



CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO

Federación de Sindicatos del Metal - FESIM



COORDINADORA DEL AUTO DE CGT

INFORME DEL 6º CONSEJO INTERNACIONAL DE TRABAJADORES DE LA AUTOMOCIÓN.

Automobilarbeiterratschlag 2009



Durante los pasados días 15 al 18 de Octubre de 2009, una delegación de la FESIM, (SEAT, VW, FORD, RENAULT, PEUGEOT – CITROEN, OPEL, NISSAN, y MAHLE) participamos, junto con representantes de sindicatos combativos y trabajadores críticos con sus direcciones sindicales, en el 6º Consejo Internacional de Trabajadores de la Automoción.

Durante estos cuatro días, pudimos analizar la situación de los respectivos países participantes, y más concretamente la situación del mundo laboral en los mismos. Además, tuvimos la ocasión de reunirnos más específicamente por consorcios, con los compañeros de las diferentes plantas. Como fruto de ese encuentro, todos adquirimos el compromiso de intercambiar información y organizar en un futuro acciones conjuntas por la defensa de nuestros derechos y ante las agresiones de las multinacionales.

El desarrollo del Consejo se puede resumir de la siguiente manera:

La recepción en la tarde del jueves 15 de octubre se hace con la presentación de todas las delegaciones internacionales de Rusia, Hungría, Polonia, Venezuela, México, Colombia, Brasil, Francia, Bélgica, Suecia, Filipinas, Corea, EEUU, Sudáfrica y España. Por supuesto la presencia mayoritaria es de los alemanes con más de 250 personas de las diferentes empresas del auto alemán.

Como delegación de España hemos asistido 11 de CGT y cuatro compañeros de otro sindicato. Hemos sido la delegación internacional más numerosa. Aportamos una pequeña intervención y propusimos cantar el himno de la Internacional Libertaria; las barricadas, que fue seguido por todos los participantes en diferentes lenguas.

JORNADA DEL VIERNES

El viernes 16 se inicia el Consejo propiamente dicho con un informe sobre la situación económica y la repercusión de la crisis sobre la industria del Automóvil. Las introducciones que se aportan se pueden resumir en:

- La mayor crisis desde 1929.
- Ayudas estatales para reducir la bajada de ventas.
- Gran reestructuración, según Winterkort (presidente de VW) en 2012 sólo habrá siete grandes consorcios en el mundo.
- Ahora hay 92 millones de autos de capacidad productiva, pero sólo se pueden vender 55 millones. Esto llevaría a cientos de cierres y miles de trabajadores a la calle.
- Ya se está produciendo la no contratación de aprendices o el “despido” de eventuales.

- Los sindicatos mayoritarios hacen un chauvinismo negativo porque defienden “su empresa”. El jefe de VW promociona la competencia entre plantillas del mismo consorcio para ganar a Toyota. Los dirigentes sindicales alemanes aceptan esta política, pero esto no tiene perspectiva para los trabajadores. Esto significa aceptar el rebaje de las condiciones. A un chantaje, sigue otro chantaje.
- El año pasado en Opel hubo una campaña muy intensa en los medios. El Comité de empresa y la propia Dirección hicieron una camiseta de “nosotros somos Opel” para oponerse a los demás compañeros del auto. Los compañeros combativos han roto esta tendencia y en Bochum hubo una asamblea con casi mil compañeros y se obligó a la dirección sindical a luchar también por el mantenimiento del salario, además de defender la planta. Se han hecho asambleas y se trabaja para luchar contra las maniobras de Magna. Se ha luchado contra los traslados de producción de Amberes a Bochum y los contactos lograron cortar el traslado ante la información que nos dimos unos a otros. Pero la Dirección ha buscado a los “espías” y los dirigentes de IGMetall se quejaron de los que dieron la información “porque ponían en peligro los puestos de Bochum”.
- Es necesario luchar todas las plantillas para conseguir hacer coches ecológicos y reducir la jornada. No hay que rendirse, hay que luchar internacionalmente. Hay que romper la idea de la división entre plantillas y hacer entender a la gente que es la misma lucha.

Ha habido muchos contactos durante este dos últimos años y hay que avanzar en eso. La Coordinación tiene una serie de propuestas:

- Acordar cartas de solidaridad dentro de los mismos Consorcios.
- Mayor desarrollo de la pag. WEB.
- Acordar acciones conjuntas para los próximos años.

INFORMES POR CONTINENTES:

Se presentan resumidos y están aportados como anexos

Los han preparado diferentes equipos de ciudades con presencia importante de auto.

- **LATINOAMÉRICA (anexo 1)**
- **NORTE AMÉRICA (anexo 2)**
- **EUROPA DEL OESTE (anexo 3)**
- **ESPAÑA (anexo 4)**, entregado nuestra delegación
- **SUDÁFRICA (anexo 5)**

Fuera de los informes escritos habla la delegación de USA: explica la gran cantidad de despidos que afectan a la Industria del auto en USA, que los coches deben ser más ecológicos de verdad. Apoyo a la resistencia de los sindicalistas de Colombia que mueren a manos de la patronal.

Interviene una compañera de Eissenah que recuerda que en la escuela de la DDR enseñaban que el ejemplo de explotación capitalista era la GM. Ahora lo sufre en sus carnes porque trabaja para GM. Y la empresa está consiguiendo que la plantilla se identifique como parte de GM. Rechaza la división a la que nos quieren llevar.

Se abre un debate con varias intervenciones en línea con una mejor coordinación del Consejo en las luchas futuras.

Brasil: es necesaria una independencia del sindicalismo de los gobiernos. El Consejo debería expresar la solidaridad con una mina que lleva tres meses en una huelga muy dura.

- **ASIA no se entrega informe por escrito y resumimos lo siguiente:**

Destacan China y Japón por ser las dos potencias, una creciente y otra en declive, que mantienen una orientación imperialista clara.

También hablan de India un país “brick” que también crece. Sobre Corea, VW ha comprado un 50% de Shyangyong. Ha habido una gran lucha contra el cierre de esa planta con gran solidaridad desde compañeros de Brasil. La mayoría de la plantilla se puso contra la huelga que no acabó en victoria, pero que sirve como ejemplo para las próximas luchas.

Desde la delegación de Filipinas piden una delegación para que vayan a exigir una solución a la falta de derechos sindicales (incluso asesinatos de dirigentes). Los delegados de este país, de Toyota, informan de sueldos muy bajos que provocan una emigración masiva. Sueldos de 5,5€ al día, con más de 1.000 diferentes sueldos (convenios) en el país.

En el debate posterior a este informe la delegación Húngara de Suzuki interviene sobre las grandes mentiras que dicen los japoneses sobre las decisiones de inversión y planes industriales. También hay alguien de Audi que informa de cómo ha aprovechado esta marca el trabajo en China con una gran calidad y ya en cantidad. Hoy se hacen 100.000 coches más que en Europa. También están haciendo una fábrica en India. Informan de una lucha ante la fábrica de VW de Hannover de un grupo de turcos de una empresa subcontratista. Han puesto una acampada delante de la fábrica y han tenido poca ayuda de IGMetal y mucha de la gente del Consejo.

Se abre un turno de intervenciones de las que se pueden destacar algunos temas importantes.

Se presenta una información de las luchas desde 2004, en varios países y en empresas como Opel o VW. Se avisa de un -20% de ventas totales en 2009. Es general el despido de eventuales como primer paso. Se critica la aportación de miles de millones de € por parte de los gobiernos para amortiguar la crisis de los capitalistas.

Se hace una explicación del proceso mental al que llega la gente trabajadora ante esta situación de crisis y reestructuración. Ocupaciones de fábricas, ocupaciones de juzgados que no admiten las denuncias presentadas, luchas coordinadas en varios países. “La ocupación de fábricas no es un delito”. Los ejemplos de luchas en Francia con cierres de fábricas con retención de jefes, es un hecho muy positivo pero no tienen una coordinación de lucha y eso las limita a esa empresa o zona.

Denuncian la aceptación de los Comités de Grupo de las políticas depredadoras de las multinacionales. Denuncian que alguien de CCOO dijo “la reestructuración es necesaria pero de manera social” esto es una mentira, como si tuviéramos algún interés común con la empresa. Es una ilusión que por dejarse bajar el sueldo mantengamos el empleo.

