

Si la patronal no accede a negociar antes

Habrà huelga de gasolineras en Barcelona

La solicitud fue presentada ayer ante Delegación de Trabajo, con lo que el comienzo queda fijado para el día dos

(Redacción.) — Representante del comité regional de CNT, de la federación local del sindicato del Transporte y de la comisión negociadora cara al convenio provincial de gasolineras dieron cuenta ayer tarde en rueda informativa de la presentación de solicitud de huelga legal, efectuada a mediodía ante la Delegación de Trabajo barcelonesa.

Hecho respecto el que ya en nuestro número de ayer adelantábamos la posibilidad de que se produjera y que supone que el inicio de la huelga quede fijado para las cero horas del día dos de septiembre, con carácter indefinido, según la disponibilidad de la patronal a negociar.

Como ya hemos informado también en repetidas ocasiones, la huelga se plantea a nivel de Barcelona y comarcas, en reivindicación de un convenio de ámbito provincial. La única central sindical que apoya esta exigencia es CNT, a tenor de adhesión de las centrales sindicales CC.OO. y UGT al convenio estatal firmado a finales de julio. Adhesión respecto a la que el asesor jurídico de la Federación del Transporte de CNT estimó ayer su ilegalidad en base a la ley de convenios colectivos de 1973 «por la que se indica que únicamente pueden adherirse a la firma de convenios determinados las comisiones negociadoras representativas, cuando, en este caso, lo han hecho las centrales sindicales CC.OO. y UGT como tal, sin contar con los trabajadores».

Siempre en relación con las adhesiones mencionadas, los reunidos consideraron que las mismas se han producido de un modo «ilegal y arbitrario».

El proceso desde los comienzos

Los reunidos informaron de la constitución de la comisión negociadora cara al convenio provincial, lo que, aseguran, «se hizo unitariamente, a través de un proceso asambleario, hacia finales de mayo, primeros de junio». La

comisión electa quedó integrada por un afiliado de CC.OO., otro de UGT, un independiente y nueve afiliados a CNT. Asimismo, la plataforma reivindicativa se aprobó por la asamblea, «conjuntamente con UGT, que se desvinculó de la misma a primeros de junio, sin duda cuando ya se planteaba la jugada de la adhesión al convenio de Estados».

«A lo largo de todo este tiempo —aseguran los reunidos— tanto CC.OO. como UGT estaban ya haciendo el doble juego, por cuanto ya existía la intención, al parecer, de decantarse por el convenio de ámbito superior.»

«La mayoría está con nosotros»

Asimismo, los convocantes manifestaron contar con un índice de afiliación que se sitúa alrededor del setenta y cinco por ciento en Barcelona-provincia y del noventa por ciento por lo que respecta a Barcelona-ciudad.

También afirmaron los miembros de la comisión negociadora —en la reunión no estuvieron presentes más que los afiliados a CNT— haber recogido en la petición de huelga legal «un setenta por ciento de firmas de entre el total de los trabajadores del sector y, entre ellas, las de afiliados a las centrales sindicales que no están por el convenio provincial».

«No queríamos la huelga»

A la pregunta de porqué



«Habrà que volver de nuevo a «dar la lata» para poder poner el coche en marcha? (Foto: Archivo.)

habían transcurrido alrededor de dos semanas entre la fecha en que la asamblea se decidió por la huelga y la presentación de su solicitud, las mismas fuentes declararon que «el tiempo transcurrido ha estado en función de nuestra postura, que no estaba en ir a la huelga por la huelga. No hemos querido la huelga en ningún momento, pero creemos que ya no tenemos otra salida. La patronal no ha parecido preocuparse después de que se hiciera pública nuestra postura, y pese a los días transcurridos desde entonces, lo que demuestra en qué parte recae la responsabilidad del conflicto».

