de costos expressada a les urnes per part dels treballadors de la companyia i, en conseqüència, aprofita per demanar negociacions laborals “más flexibles y realistas” a la resta de grans empreses amb fàbriques i oficines a l’Estat espanyol.

El titular de l’editorial, “Salarios por dinero”, ja és prou definidor de la tesi. L’elogi d’*El País* als partidaris de la congelació salarial i a UGT és implícit: “Los casi 8.500 trabajadores que votaron en Martorell –tot i que només va votar sí el 65%– muestran el signo de los tiempos con una precisión que los ministros de Economía y Trabajo no pueden igualar”; “La plantilla de Seat hace uso de una flexibilidad en la negociación que en términos generales no se acepta”; i carrega contra les actituds dissidents i poc proclius al pacte sovint expressades per alguns sindicats d’esquerres, als quals anomena “grandes dictados procedentes de las burocracias sindicales”. En aquesta línia, l’article elogia l’estratègia de Volkswagen de negociar directament amb els seus empleats a través dels seus consells de supervisió (Vorstand) i d’aconseguir una gran “flexibilidad negociadora y contención salarial”. Fins i tot arriba a demanar que aquests instruments de negociació s’incorporin a l’economia espanyola per tal de “soportar la recesión y recuperar la competitividad” –no diu de quin tipus, si competitivitat salarial o de productivitat.

Tot i aquest posicionament en favor de la flexibilitat laboral i de la capacitat de pacte dels treballadors, l’editorial no fa cap elogi de la direcció empresarial a Seat. Fins i tot fa servir sempre els verbs en condicional per referir-se les opcions que la congelació portin, primer, l’adjudicació del Q3 i després l’estabilitat laboral. És a dir, al contrari que *El Periódico* o *La Vanguardia*, mai no dona per fet que les cessions dels treballadors –tan elogiades des del punt de vista del “realisme econòmic”– comportin beneficis per la fàbrica de Martorell de manera automàtica. “Los trabajadores han votado a favor de la congelación a cambio de garantizarse una cierta e indeterminada preeminencia en la fabricación del Q3, un proyecto que debería bastar para mantener los empleos”. I, en canvi, sí que fa alguns apunts crítics cap a la direcció de l’empresa, “El presidente de Seat terció para dar una nueva vuelta de tuerca a la presión empresarial”.

## **El Punt**

El diari propietat de Joan Bosch, l’edició barcelonina del qual està dirigida per Ferran Espada, no va creure oportú opinar durant tot el procés del conflicte i va fixar la seva posició en un sol editorial un cop ja adjudicat el nou tot terreny a Martorell. Amb un article titulat “El Q3 a Catalunya, un punt d’inflexió”, el rotatiu defensa l’acord final assolit entre empresa, sindicats i treballadors per aconseguir el que anomena un fet “històric”, ja que “per primer cop es fabricarà

un Audi a l'Estat espanyol". Tot i això, critica implícitament la "voracitat" de l'empresa vers els drets laborals.

L'editorial del 23 d'abril de 2008 va atorgar la responsabilitat del conflicte sobretot a la direcció de l'empresa, ja que considera que els treballadors i l'Administració havien fet ja un esforç previ digne de tenir en compte. L'editorial és únicament crítica amb la direcció de Seat per por de les actuacions de futur i no emet cap queixa sobre l'actitud i les posicions dels sindicats: el text diu concretament que "l'empresa ha d'assegurar tots els serrells que calguin, però no pot instal·lar-se en la coacció permanent a treballadors i administracions. Els esforços han de ser compartits". Això indicaria un cert rebuig a les demandes de l'empresa de retallades salarials i ajudes públiques cada cop que llancen un nou vehicle.

D'altra banda, tot i que es destaca la "gran importància del paper dels governs de la Generalitat i l'Estat", l'editorial també els demana "que s'hi esmercin hores i diners" i que "hi hagi una total transparència en les decisions que es prenguin". Potser en dubten, de la transparència?