Los periódicos que se hacen a nivel de empresas dentro del Consejo ayudan a la coordinación de todos/as.

Tras una serie de Intervenciones de más compañeros la delegación de CGT exponemos las luchas y problemas de las tres empresas del auto más afectadas: Nissan, Ford y Opel, anunciando que se plantearán resoluciones de solidaridad con las plantillas afectadas por los despidos ya realizados en Nissan y los que se prevén en las otras dos empresas.

Acaba la sesión del viernes y nos emplazamos para las diferentes reuniones de mañana en los foros de los que finalmente nos apuntamos a los cinco que consensuamos para poder tener asegurada la traducción al castellano.

JORNADA DEL SÁBADO.

Nos reunimos todos para distribuir los foros y cada uno de la delegación va a la sala correspondiente.

Información del foro de Medio Ambiente y Auto:

- Las emisiones del transporte son el 20% del CO2 en el planeta.
- El auto es el 65% de las emisiones del transporte.
- Presentamos un resumen del estudio de D. Guinea.

Intervenciones:

- Alguien que trabaja en Hidrógeno informa que se abandonó este tema que ya se trabajaba pero se ha dejado sólo para los submarinos.
- Las más grandes empresas del mundo, los petroleros son la mayoría de los 500 más poderosos. Los beneficios son grandísimos. Las inversiones son muy grandes y han de conseguir beneficios por el carácter capitalista. Hay una coincidencia de intereses entre las petroleras y el auto.
- En Detroit se hizo una caravana hacia Washintong par exigir una política que salve de manera simultánea puestos de trabajo y medio ambiente. Pero los sindicatos no han dicho nada al respecto. Sin embargo incluso los medios se preocupan por el tema.
- **Se coincide como una conclusión del foro que medio ambiente y la exigencia del mantenimiento de los puestos de trabajo van unidos.**
- VW, como las demás marcas, están haciendo sólo gestos de coches “más ecológicos” pero no en motores con 0 emisiones.
- Se habla también de propuestas de reciclaje y de las acciones de los consorcios como Opel que distraen a las plantillas con montajes como el “nosotros somos Opel”.
- También se coincide en que es importante tener contacto con los científicos, como se ha hecho en España por parte de CGT, que nos den argumentos reales.
- **La CGT presentamos las propuestas que estamos llevando a cabo con los ministerios y planteamos que el Consejo saque una resolución para llevar a todas las empresas y Gobiernos donde tenemos presencia. Se aprueba por unanimidad para que se exija, ya, el coche de 0 emisiones.**
- La reconversión ecológica debe ser manteniendo los puestos de trabajo reciclando hacia el transporte público. **Y sacándolo de los beneficios de las empresas.**
- Se coincide en que hay que intentar un cambio en la manera de pensar y entender los sistemas de transporte. Hay compañeros de Detroit que irán a Copenhague par defender estos planteamientos ante la cumbre de Jefes de Estado.

Tras los diferentes fórums y la hora de la comida, volvemos al Plenario y se exponen las conclusiones de las diferentes reuniones. Nosotros proponemos una resolución en materia de Medio Ambiente que pasaremos a votar al final del Consejo.

También se abre y se reproduce el debate del foro de los “sindicatos” sobre las diferentes realidades de Alemania y otros países. Ha habido compañeros de Alemania que han planteado a sus compañeros que hay que organizarse en algo parecido a la CGT y ha habido otros delegados electos de IGMetal que han respondido recordando que es necesaria la unidad para que no pase como en el nazismo. Es evidente que la realidad de Alemania es muy diferente a España y a aquellos países que tienen pluralidad de sindicatos. Pero nuestra presencia abre posibilidades a la gente que en Alemania ven difícil defender sus ideas dentro de IGMetall.

A partir de las 4 de la tarde se reúnen las diferentes delegaciones de cada Consorcio para acordar nuevas cartas de solidaridad o propuestas de resolución.

Todos nuestros delegados participan de estas reuniones y se han llegado a cinco cartas de solidaridad en VW, Opel, Renault, Ford y Mercedes.

En el caso de VW, el debate se centra en actualizar la carta de solidaridad y tras cinco horas de debate se incluyen todas las propuestas de inclusión: la crisis, el capitalismo no puede dar soluciones, las empresas aprovechan para más flexibilidad y aumentos de ritmos de trabajo y contra el prestamismo y esclavismo en Sudáfrica. Por último, adherirnos a la propuesta de 0 emisiones.

JORNADA DEL DOMINGO.

Se inicia el Plenario con la información, pormenorizada, de la economía del Consejo valorando que este Consejo ha resultado positivo por la gran aportación de todos los participantes en las acciones propuestas. Se aprueban las cuentas del Consejo.

Posteriormente se pasa a debate la propuesta de resolución general del Consejo. Es un documento que recoge lo más importante del debate que ha habido y por eso todas las delegaciones lo valoramos muy positivamente proponiéndose sólo algunos cambios y añadidos que se aceptan para el documento definitivo. Se incorporan algunas de nuestras aportaciones incluyendo el concepto del Apoyo Mutuo que hemos incorporado al Consejo junto a nuestro himno de la Barricadas que ha sido muy seguido por los participantes.

Finalmente el documento de resolución final se aprueba con las incorporaciones propuestas. Se aporta como **anexo 6** de este informe. **Dicho acuerdo es un documento para repartir en todas las empresas del auto con presencia de la CGT por la importancia que tiene el concepto de apoyo mutuo y solidaridad a nivel internacional que alcanzamos con estos encuentros. Igualmente las resoluciones sobre cada Grupo del Auto o la resolución sobre medio ambiente y coches de emisión 0.**

Resolución para la fabricación de coches de emisiones 0, se acompaña como anexo 7.

A modo de ejemplo se acompaña como **anexo 8** la resolución de “Carta de solidaridad” del Grupo VW.

Durante los encuentros posteriores al Consejo se realizó una conexión con trabajadores de la industria aeronáutica del Grupo EADS en Alemania que se mostraron muy interesados en mantener contactos con nuestros compañeros de esta empresa en España. Dichos contactos ya se han comunicado para su desarrollo

Esperamos que esta información sirva para ampliar el conocimiento de la realidad a nivel internacional en el auto y para abrir otras posibilidades de lucha coordinada en el metal.

Barcelona, 28 de octubre de 2009.

Paco Selas Parrilla
Secretario de Organización FESIM-CGT
Diego Rejón
Secretario de Acción Sindical FESIM-CGT



INFORME SITUACION LATINOAMÉRICA

1. El desarrollo en Latinoamérica

Latinoamérica comprende 21 países. Aquí viven 560 millones de personas. La población se compone de una mezcla de pueblos, la cual surgió a través de los siglos, durante la colonización por medio de países europeos. Por medio de los colonizadores (en la mayoría de los casos de los países de América Latina: conquistadores) fue exterminado el 90% de la población y más adelante se importaron 9 millones de esclavos del África como mano de obra para trabajar en las plantaciones. Todo esto originó la variedad étnica típica de Latinoamérica.

Los países más grandes son México, con 110 millones, y Brasil, con 195 millones de habitantes. Estos países poseen asimismo la mayor industria automovilística, con un total de 137 000 y 321 000 de trabajadores respectivamente. En Argentina, Venezuela y Colombia existe también una industria automovilística digna de ser nombrada. Nos complace poder darles la bienvenida próximamente a participantes de todos estos países durante el 6° consejo de los trabajadores de la industria del auto.

Políticamente Latinoamérica se desarrolló junto con la rebelión nacional argentina, el Argentinazo, en diciembre del 2001, lo cual fué una agitación revolucionaria que contagiaria a otros países. Esto llevó a rebeliones adicionales, las cuales culminaron en Bolivia con una insurrección popular que duró cuatro semanas. Pero también en Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay se llevaron a cabo luchas masivas. Como consecuencia de esto surgieron gobiernos anti-imperialistas en Venezuela, Bolivia y Ecuador y también en Nicaragua, Honduras y Paraguay fuerzas progresistas llegaron al gobierno, las cuales expresan las miras anti-imperialistas y socialistas del pueblo. Gobiernos reaccionarios fueron relevados en Brasil, Argentina, Chile y Uruguay. Aquí está presente una tendencia de izquierda. A nivel mundial crece la solidaridad para con Venezuela. Intencionalmente se planeó la conferencia mundial de la mujer de las mujeres base para el 2011 en Venezuela, con el apoyo del gobierno de Chavez.