Siempre según declaraciones de los afiliados a CNT, «nuestra petición de un convenio provincial es justa: el nivel de vida no es igual en Barcelona que en cualquier otro lugar de España e, incluso, en Barcelona-provincia se despacha a diario cinco millones de litros de gasolina, un cuarenta por ciento del total que se expende a nivel de Estado. Ello demuestra hasta qué punto la patronal de gasolineras de Barcelona es la que más se lucra de entre la patronal de toda España».

Las diferencias

Para CNT «el convenio es-

terior acuerdo provincial, reducción en el tiempo del almuerzo y desaparición del abono de la media hora diaria con que cuentan los expendedores de Barcelona para efectuar la liquidación de lo vendido. Asimismo, en la plataforma reivindicada a nivel de Barcelona se recoge la reducción del horario semanal, que se exige sea de cuarenta horas, mientras que a nivel de Estado se ha acordado la semana de cuarenta y cuatro.

«A todo esto hay que añadir —señalarían los convocantes— lo que de pacto con el gran capital supone el convenio estatal: justa han firmado un seguro de vida para el trabajador, con el que hacer el juego a los intereses de las aseguradoras!»

«CAMPSPA puede hacer lo que quiera»

En relación con la actitud de CAMPSPA durante esta huelga, según declaraciones efectuadas por la dirección del monopolio, los reunidos estimaron que las decisiones que se pudieran adoptar desde la misma no eran de su incumbencia.

«En el caso de que CAMPSPA procediera a incautar determinados estable-

cimientos —añadieron— no seríamos los trabajadores los perjudicados, sino el patrón, que perdería el porcentaje que le corresponde, según los litros vendidos, en beneficio de CAMPSPA.

Para seguir más adelante: «Por nuestra parte, siempre hemos dado muestras de la mejor voluntad. Incluso, en el primer y único contacto que tuvimos con la patronal en el mes de julio, y de tipo oficioso, llegamos a plantear nuestra intención de aplazar la negociación de nuestras reivindicaciones hasta pasado septiembre, dado que existen claros indicios de que en septiembre CAMPSPA vaya a incrementar el tanto por ciento a los empresarios de gasolineras».

La rueda finalizó con la información de la existencia de una asamblea de trabajadores el día treinta y uno de este mes, en la que se estructurará, ya de modo definitivo, el desarrollo de la huelga, así como de la llegada de sendos telegramas desde Guipúzcoa y Vizcaya, «donde los trabajadores parecen dispuestos a iniciar una huelga en defensa también del convenio provincial que han perdido tras la firma del estatal».

A partir de las cero horas del día 2 de septiembre podemos quedarnos, pues, sin gasolina en Barcelona.

Granollers

Gombel cerró en vacaciones

A su regreso, los trabajadores no encontraron máquinas

(Redacción.) — «Denunciamos a los directivos de la empresa Gombel, y a las comarcas de algún directivo de Motor Ibérica, ya que éstos últimos han facilitado que unos contrabandistas puestos a empresarios hayan ganado cantidades de dinero que sólo han servido para hundir una empresa y dejar a cuarenta trabajadores y sus familias condenadas al desempleo.»

Con estas palabras, la Fe-

deració de Treballadors del Metall de la Unió Sindical Obrera de Catalunya, concluye un comunicado en el que informa de la desaparición de máquinas y otros materiales de trabajo de la empresa Gombel, S.L., ubicada en el polígono industrial de Granollers y donde trabajaban hasta hace poco los cuarenta trabajadores a los que se refiere la nota.

Cuando los asalariados volvieron de sus vacaciones reglamentarias —hasta el veinte de agosto— se encontraron con la sorpresa de que habían desaparecido los materiales de trabajo. «Anteriormente al término de las vacaciones —sigue explicando USO— la empresa Gombel envió a la casi totalidad de los asalariados, una carta en la que les comunicaba que se había visto forzada a cerrar por falta de trabajo, y que había presentado el expediente de regulación de empleo ante la Delegación Provincial del Trabajo de Barcelona con fecha del cuatro de agosto pasado.»