## **4. Resum de resultats**

- La presència dels sindicats als textos analitzats és alta i, generalment, aquests apareixen citats com a fonts de la informació la mateixa quantitat de vegades –o, fins i tot, més vegades– que la direcció de l’empresa. Els arguments dels sindicats, en genèric i amb l’excepció de la CGT, estan situats a un nivell o una jerarquia similar que els de la direcció de l’empresa. Tanmateix, els subjectes dels titulars principals de la majoria d’informacions publicades són l’empresa o els governs, però mai o pràcticament mai els sindicats.
- El conjunt del discurs dels diaris adopta prioritàriament la perspectiva de les necessitats de l’empresa, i no de les necessitats dels treballadors de Seat.
- Les fonts sindicals (com a actors) no són descrites ideològicament, però implícitament uns apareixen com a actors crítics amb propostes viables –UGT– i els altres com a crítics sense propostes alternatives –CCOO i CGT. Qui, en primera instància, negativitza, implícitament o explícitament, les posicions contràries al pla són l’empresa, el govern català i UGT. De forma derivada, en segona instància, els diaris s’hi sumen en donar un espai prioritari a les seves declaracions contra la suggerida manca de “responsabilitat” i “sacrifici” dels sindicats contraris a la congelació.
- L’argumentari d’UGT, que presideix el comitè d’empresa i presenta un “pla intermedi” entre les demandes de l’empresa i les dels sindicats dissidents, ocupa un espai més gran i més destacat, sovint per sobre de la direcció de l’empresa o dels governs català i espanyol. Tots els diaris, amb l’excepció de *Público*, consideren implícitament la seva proposta intermèdia la més assenyada, seriosa i responsable de les actituds sindicals. També, però, els diaris permeten sovint –en una posició menys preponderant– la contrarèplica argumentativa de CCOO –no pas de CGT.
- El cas de la CGT, és paradigmàtic com a exemple de la discriminació de les posicions crítiques. Amb l’excepció de *l’Avui*, el sindicat no apareix citat com una font destacada a cap dels diaris. El fet que la CGT sigui el tercer sindicat en joc i, en l’àmbit nacional, un sindicat minoritari no justifica el grau de la seva absència, ja que en el comitè d’empresa intercentres de Seat només té un representant menys que CCOO. A més, bona part dels articles tendeixen a buscar un possible punt de consens entre CCOO i UGT, més enllà de la posició de CGT.
- Els més de 10.000 treballadors de Seat a Catalunya, tret d’un dia i només als diaris *El País*, *El Periódico* i *Público*, apareixen sempre a través de les declaracions dels representants sindicals.
- L’argumentari de l’empresa, en línies generals, aconsegueix un espai important i preponderant –amb presència als titulars– a la majoria de diaris i les justificacions de les seves demandes són preses seriosament i respectuosa. Això no obstant, la direcció de l’empresa, a mesura que el conflicte s’allarga en el temps i no pren cap decisió ni a favor ni en contra de Martorell, comença a rebre crítiques més dures des dels mitjans de comunicació.
- No hi ha crítiques rellevants a cap govern ni tampoc es dona veu en cap moment als partits de l’oposició ni a Catalunya ni a l’Estat espanyol. Alguns diaris, sobretot *El País*, *El Periódico*,

*El Punt* i *Público*, elogien amb força l'acció dels governs espanyol i català en pro de l'adjudicació del Q3.

- *La Vanguardia*, *El País*, *El Punt*, *l'Avui* i *El Periódico* dediquen un nombre més gran d'articles –amb xifres similars cada un d'ells– a responsabilitzar els treballadors sobre la decisió d'adjudicar el Q3 a Martorell que a responsabilitzar-ne la direcció de l'empresa. Segons ells, la decisió està sobretot en mans dels treballadors, ja que, segons la seva lògica, si acceptessin la congelació salarial automàticament VW atorgaria el nou model a la planta.
- Tot i que la majoria de diaris estima que el factor fonamental per a l'adjudicació és la congelació salarial, l'endemà de l'adjudicació del Q3 a Martorell (22/04/09) tots asseguren que l'assignació és deguda a una multiplicitat de factors –qualitat, capacitat, ajudes públiques– i deixen en una posició marginal –o ni tan sols citen– la congelació aprovada en referèndum pels treballadors un mes abans.
- La majoria d'informacions –excepte *Público*– tendeix a afavorir la creació d'una atmosfera de por de perdre el lloc de treball i pressiona els actors implicats a trobar una solució ràpida i de consens. Hagi estat o no una estratègia discursiva planificada, el fet que dia rere dia les informacions sobre Seat vagin acompanyades de referències a l'estat de crisi econòmica i a la possibilitat d'acomiadaments alimenta un clima de temor entre els prop de 13.000 votants del referèndum.
- Pocs dies abans del referèndum, els diaris comencen a parlar de la necessitat que Seat sigui més competitiva que les fàbriques del grup Volkswagen a l'Europa de l'Est. Aquesta informació surt d'una font sindical que ha tingut accés a documents que suposadament Seat aporta al comitè d'empresa i es converteix en un dels principals arguments a favor de la congelació. Un cop ja s'ha produït el referèndum, però, tots els sindicats, incloent-hi UGT, i els mitjans fan notar que la principal competidora de Martorell ha estat la planta d'Audi a Ingolstadt (Alemanya) i no pas les plantes a Eslovàquia o Hongria.
- Les informacions aporten una baixa quantitat de dades econòmiques objectivables davant d'una presència majoritària dels argumentaris, ja siguin sindicals o empresarials. El lector no disposa d'informacions sobre una sèrie de factors econòmics rellevants per poder posicionar-se en el conflicte: quins són els costos reals de producció de l'Audi Q3 i quins beneficis reals provocarà; com afectarà els beneficis de l'empresa i quina repercussió econòmica tindria si no es fabricés a Martorell; quina és la xifra d'estalvi de la congelació salarial de la plantilla; o quina càrrega proporcional sobre el pressupost global de la companyia tenen els salaris dels treballadors i els dels directius.
- El conjunt del relat dels mitjans està basat, en línies generals, en l'estratègia discursiva del “No hi ha cap alternativa”. Només una desena d'informacions sobre els més de 150 articles analitzats planteja, en veu dels sindicats o dels treballadors, alguna opció alternativa a la congelació salarial. El debat mediàtic es fa sempre sobre la base del pla de congelació i els ERO temporals que proposa l'empresa per posicionar-se millor en la pugna pel Q3. Per tant, els sindicats i els treballadors només apareixen fent contrapropostes al pla empresarial, però sense canviar la filosofia de fons. L'adjudicació del Q3 depèn únicament, en un percentatge elevadíssim d'articles, de si els treballadors accepten la pèrdua d'una conquesta salarial; no es dona espai a una altra possibilitat.