Diversos países latinoamericanos ejercen una política de desligamiento con respecto a la influencia estadounidense y no quieren aceptar la explotación neo-colonial por parte de los EEUU. Esto explica el fracaso de los convenios de libre comercio a nivel de toda América bajo el control de los EEUU, quienes quieren profundizar con esto la dependencia económica y política de

Latinoamérica frente a los EEUU. A comienzos de los 90 se fundó la Mercosur, la cual será reemplazada dentro de poco por una "Unión de Naciones Sudamericanas".

Con la elección de gobiernos progresistas y en parte anti-imperialistas, quienes incentivan ilusiones con respecto a la reformabilización de relaciones de explotación capitalistas e imperialistas, ha retrocedido el desarrollo de la agitación revolucionaria en Latinoamérica. El gobierno de Chávez en Venezuela llevó a cabo diversas reformas sociales y estatizó consorcios y multinacionales extranjeras, por medio de lo cual la oposición con respecto al capital financiero internacional se agudizó.

Expresión de ello es el actual estacionamiento de la 6ª Flota Estadounidense delante de la costa venezolana y la amenaza continua del país. Los EEUU intentan consolidar a Colombia como línea de frente contra gobiernos desagradables y utiliza ahí 7 bases, entre ellas dos puertos, con la aprobación del gobierno reaccionario de Uribe. Todo se lleva a cabo bajo pretexto de lucha contra el narcotráfico. Los verdaderos beneficiarios del narcotráfico son, sin embargo, las clases regentes de Colombia. Hugo Chavez dijo de manera inequívoca que Venezuela se prepara contra un ataque por parte de Colombia. Sin embargo, con la amenaza de gobiernos de izquierda y anti-imperialistas, los EEUU chocan contra una amplia oposición masiva en Latinoamérica.

2. Luchas importantes y conflictos de los trabajadores del auto

Brasil, el país más grande de Latinoamérica, posee también la industria automotriz más grande del continente. Desde hace años se llevan a cabo huelgas importantes en grandes plantas automotrices. Aquí hay personal experimentado con respecto a las luchas, este personal se encuentra en plantas centrales de la producción automovilística.

A comienzos del 2008 el personal de la GM en San José fue chantajeado: "les vamos a dar 600 puestos más de trabajo, si aceptan el empeoramiento de las condiciones de trabajo." El sindicato luchador desarrolló un plan de información intensiva, para que los trabajadores no se dejen utilizar unos contra otros. El personal no aceptó la presión y recibió solidaridad a nivel nacional por su firmeza. En Sao Caetano sin embargo, el sindicato cedió e hizo concesiones a este respecto.





A comienzos del 2009 la GM en San José anunció 800 despidos, a lo cual los compañeros respondieron con la exigencia de la reducción de la jornada laboral con compensación salarial completa. Aquí los trabajadores han aprendido a luchar de manera ofensiva por sus puestos de trabajo, a arremeter contra el consorcio, a desarrollar iniciativas, en vez de cederle a la GM la iniciativa para dividir al personal en cada una de sus plantas.

A raíz de estos conflictos el sindicato Conlutas, como respuesta deliberada a los acontecimientos, hizo el llamamiento para un día internacional de acción. La unión internacional de los trabajadores es el camino correcto para responder a los ataques de la GM. Aquí se lleva concretamente a cabo el objetivo del consejo internacional de los trabajadores del auto. Es un estímulo que nos incita a trabajar y colaborar más estrechamente y a aportar nuestra contribución con respecto a la coordinación internacional de las luchas. El llamamiento fue así: "Llamamos a un día internacional de acción en contra de los despidos y de la reducción de nuestros derechos y de nuestros salarios! ...contra el ataque global de las empresas debemos elaborar una respuesta común y global. Es necesario que comencemos y amplíemos iniciativas como las llevadas a cabo estos últimos días por los compañeros y compañeras de GM Europa."

En abril del 2009, trabajadores de la General Motors de Sao José dos Campos en Brasil organizaron un día de acción "contra los despidos y la reducción de nuestros derechos y sueldos!" Difundieron su propuesta de un día internacional de huelga pro conservación de puestos de trabajo. En su llamado se apelaba a la "elaboración de una respuesta común y global contra el también global ataque de las empresas."

Y aún así se sigue considerando si es que ya ha llegado el momento de acciones coordinadas a nivel internacional en todas las plantas de GM en Latinoamérica. No sería esa una tarea enriquecedora para el consejo, el intercambiarse con respecto a cómo eliminar los obstáculos, para que esto se convierta en realidad?

Plantas importantes de la industria automotriz fueron construidas en Brasil de forma continua. En Betim (100km de distancia de Rio de Janeiro) se encuentra una planta de la Fiat con una capacidad de 713 000 unidades (2008). Este es el lugar de producción automotriz más grande del mundo.

También en México hubo disputas importantes. 9400 trabajadores paralizaron la planta de Volkswagen en Puebla por medio de huelga en

agosto del 2009 y obligaron a Volkswagen a concesiones salariales. La directiva sindical había reducido la demanda original luego que VW hablara de la "mala situación económica". La huelga demostró que aún en medio de la crisis financiera mundial se tiene que luchar. También internacionalmente se llamó a la solidaridad para con la huelga.

Una y otra vez hay huelgas en México para que haya subidas salariales de VW, Volvo o Renault. Para esquivar la conciencia de clases VW utilizó el conveniente método de la colaboración de clases, con el cual los trabajadores tienen que lidiar. Los compañeros de Volkswagen debían aprobar un "Pacto social y de paz" que duraría por más de tres años. Miembros de la directiva de sindicatos se habían encargado de hacer publicidad para las aceptaciones, sin embargo más del 50% de los trabajadores se decidieron en contra del plan y fueron a la huelga.

El día internacional de acción del personal de Conti en Hannover en abril del 2009 demuestra la atracción que tiene la coordinación internacional de las luchas. El día de acción iba en contra de la exterminación de puestos de trabajo en la Conti. Aparte de vosotros vinieron delegaciones francesas y belgas y también una delegación de la planta de Potosí en México. Esa fue una solidaridad en la práctica, a través de continentes, con la cual los trabajadores pudieron desplegar su fuerza.

La buena organización sindical y la actitud de lucha de los trabajadores representa una piedra en el zapato de los consorcios y las multinacionales del auto. Por ello intentan una y otra vez deshacerse de representantes de sindicatos y de activistas y militantes. Rogério de Cerqueira Romancini, director del sindicato del metal en la región de Sao Paulo/Brasil, hizo en marzo de 2007 un "llamado de alarma" a sus compañeros para apoyar la lucha contra su despido y contra la represión de los derechos sindicales en Volkswagen. Por medio del despido de miembros del sindicato, quienes se comprometen por los intereses de los trabajadores, VW quería amedrentar al personal.

Ya en setiembre del 2006, 12000 trabajadores de la Volkswagen en Brasil hicieron huelga en contra de los 1800 despidos por parte del consorcio en la planta más grande y más antigua de Brasil en Anchieta. Luego de 6 días de huelga Volkswagen se vió obligada a echarse atrás. Los 1800 despidos fueron suspendidos. VW había anunciado un "plan de reestructuración", el cual estipulaba la eliminación de 6000 puestos de trabajo y amenazaba con el cierre de la planta en su totalidad. Eso fue impedido por los trabajadores por medio de la huelga.





En Rosario/Argentina 500 trabajadores ocuparon la planta de Mahle en abril del 2009, luego que la empresa anunciara el traslado de la planta a Brasil. Esta lucha inspiró al personal alemán de Mahle en Alzenau para acentuar su lucha para mantener sus puestos de trabajo. Se deliberó también sobre la ocupación de la empresa. Durante la asamblea general de la empresa muchos dijeron que la ocasión era favorable: "Todos estamos ahora en la empresa, si nadie sale, el negocio estaría ocupado." Es evidente que los trabajadores aprenden de sus luchas a nivel mundial.