Los asalariados afirman saber a ciencia cierta, por otra parte, que la empresa ha sido trasladada a la provincia de Santander, donde continúa

allí su producción normal.

«La empresa Gombel tampoco dice en el expediente que sus directivos son localizables, permaneciendo la factoría cerrada ilegalmente de acuerdo con la ley, aunque no de acuerdo con la «moda».

¿Es la culpa de Motor Ibérica?

Gombel achaca su presunta crisis a la retirada de pedidos de la empresa Motor Ibérica. Ante lo cual, los trabajadores se preguntan «¿preguntan a la opinión pública, a la Administración y a cualquier persona con cargos jurídicos o sin ellos, qué interés puede tener Motor Ibérica en hundir empresas, ya que son muchas las factorías del ramo del Metal que acaban todos sus males, conflictos y cierres, a la que se considera una de las grandes empresas del sector».

Los asalariados se preguntan asimismo si podrá hacer algo la postura de la Administración, cuando la dirección de la empresa, con el cierre, da por sentada la finalización de la producción.

A los trabajadores ni siquiera se les ha asignado turno de palabra.

Tramo Tortosa-Amposta

Problema de pluses en autopista

Se discute la aplicación de un plus-convenio de carácter provincial

(Redacción.) — Las conversaciones que se tienen que llevar a cabo entre trabajadores del tramo de autopistas tortosa-Amposta de la provincia de Tarragona, y la empresa que tiene a su cargo la explotación del mismo —Aumar, S.A.— tendrá lugar definitivamente mañana a las once de la mañana, después de haber sido pospuestas desde la semana pasada.

Esta vez se desplazarán hasta Tarragona los directivos de la empresa que gestionan la marcha de la misma desde Madrid, y con la documentación completa relativa al conflicto. Como ya informó MUNDO DIARIO en fecha reciente, el conflicto se originó a partir de que los trabajadores vie-

ran impagado un plus de tres mil pesetas que, según el convenio provincial del Transporte de Tarragona, se les ha de hacer efectivo.

«Como Aumar no tiene un convenio específico de empresa para los trabajadores —ha explicado una responsable de Acción Reivindicativa de la central USO, sindicato al que pertenece la mayoría de los trabajadores en este tramo concreto—, la empresa ha de aplicar obligatoriamente el plus establecido.»

Efectivamente, la autopista que explota Aumar abarca en su totalidad a las cuatro provincias catalanas. La postura de la empresa, a la hora del pago, originó el

conflicto actual con su negativa rotunda, aduciendo que otros convenios provinciales no recogían este plus. La reacción de los trabajadores, que suman un número de casi setenta, ha obligado a sentar a la empresa —reunión que, repetimos, tendrá lugar mañana— para buscar una salida que obligue a acabar con el conflicto y, que, evidentemente, se concreta en el pago del plus establecido en el convenio de Tarragona, provincia a la que pertenece el susodicho tramo.

Mientras tanto, y a tenor del proceso de las negociaciones, los trabajadores no han retirado la petición de huelga legal que, de llevarse a cabo, tendría lugar desde

el día veintiocho, lunes.

Pararán todos

Hemos de recalcar, según las informaciones ofrecidas desde la Unió Sindical Obrera, que la petición de huelga ante la Delegación de Trabajo, efectuada por el comité de empresa, viene apoyada por todos los trabajadores del tramo, que ya efectuaron un día de paro la pasada semana, entre el personal del tramo de autopista trabajan peajistas, personal de mantenimiento, etc., también decididos ahora a dar paso a una nueva huelga si no se ven satisfechos sus deseos de cobrar normalmente el plus provincial del convenio correspondiente al Transporte en Tarragona.

CNT

AIT

COMUNICADO

El Comité de Catalunya de la Confederación Nacional del Trabajo, convoca con carácter URGENTE a todos los Secretarios de las Federaciones Locales de Catalunya, a ponerse en contacto con dicha comité.

Domicilio: C/7, Pírcasas, 6.º 50, ent. 1.º
Tel.: 319 56 82