## **5. Conclusions**

Els resultats ens permeten extreure les conclusions següents:

- La cobertura mediàtica, en general, és àmplia i sense minimitzar la importància del conflicte a Seat.
- L'equilibri en l'ús de les fonts, fonamental en la cobertura de conflictes, és respectada amb la paradigmàtica excepció de la CGT. La cobertura prioritza les opinions de la direcció de l'empresa i de l'UGT –el sindicat favorable a una part de les demandes empresarials– i, en canvi, deixa en un segon nivell les posicions dissidents de CCOO i, finalment, en un nivell d'inanició les de CGT.
- Amb la marginació de les posicions de la CGT, contràries a l'acord, els diaris han vulnerat el compromís que tenen amb els lectors de no només transmetre una imatge dels actors proporcional a la realitat, sinó també d'assegurar que, més enllà de la representativitat, totes les visions existents són recollides i explicades de forma comprensible.
- La presa de posició explícita en els editorials a favor de les condicions empresarials es converteix en implícita, però no per això menys important, en les informacions.
- Els continguts informatius de la premsa analitzada estan impregnats en general –tot i les excepcions– de la perspectiva empresarial. Sobretot aquest fet es dona als dos diaris més llegits del país: *La Vanguardia* i *El Periódico*. Les necessitats de l'empresa es consideren prioritàries per tal de garantir la suposada viabilitat de la fàbrica i, per tant, dels llocs de treball a Catalunya. Malgrat que els diaris també van destacar les crítiques contra la direcció en el darrer tram del conflicte, no apareix una actitud de contestació contra les peticions empresarials als seus treballadors com la que sí exhibeixen els sindicats amb representació a la companyia.
- Tots els diaris, fins i tot els situats editorialment més cap a l'esquerra, plantegen el conflicte laboral i el debat sobre el model productiu de Seat des d'una perspectiva integrada en el sistema econòmic capitalista i dins de la lògica de la necessitat d'aconseguir cada any més beneficis. En cap moment, s'aporta al lector un qüestionament del capitalisme o del model productiu industrial de la companyia automobilística.
- La cobertura informativa del conflicte no és gens emancipadora. La simplicitat dels arguments i les poques dades no contribueixen a un debat fonamentat.
- Els cinc dels sis diaris que atorguen als treballadors la responsabilitat de resoldre el conflicte advoquen per un consens cec entre les parts enfrontades (primer entre els sindicats i després d'aquests amb l'empresa), perquè no aporta una discussió fonamentada amb dades.

En conjunt, el conflicte sobre l'adjudicació de la producció del Audi Q3 ha estat una fita en la història del moviment obrer i dels principals diaris que es venen a Catalunya. El biaix que han mantingut no parla del millor periodisme ni del més compromès a donar una visió equilibrada i justa del conflictes de què s'ocupen. Per canviar d'orientació en el futur, primer cal adonar-se de les mancances –a la qual cosa intentem contribuir amb aquest estudi–, i en segon lloc

buscar la forma de superar-les. És una tasca a la qual podem contribuir, però que queda sobretot en mans dels mitjans i dels periodistes.