A comienzos de la crisis económica y financiera mundial hubo una huelga en la planta de GM en Rosario. General Motors experimentó un retroceso en las ventas del Corsa. La huelga estaba dirigida contra el cierre a corto plazo de la planta y estaba relacionada con la huelga independiente para el reemplazo de un trabajador despedido. Los trabajadores se percataron que "ellos siempre van a pagar por la crisis del capitalismo. Además ya se han percatado que los dichos de Christine Kirchner, que 'la crisis económica mundial no va a llegar a la Argentina' sólo son una mentira más del kirchnerismo." (Periódico *Hoy* del 31.10.2008)

Conflictos agudos de clase se dan también en Venezuela. Los trabajadores Pedro Suárez de la fábrica Mitsubishi y José Marcano de la fábrica automotriz Macusa fueron asesinados por la policía de la provincia Anzoátegui durante la huelga. La junta de preparación para el consejo de los trabajadores del auto protestó en febrero con una explicación de estos cobardes asesinatos y les aseguró a los trabajadores en su ocupación de fábrica la solidaridad absoluta, invitándolos también al consejo de los trabajadores del auto. La lucha de los sindicalistas tenía como meta la anulación de despidos y posibles mejoras de las condiciones de trabajo. Escogieron la ocupación como forma de expresión. Los trabajadores fueron confrontados directamente por efectivos de la policía, quienes impusieron los intereses de los consorcios, de jueces reaccionarios y de medios burgueses de comunicación de masas. Chávez desaprobó la acción de la policía. Como resultado Mitsubishi tuvo que anular los despidos e indemnizar económicamente a las familias de los trabajadores asesinados por la extralimitación de la policía. Esta lucha replantea la pregunta si es que las reformas para la mejora de las condiciones de vida hechas por un gobierno progresista son suficientes o si la liberación de la explotación y de la opresión requiere el derrocamiento revolucionario. Evidentemente sólo un cambio revolucionario puede arrebatarse a los monopolios

el control de todos los órganos de poder del estado.

3000 trabajadores de la planta de la GM en Valencia ya habían hecho huelga durante meses el 2008 para conseguir mejores sueldos. También aquí los medios difundieron la noticia como persecución de empresas e invocaron a los trabajadores a volver al trabajo. El poder de los monopolios en Venezuela aún no está quebrado en lo más mínimo. Aquí también se usaron de manera intencionada conexiones internacionales. El seminario internacional de los trabajadores mineros y compañeros de Opel de Alemania aprobaron resoluciones de solidaridad.

También en Toyota en Cumaná, en la provincia de Sucre, hubo una huelga. Los trabajadores de Toyota hicieron huelga para que se les pague su sueldo en marzo del 2009. En el año 2007 los trabajadores habían conseguido imponer mejoras importantes por medio de una huelga autónoma. Toyota tuvo que negociar con los representantes del sindicato de empresa Sintratoyota y del gobierno y tuvo que hacer concesiones con respecto a pagos extraordinarios y a la producción de la empresa. Expresión del aumento de la conciencia de clases fue la imposición de la demanda de la incorporación de los empleados por subcontratistas al personal de la empresa.

A fines del 2008 hubo huelgas en diversos proveedores de la industria automotriz en Venezuela contra el descumplimiento de los contratos. En la OCI Metalmecánica, que produce para la Chrysler, los trabajadores dejaron de trabajar durante medio día porque no se pagaron los bonos tarifarios. En Ford en Valencia los trabajadores protestaron contra el quebrantamiento de los sueldos acordados. En noviembre hicieron huelga 360 trabajadores de Vivex, que producen parabrisas, para el pago de bonos tarifarios. Exigían del presidente Chávez que la empresa se vuelva del estado. Estos son pasos importantes - formular los intereses de clase de los trabajadores de manera autónoma. Al mismo tiempo destaca el poder y las posibilidades del capital financiero internacional y demuestra qué corrientes revolucionarias pretende socavar.

En Colombia están representados 9 consorcios automotrices internacionales. GM tiene la participación más grande en el mercado con un 37%. El productor más grande es la planta de GM Colmotores en Bogotá, con un volumen de ventas equivalente a 1,2 billones de euros. La clase trabajadora colombiana se organiza bajo condiciones difíciles a causa de la colaboración del estado con paramilitares fascistas, a manos de quienes cada año son incontables víctimas. Nos alegra mucho el poder darle la bienvenida al



consejo internacional de los trabajadores del auto al presidente del sindicato Sintraime de Colmotores, Luis Eduardo Parra. Según análisis de Sintraime, la crisis de GM aún no ha llegado por completo hasta los trabajadores de Colombia. Colmotores sigue teniendo buenas ganancias en EEUU. Sin embargo el volumen de ventas está retrocediendo. El turno de 8 horas fue suprimido en la planta. Mientras tanto se despidieron a 280 trabajadores, 18% de los mismos sindicalistas. De forma parecida a Europa se está ofreciendo un “plan social” para trabajadores mayores de 60 años, a los cuales aún les quedan 4 años para la jubilación. Se le llama “canitas”. El 27 de julio del 2009 expiraban los contratos. Exactamente este día se envió a los trabajadores a 9 días de licencia obligatoria. Esto también demuestra el miedo de los gerentes a la fuerza de lucha de los compañeros. Al mismo tiempo se crean turnos especiales los fines de semana como “recuperación” por días de licencia obligatoria anteriores. La idea detrás del método de combinación de despidos y turnos especiales es agotar a los trabajadores. Esto deja entrever como los monopolios planean descargar más cargas de la crisis sobre los hombros de los trabajadores.

3. Lucha aguda por la supremacía entre las multinacionales automotrices

Latinoamérica es un campo de batalla reñido para las industrias automotrices multinacionales. Dentro de Mercosur se producen 3,8 millones de automóviles. En comparación: en Europa se producen 22 millones (autos y camiones). Sólo en Brasil se producen 3,2 millones de unidades.

El jefe de la Seat Schmitt dijo: “para mercados interesantes como Sudamérica estamos pensando en ubicar la producción allá.” (enero, 2008) MAN (Volkswagen) quiere ampliar su sede en Brasil por 330 millones de euros para convertirse en líder de mercado en Latinoamérica. MAN quiere contrarrestar el retroceso de participación en el mercado europeo por medio del crecimiento en Latinoamérica. La disminución de la producción en Sudamérica de un 25 hasta un 35% es menor que el de Europa (más de un 50%). Caídas dramáticas “aumentan la disponibilidad para la cooperación,” hizo notar el jefe de Volkswagen, Piech (2009).

Actualmente Fiat se preocupa por comprar las partes del insolvente consorcio GM con el objetivo de consolidar su posición en México, Venezuela y Chile. Fiat ya posee plantas en Brasil y ha conquistado allí una participación de mercado de un 25%.

Otro concepto para amortiguar los efectos de la crisis es la construcción y comercialización de los

llamados automóviles baratos. Fiat planea un automóvil barato para el 2010, que será producido y desarrollado en Brasil: “estamos trabajando en un concepto de bajo costo en nuestro centro de desarrollo en Brasil. El automóvil va a ser de uso global.”

La posición punta va a ser conseguida por medio de adelantos en la utilización de nuevas tecnologías. GM sueña deshacerse de la competencia por medio de automóviles eléctricos a partir del 2010 y salir de la crisis como vencedor. Con un automóvil de un litro el consorcio quiere darse una imagen ecológica y aumentar así el volumen de ventas. Por automóvil están calculados 7500 dólares de subvenciones estatales. Las capitales de Chile y de México muestran la polución más alta del subcontinente. Desde hace mucho está prohibido conducir durante días que están expuestos a más smog de lo normal.

Los consorcios de la industria automotriz quieren hacer recaer las consecuencias de la crisis económica mundial sobre los hombros de los trabajadores de Latinoamérica. El 2009 por ejemplo Honda postergó la extensión de una planta en Argentina por un mínimo de 6 meses. Renault anunció a comienzos del 2009 despedir a 1000 trabajadores de José dos Pinhais por un lapso de por lo menos 5 meses a causa del descenso de la demanda.

La evasión inevitable de la crisis económica y financiera internacional documenta la incapacidad del capitalismo de organizar una producción con respecto a la necesidad de las masas. Al mismo tiempo el evaluar las experiencias de los trabajadores del auto a nivel internacional representa un estímulo para nosotros para estrechar aún más nuestro trabajo conjunto.



INFORME SITUACION NORTE AMÉRICA

América del Norte como subcontinente está formado de sólo dos países: Canadá e EE.UU.

Ambos son directivos países imperialistas. Tienen mucho en común, tal económicamente como culturalmente, así que en el desarrollo del movimiento de obreros.

A veces también se cuenta México a América del Norte.

Los tres estados también forman una zona libre de comercio, el NAFTA. Pero como país en vías de desarrollo México principalmente forma parte de América Latina.

Los EE.UU. con su capital Washington D.C. tiene 306 millones de habitantes. Los EE.UU. todavía son la potencia económica y financiero no. 1 y la única superpotencia sobrante.

Sin embargo ya pasaron el colmo de su poder y se encuentran en tendencia descendiente.

Canadá con su capital Ottawa geográficamente es el país más grande del mundo, pero sólo tiene 33 millones habitantes.

En relación al porcentaje del capital financiero mundial, Canadá es la potencia económica no. 9.

Al contrario a los EE.UU. la economía canadiense se caracteriza por una dependencia de la exportación de 38%. De estos, 79% van a los EE.UU.

La elección de Obama como presidente de los EE.UU. va acompañada de un cambio de táctica en la política interior e exterior, pero esto no cambia el carácter imperialista de los EE.UU.

La política extremadamente reaccionaria del presidente Bush ha guiado el imperialismo de los EE. UU a un camino sin salida.

Obama fue presentado como esperanza para mucha gente. Después de la elección temporalmente hubo un descenso de luchas de masas en los EE.UU.

Sin embargo, desilusión está comenzando a propagarse.

Los "Tres Grandes" - General Motors, Ford y Chrysler - dominaban la industria de automóvil durante de decenios. Detroit con el estado federal Michigan y la provincia canadiense limítrofe Ontario se aplicaba el capital de la industria de automóvil.

Durante 80 años, hasta 2007, General Motors fue el consorcio de automóviles más grande del mundo. A ratos su cuota de mercado en los EE.UU. fue 54 por ciento.

Con luchas importantes los obreros automóbiles norteamericanos forzaron el reconocimiento de sus sindicatos. Estas luchas fueron determinadamente influidas por los comunistas.

Puntos álgidos fueron la gran huelga en General Motors en Flint en el año 1937 y la lucha por la fábrica de Ford-River-Rouge con sus entonces 83.000 obreros en el año 1940/41.

Lo que principalmente causó una debilitación del movimiento de los obreros norteamericanos después de la segunda guerra mundial fue la política extrema de los líderes de los sindicatos, que implicaba una cooperación de clases y al mismo tiempo, los extremos excesos anticomunistas de la época de McCarthy.

Debido a la crítica de esta política, los sindicalistas se separaron en los años 1980 de la UAW y fundieron la CAW. La CAW inicialmente actuó más luchador.

En los EE.UU. la huelga de 54 días en Flint en verano 1998, que paralizó la producción entera de GM, puso una señal importante.

Todavía hay casi un millón de obreros automóbiles en Norteamérica, que tienen que arreglarse con los problemas siguientes:

* Después de la segunda guerra mundial la influencia filisteo entre los obreros fue expandida sistemáticamente, con casas propias en los suburbios y un estilo de vida filisteo.

* El patriotismo tradicionalmente desempeña un papel fundamental y está usado para la disociación. Los sindicatos proponen sólo comprar productos Norteamericanos.

* El anticomunismo se desencadenó en los EE.UU. tan detenidamente como quizá sólo en Alemania, a partir de los años 1950. Comunistas fueron echados de los sindicatos.

* Hoy no hay partida laborista revolucionaria en los Estados Unidos, que sea capaz de organizar la resistencia de los obreros automóbiles en todo el país y guiarlos a la ofensiva.

* Los sindicatos también están combatidos por „zonas libres de sindicatos“ como en Toyota.

El liderazgo de los sindicatos hoy en días sacrifica las conquistas de los obreros como por ejemplo la seguridad social empresarial a la competitividad de los monopolios.

Instan decenas de miles de obreros a aceptar





indemnizaciones y así vender los puestos de trabajo de la próxima generación. Esto muestra un gran requisito de trabajar en los sindicatos.

La crisis económica y financiera actual comenzó en los EE.UU.

En Septiembre de 2008 se derrumbaron 5 de los bancos de inversión más grandes del Wallstreet en sólo una semana. Antecedió una larga crisis de hipotecas.

Créditos especulativos para casas se pusieron masivamente impagables. Entre pocas semanas la crisis financiera causó una crisis de superproducción con resultados devastadores a la industria de automóviles de los EE.UU.

A esto se sumó la elevada conciencia del medioambiente y precios de combustible aumentados. Esto les hizo género invendible a los grandes modelos (consumidores de combustible) de los fabricantes Estadounidenses.

El grupo de General Motors al resultado bajó de ca. 25 % de cuota de mercado mundial en el año 2000 a sólo 12 % hoy.

El grupo Ford baja a una cuota de mercado mundial de menos que 10%, después de 16% en el año 2000.

La disminución dramática de los consorcios estadounidenses en la competencia les hace aún más agresivos.

Por causa de temor de disturbios causados de la crisis, el estado interviene con grandes cantidades de dinero. Así que hubo un plan renove para coches aún más largo que en Alemania.

Al revés, los monopolios en Alemania aprendieron del método de "participación de empleados" en los EE.UU. En total, los cargos de la crisis en los EE.UU., según los cálculos más actuales, ascienden a 23,7 billones de Dólares.

Entretanto, Chrysler y GM usaron la insolvencia para reorganizar los grandes monopolios automóviles. Para esto sirve el cierre de docenas de Fábricas, reducción de los salarios y de jubilaciones empresariales.

El estado ayudó con la nacionalización parcial de GM y Chrysler y a GM lo eximió de deudas de 128 millar de dólares.

Entretanto, el estado y los consorcios comenzaron un gran chantaje a los obreros de "renunciar" acerca de salarios, condiciones de trabajo y puestos de trabajo.

Los líderes de los sindicatos se hacen peón de este chantaje por renunciar sus propios convenios colectivos.

Los 20 millar de dólares, que GM adeudo al fondo de jubilación fueron convertidos en lotes en GM, que por añadidura está encomiado como "participación".

Temiendo la resistencia de los obreros, en los contractos también fue pactado un una prohibición de huelga hasta 2015.

Sin embargo, la resistencia está creciendo. En votaciones sobre los acuerdos de renunciación en todos los consorcios, grandes cantidades de miembros de los sindicatos votaron contra los contratos, por ejemplo en Ford fueron 41%.

Por primera vez, en GM este año sólo la mitad de los obreros previstos aceptaron una indemnización, ahora GM está amenazando con despidos.

Sin embargo, a los sindicatos en Europa no les interesa nada si en los EE.UU. se cierra 20 fábricas.

Muchas veces los "Americanos" fueron declarados culpables de la crisis y sus consecuencias. La separación de GM fue recomendado como solución.

Los líderes de los sindicatos en ambos lados del atlántico quieren convencer a los obreros de hacer sacrificios para la competitividad de los consorcios nacionales correspondientes.

Para los obreros y sus familias la crisis significa una amenaza existencial de su situación vital.

* Perdida masiva de puestos de trabajo y derecho a jubilaciones. En el punto culminante 1979, 468.000 obreros trabajaron en General Motors en EE.UU. Fin de este año van a ser 40.500, menos que 10 % de esto. Sólo GM cierra 20 fábricas. Esto está conectado con una explotación aumentada, después de que ya entre 1990 y 2000 la cifra de negocio por obrero fue doblado.

* Reducciones de salarios masivos al nivel de las fábricas japoneses sin sindicatos en los estados del sur de EE.UU. fueron forzados por el gobierno estadounidense.

* La ola de subastas forzadas está aumentando. 30% de los dueños de casas ya no pueden cubrir sus préstamos por el valor de su casa.

En Detroit y Flint están desmoronándose los centros de las ciudades que antes prosperaban. El desempleo en Detroit ya antes de la crisis estuvo a 22% oficialmente y 41.000 tuvieron que ir a la alimentación de pobres.

La inminente bancarrota del gobierno en California enfoca el desmonte completo social que viene y que va a hacer las promesas de Obama imposibles de cumplir. En programas sociales para niños se recortó 80 millones dólares y en el seguro social para necesitados se recortó 111 millones.

¡El mismo Obama quiere financiar el planificado seguro de





enfermedad obligatorio por recortar hasta 313 millones de dólares del seguro de enfermedad para las personas de tercera edad y discapacitados!

En los últimos años hubo unas luchas duras e importantes. Adicional a la huelga de los obreros de los puertos en la costa del oeste el 1 de Mayo de 2008 contra la guerra en Irak particularmente dos luchas con elementos muy independientes llaman la atención.

En Freightliner, una sucursal de camiones de Daimler, hubo en 2007 una encarnizada lucha por las condiciones de trabajo en Cleveland, en que como consecuencia los 5 líderes fueron despedidos.

Hasta la fecha los así llamados „Freightliner Five“ están luchando por su reemplazo con la solidaridad mundial.

En American Axle, la rama de ejes separada de GM, en 2008 los colegas fueron en huelga contra reducciones de salarios. La huelga de 87 días paralizó más que 20 fábricas de GM. Los huelguistas se conectaron con los obreros de Opel en Bochum para aprender de la huelga independiente en Bochum en 2004.

Entre otras cosas preguntaron entonces:

“¿Qué pueden contar a los obreros de producción en American Axle hoy como se lucha contra GM? ¿Como estos huelguistas en AAM pueden impedir a los co-directores en la organización del UAW reobtener el control y sofocar la huelga?”

En la respuesta desde Bochum entonces fueron pasados a ellos las experiencias vividos en la huelga, la ocupación de la fábrica y en los piquetes. Esto fue un ejemplo extraordinario del intercambio internacional de experiencias.

También en los EE.UU. la creencia de los obreros de industria en el capitalismo está descendiendo, porque ven que en un lado de la calle los obreros tienen que vivir en ciudades de tiendas mientras en el otro lado sus precedentes casas se quedan vacías.

En Canadá hacia el comienzo del año 2009 los días de huelga se duplicaron. Comentaros se extrañan que al contrario a las crisis pasadas el disgusto con los jefes es más grande que el miedo de la pérdida del puesto de trabajo.

Pues, en Canadá está creciendo la crítica del rumbo de capitulación de los líderes de los sindicatos. Muchas plantillas están rechazando en votaciones los contratos con gran mayoría. .

Gran protesta causó el acuerdo que hicieron los líderes de CAW con Magna. La pelea para nosotros es importante porque Magna está planificando la absorción de Opel.

La CAW renuncia a una organización del sindicato autónomo y el derecho de huelga. Los obreros no pueden votar sus representantes pero reciben un “comité de lealtad” que tiene que obligarse a las metas de Magna. Todas las actividades que politizan a las plantillas y pueden ponerlas en contra de la dirección de la empresa están prohibidas.

Las plantillas de las dos fábricas más importantes de GM en Oshawa e Ingersoll protestaron contra este acuerdo.

¿Cuales enfoques de coordinación hay y cuales requerimientos hay desde el punto de vista de los obreros automóbiles norteamericanos a la coordinación internacional de las luchas?

Hay una confederación de sindicatos NAFTA, de la asociación internacional de sindicatos del área de metal referente también a Mexico. Pero esto se realiza más en el nivel de las direcciones de los sindicatos.

La tradición internacionalista del movimiento obrero y su apertura a cooperación se muestra siempre cuando hay la oportunidad de un encuentro directo.

Así que un cartel del encuentro juvenil de Pentecostés 2009 con saludos de obreros automóbiles fue recibido con mucho entusiasmo en encuentros de sindicalistas luchadores en los EE.UU. en primavera.

Hay muchos foros de discusión en el Internet sobre la resistencia necesaria, por ejemplo en Facebook. Nosotros, como AAR deben acercarnos más a los obreros automóbiles de Norteamérica, si posible también visitarlos con delegaciones. Debemos activamente combatir la división y aprender uno del otro. También para esto la coordinación tiene que servir a que queremos encaminar en este AAR. Para esto, el sitio web del AAR debería ser accesible completamente en ingles. Ingles es el lenguaje principal de los obreros automóbiles del mundo.



INFORME SITUACION EUROPA DEL OESTE

1. La Unión Europea, el más grande mercado interior – un centro de la industria automotriz y de luchas de trabajadores a nivel internacional

Los cerca de 20 países de Europa del oeste conforman la parte oeste del mercado interior más grande del mundo – la Unión Europea. La UE es un bloque de potencias imperialista, en el cual los más grandes países imperialistas tienen la voz cantante. El número de habitantes de Europa del oeste es de casi 400 millones. El sentimiento de unidad de las personas es relativamente grande. Hay docenas de idiomas diferentes pero también mucha gente que domina diferentes idiomas. A la gente le gusta viajar, los trabajadores también tienen la posibilidad de hacerlo y demuestran una gran apertura cultural.

De los 10 consorcios automotrices más grandes del mundo 5 vienen de Europa del oeste, los cuales tienen un total de aproximadamente 1,2 millones de empleados. En la mayoría de países hay plantas de la industria automovilística. En 3 países hay aún 6 monopolios automovilísticos autónomos. Volkswagen, Daimler y BMW en Alemania, PSA y Renault en Francia, Fiat en Italia.

Desde el 2001 los trabajadores del auto han logrado coordinarse a nivel de consorcios y trabajar juntos, incluso pasando fronteras a nivel internacional una y otra vez y cada vez mejor. El momento cumbre fue el año 2004 con luchas a nivel de todo el consorcio en Daimler y la huelga en Opel de Bochum, la cual estuvo unida a un día de acción europea e internacional. De esta manera las luchas colectivas y la solidaridad se fueron volviendo más y más un “estándar”. Un indicio de ello son las soli-cartas del último consejo a nivel internacional en GM y en Volkswagen, así como también las numerosas delegaciones de países europeos y las fuertes delegaciones de España y Francia. Les damos nuevamente la bienvenida a todos!

Desde entonces se llevaron a cabo una y otra vez manifestaciones de solidaridad internacionales y acciones como la de aquí en el 2006, con trabajadores belgas y alemanes de Volkswagen y con delegaciones de diversos países de Europa del oeste. 5000 compañeros tomaron parte del día europeo de acción el 23 de septiembre del 2009 en Antwerpen, entre ellos 1000 de Alemania. Un comienzo alentador contra los planes del consorcio GM-Magna de eliminar puestos de trabajo de manera masiva y cerrar plantas completas.

Sin embargo también es importante visitarse mutuamente en tiempos en los que no haya acciones de lucha para aprender unos de otros. Compañeros de Daimler de Sindelfingen visitaron el verano del 2009 a compañeros de PSA en París. Por medio de discursos cortos en francés y canciones, así como por medio de un debate abierto se llegó a una polémica movilizadora delante de los portones de la planta de PSA. El conocerse personalmente así como asimismo conocer toda la vida de familia y la cultura tiene que ser también un estándar de nuestro trabajo.

2. La crisis económica mundial deja huellas profundas y representa un reto para los trabajadores de la industria automotriz

El suceso más drástico desde el último consejo de los trabajadores del auto ha sido la crisis económica mundial. Esta ha producido cambios profundos. La producción se desplomó, ilusiones de un auge económico largo y constante colapsaron. Para el 2009 se espera un colapso de la producción de un 20% en la industria automotriz.

Lo primero que se hizo a nivel europeo fue despedir masivamente a los trabajadores alquilados. La ilusión que el prestamismo de trabajo genera puestos de trabajo se reventó como una burbuja de jabón. Se redujeron las prestaciones sociales, no se tomó a los jóvenes luego de haber terminado su formación de trabajo y la explotación se agudizó. Así se produjo una mezcla de despidos, jornadas reducidas y en muchas plantas jornadas de trabajo los sábados/domingos, como por ejemplo en PSA de Aulnay y Madrid.

La crisis económica mundial y sus efectos han desencadenado un gran debate social. Libros de Karl Marx se venden como nunca, la crítica contra el capitalismo se expande.

El procesamiento de las experiencias con el socialismo, así como también el procesamiento de la degeneración de partidos comunistas de antaño tiene un significado especial para los trabajadores del auto europeos. Después de todo durante muchos años transcurrió por todo el continente la frontera entre el capitalismo y el



socialismo, ni la restauración del capitalismo algún tiempo después puede cambiar eso.

El anticomunismo juega en Alemania un rol muy especial. Así es que hay un sindicato único. Al mismo tiempo hay sin embargo acuerdos de incompatibilidad en la IGMetall frente a miembros y adherentes del MLPD, por ejemplo. A pesar de protestas masivas y de acuerdos por parte del congreso sindical, la directiva de la IGM se rehúsa a retirar estos acuerdos y excluyen a sindicalistas. Aquí una foto de Volker Kraft, miembro excluido del consejo de fábrica. No sabemos de ninguna otra exclusión de este tipo en toda Europa del oeste. Conseguir la caída de los acuerdos de incompatibilidad es también una cuestión internacional.

En varios países se llegó a protestas masivas. En la primavera del 2009 en Francia se llevó a cabo una huelga general contra el gobierno; en España se llevó a cabo protestas, manifestaciones y bloqueos, entre otros en Nissan y Pirelli. En Alemania protestaron en mayo del 2009 120000 personas contra el gobierno.

3. El miedo de los gobernantes y su administración de la crisis a nivel europeo

Con el fantasma de un debate social sobre un futuro sin explotación y represión capitalistas y con la perspectiva de luchas internacionales pisándoles los talones, se deliberaron y coordinaron programas de amortiguación de la crisis a nivel mundial y de unión europea.

En particular en los consorcios automovilísticos de Europa del oeste se postergaron despidos por medio del establecimiento de jornadas reducidas, de la prima por desguace y del pacto del auto. Las subvenciones en billones de euros se financiaron a costa nuestra. En Alemania hubo un pacto entre consorcios y el gobierno de no hacer ningún gran ataque contra el personal de los consorcios antes de las elecciones. Eso dejó huellas profundas en todo Europa. De esta manera no hubo luchas masivas en las plantas automotrices más grandes.

A pesar de ello la producción decayó al mínimo de hace años, y el haber postergado las cosas no quería decir que se habían solucionado. En medio de la crisis se lidia mentalmente una batalla en la modo de pensar: si intento mantenerme al margen de las cosas en la esperanza que las cosas no se pongan peor debo aceptar la indemnización, porque todo me es demasiado o porque una lucha no me parece prometedora; si pongo mis esperanzas en que el consorcio para el que trabajo salga vencedor en

medio de la crisis y que para esto cierren otra planta, o intervengo a favor de la sindicación internacional y de la lucha por los propios intereses contra los intereses de ganancia y beneficio de las empresas? Estoy dispuesto a sacrificar algo por ello? Los compañeros deben procesar experiencias importantes. Los compañeros franceses nos cuentan:

“Ya en el consejo del 2007 en Stuttgart tomaron parte compañeros de PSA Aulnay (cerca de París) y de Magonnet, un proveedor de PSA, y entusiasmaron con sus relatos de huelga: 300 euros de aumento salarial, contratación de los trabajadores alquilados y jubilación a los 55 años fueron las demandas ofensivas de los trabajadores de PSA en su huelga de 6 semanas! Demandas que desde entonces se han propagado más y más por Francia, aunque no hayan podido ser impuestas luego de esta huelga. Los trabajadores estaban orgullosos de su huelga, aún cuando se hubieran alcanzado pequeñas concesiones. ¿Cómo siguió la situación? Al ver la proporción de la fuerza, la junta directiva de PSA no se atrevió a atacar a los huelguistas abiertamente. Sin embargo una parte del personal luchador, que dio todo en la huelga, que asumieron descuentos de sueldo, etc., sucumbieron a la “oferta” de “retirarse voluntariamente”, aceptando una indemnización. Además se cerró una de las dos cadenas de montaje/producción y se redujo personal por medio del aceleración del ritmo de trabajo. Por medio del ERE a partir de la crisis se despidió por un lado a los trabajadores alquilados. Compañeros de otras plantas con poca experiencia de lucha fueron trasladados a Aulnay, porque ahí se construyen autos pequeños que aún se pueden vender bien. De esta manera se fue dividiendo a la larga al personal y al final se terminó por separar. La unidad y la disposición de lucha en Aulnay se fue debilitando.”

Tanto los triunfos como las derrotas deben ser procesados adecuadamente. La nueva y a menudo confusa situación en la crisis tiene que ser digerida debidamente. También para esto es que existe la cooperación internacional y el consejo.

4. Luchas internacionales, más que nada en la industria de proveedores – una muestra de conflictos venideros. Aprendizaje de ello





Los monopolios automotrices descargan el peso de la crisis también sobre la industria de proveedores, muchos entraron en crisis, despidieron a trabajadores y cerraron locales de producción. Proveedores como Conti, Visteon, Mahle y Schaeffler querían cerrar plantas. Los compañeros han llevado a cabo una lucha impresionante en muchas plantas y crearon nuevos contactos internacionales.

Compañeros de Visteon, una filial externalizada de Ford en Gran Bretaña, ocuparon 3 plantas para evitar el cierre de las mismas. La lucha en Belfast duró 7 semanas y terminó con una suma de indemnización diez veces más alta.

Se hizo conocido el caso de los compañeros franceses de Continental, que viajaron a Alemania a luchar con sus compañeros en Hannover contra los planes de cierre. Los compañeros de Continental destruyeron en Francia las oficinas del tribunal administrativo cuando éste rechazó una demanda contra el cierre. Fueron sentenciados en septiembre a condenas condicionales y los amenaza también incluso multas de hasta 60000 euros. Eso demuestra cómo la represión va en aumento, que sin embargo choca contra creciente protesta.

Los compañeros de Mahle desarrollaron una lucha internacional y llevaron a cabo primero una ocupación de planta en Rosario/Argentina. Luego compañeros de Alzenau/Alemania, una planta que también estaba amenazada por el cierre, visitaron a compañeros en Colmar/Francia y luego de esa visita ocuparon su planta durante dos días. La directiva de la IGMetall los amenazó con la policía. Acto seguido los compañeros interrumpieron la ocupación sin dejarse desmoralizar por los hechos.

Tenemos gran respeto por la gran tenacidad y el valor con los cuales los compañeros llevan a cabo sus luchas. De ello podemos aprender todos.

La utilización de poderes estatales demuestra que el estado está dispuesto a oprimir a los trabajadores a favor de los monopolios. Tenemos que prepararnos todos para eso. Demandas para derecho de huelga integral y en todo aspecto y contra la limitación al derecho de reunión deben ser demandas importantes del movimiento de trabajadores. La ocupación de empresas no es criminal, sinó la destrucción existencial. El estado sin embargo aún no se atreve de ninguna manera a atacar abiertamente.

Existe una paradoja entre las formas de lucha ofensivas y las demandas defensivas, por ejemplo de indemnizaciones más altas. Nuestros compañeros de Francia relatan: "Esto se pudo ver durante el verano en las más de 50 luchas duras contra cierres de fábricas proveedoras de la industria automotriz, en huelgas, manifestaciones, amenazas de bombas,

secuestros de jefes, etc. Pero estas luchas se llevan muchas veces de una manera muy aislada porque los sindicatos locales que las dirigen no tienen una organización nacional. Los objetivos de las luchas son la protección de los puestos de trabajo, pero más frecuentemente lo son las indemnizaciones.

En esto se refleja el coraje de no dejarse dar una patada, pero al mismo tiempo la impotencia contra traslados de la producción a países con sueldos bajos. La falta de una perspectiva en estas luchas da pena y duele. La demanda de la jornada de 30 horas semanales con plena compensación de sueldo daría un paso adelante y conseguiría la unidad cruzando fronteras y lograría también la unidad entre trabajadores y desocupados.

Esta demanda se puede llevar a cabo a costa de las ganancias en el capitalismo, mientras que la prohibición de despidos en el capitalismo es simplemente una ilusión. Aún así el efecto de la jornada de 30 horas puede desvanecerse poco a poco por la creciente productividad y por la flexibilización.

5. El „contrasistema“ – la cooperación reformista entre clases en crisis y como las plantillas pueden superarla

El sistema de cooperación entre clases reformista internacional está muy bien organizado en Europa: a través de comités de empresas europeos y la asociación europea de sindicatos, en los que la UE invierte unos 40 millones de Euros cada año. Allí se desarrollan e intercambian conceptos con el fin de distribuir la política de colaboración de clases.

OPEL es el precursor actual: La respuesta al creciente miedo de perder el puesto de trabajo por lado de la dirección del comité de empresa es: „Todos tienen que renunciar para impedir despidos.“, como si la renuncia salvara puestos de trabajo.

Pretenden hacer ver como si la renuncia al sueldo valiera la pena si los trabajadores formaran parte de la empresa cambiando partes de su sueldo por acciones.

¿Cómo si tuviéramos interés en nuestra propia explotación o cómo si tuviéramos algo que decidir con un 10 por ciento de las acciones de la empresa!

La subordinación bajo la competencia entre fábricas se intensifica hasta la división abierta chovinista social. Los compañeros de OPEL se vieron confrontados diariamente con noticias en





la prensa, siendo utilizados los unos contra los otros, Bochum contra Rüsselsheim, Zaragoza contra Eisenach, Bochum contra Antwerpen. La dirección del comité de la empresa en Alemania favoreció un inversor en especial, la Magna, y para ello hicieron varias concesiones.

¿Cómo se pueden inmunizar los compañeros en los sindicatos contra este curso de sus direcciones?

Primero hay que tener en cuenta:

En Europa los sindicatos tienen dos líneas de evolución diferentes.

En los países de Alemania, Suiza, Holanda y Escandinavia hay un desarrollo hacia sindicatos únicos.

Al otro lado hay sindicatos políticos en los países de Europa del sur y del oeste. El grado de organización tiene en general una tendencia baja.

Independientemente de esto hay en todos los países una discusión importante sobre la actitud que debería tener la base con respecto a las direcciones de los sindicatos.

La contradicción de las plantillas contra la política de colaboración de clases se agudizó por la crisis. Los sindicatos políticos no son una solución para el problema de superación de la política de colaboración de clase.

La discusión constante e intensiva con los compañeros dentro de la fábrica y en el sindicato es decisiva. En OPEL Bochum (Alemania) se organiza la formación de una opinión sistemática en reuniones semanales en las pausas con más de 700 participantes en total. Más de 1000 compañeros firmaron una reunión de firmas contra las exigencias de renuncia por parte de la gerencia.

Los periódicos de compañeros al nivel de los consorcios, en los que colaboran varios compañeros juegan un papel importante para la organización de la cooperación al nivel del consorcio y para la formación de la conciencia de clase.

6. Conflictos duros se aproximan ¿Cómo tiene que desarrollarse nuestra cooperación?

No somos adivinos, así que no podemos decir exactamente que rumbo va a tomar el desarrollo político y económico.

Lo que es seguro es que en la crisis y en los años siguientes va haber una destrucción de capital y con ello una destrucción de puestos de trabajo.

Van a desarrollarse duras luchas contra despidos masivos y el robo del sueldo, contra el aumento de impuestos y la reducción de estándares sociales.

¿Qué papel jugará el consejo de los trabajadores del sector del auto en este proceso? ¿Qué tipo de coordinación necesitaremos? Es necesario:

- Un intercambio de experiencias intensivo en que se debata sobre propuestas y formas de acciones para demandas que tengan un rumbo común, por ejemplo la demanda de la jornada de 30 horas semanales con plena compensación de sueldo.
- El derecho de huelga legal, integral y en todo aspecto
- Un sistema de visitas mutuas regulares no sólo en tiempos de luchas
- La unificación de la oposición a conceptos y demandas por parte de la colaboración de clase que se dirigen contra el desarrollo de las luchas. Por ejemplo los conceptos de la „participación de la plantilla en la fábrica“ o la „división de dolor“ (painsharing) y los intentos de asegurar los puestos de trabajo a través de la renuncia del sueldo u otras concesiones.
- Considerar distintas posibilidades de coordinarse más al nivel regional para organizar el intercambio de la solidaridad
- Las luchas internacionales tienen que ser más desarrolladas, a ser posible días de acción autónomos e independientes de lo que quieren de las direcciones del sindicato
- Visitas mutuas con delegaciones masivas para la solidaridad
- ¿Cómo tiene que cambiar la página web? : Foros por consorcios (en especial dónde existen ya las cartas de solidaridad) y quizás páginas para la coordinación regional en cada una de las regiones
- Ayudar a fortalecer las condiciones para cartas de solidaridad en todos los consorcios europeos de la industria automotriz y a desarrollar la cooperación respectiva entre miembros del consorcio al nivel internacional.



INFORME SITUACION ESPAÑA

1	<p>DEFINICION GENERAL</p> <p>España, aunque integrada en la Unión Europea, tiene aún un lastre político que no se ha logrado solucionar con la “transición” tras la muerte del dictador Franco.</p> <p>Aunque se acerca en algunos parámetros a la media de la Unión europea, en condiciones sociales y derechos laborales, sigue estando muy por debajo de países con los que el Gobierno pretende competir a nivel mundial.</p> <p>Los problemas de identidad en el Estado siguen latentes y tanto Euskadi como Catalunya mantienen un pulso político por la independencia de España, dentro del marco de la Unión europea.</p>
2	<p>DEMOGRAFIA</p> <p>La población en España ha aumentado en los últimos 15 años fruto de la inmigración que se ha elevado a más de 4,5 millones de habitantes. La Población total de España supera los 46,6 millones de habitantes.</p> <p>La represión en la frontera y crisis actual ha reducido la entrada de nuevos inmigrantes e incluso se está dando un proceso de regreso por la pérdida de empleo y de las viviendas por falta de pago de las hipotecas.</p> <p>La población se divide en 9,01 Millones de personas en edad escolar, 29,51 Millones en edad laboral y 7,63 Millones en edad de jubilación. Aunque la derecha y los banqueros siguen exigiendo un rebaje en el sistema de pensiones, para incidir sobre las pensiones privadas, es evidente que la población jubilable es perfectamente sostenible con la población activa actual.</p>
3	<p>SITUACION POLITICA</p> <p>Desde hace seis años gobierna el Partido Socialista tras ocho años del Gobierno derechista de Aznar. Las políticas económicas de ambos partidos son muy parecidas y las consecuencias sobre los trabajadores suelen ser siempre las mismas: recortes de derechos, aumentos de productividades en las empresas y una flexibilidad laboral y de despido muy elevadas.</p> <p>La población parece haber vivido unos 25-30 años de olvido general de la lucha obrera por conseguir unas mejores condiciones de trabajo y vida. La juventud desconoce cosas elementales como el Estatuto de los Trabajadores, el funcionamiento de un sindicato o los mínimos derechos que tenemos ante el empresario.</p> <p>A esta situación ayuda la falta de credibilidad de los partidos políticos y la clase política en general. Los recientes casos de corrupción que se han destapado contra el Partido Popular son asimilables a otros partidos del arco parlamentario español.</p> <p>Los partidos políticos de izquierda se mezclan en la política burguesa de la corrupción y el clientelismo social (empleos por el partido político en el gobierno o reparto de derechos sociales según el partido al que pertenezcas). De esa manera, aunque hay Gobiernos en algunas regiones con participación de partidos llamados comunistas o a la izquierda del PSOE, su actuación es muy seguidista de lo que haga el Gobierno de Zapatero.</p>
4	<p>SITUACION ECONOMICA</p> <p>El Gobierno actual, del Partido Socialista, ha negado insistentemente que la crisis afectara a España de manera negativa en la economía. Sin embargo los datos son contundentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Consumo Privado 2009: (-3'1%).</i>



	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Consumo Público +4'3%.</i> • <i>IPC: +0'3% Agosto, (-0'1%) provisional Septiembre .</i> • <i>IPC General (-1%)</i> • <i>Importaciones: 101.350 Mill.€,</i> • <i>Exportaciones: 77.181 Mill.€.</i> • <i>Déficit Comercial Enero-Junio2009: (-24.160) Mill.€.</i> • <i>Déficit público por cuenta corriente es el (-9'5%) del PIB.</i> <p>La economía española de los últimos 30 años se ha basado en la especulación de la edificación de viviendas. El valor de la vivienda se ha multiplicado por 10 en los últimos 25 años mientras que los sueldos estables se han multiplicado por 2,5 y los sueldos de ingreso han bajado hasta un 40%.</p> <p>Esto ha significado un gran endeudamiento de toda la población a base de hipotecas en las que los bancos ofrecían el 100% de la compra de la vivienda y se sumaba algún dinero más para la compra del coche. Por eso las hipotecas en España han pasado en 25 años de una media de devolución en 12 años a una media de 35 años para devolver dichas hipotecas.</p> <p>Actualmente la incertidumbre sobre la realidad económica es tremenda pues las valoraciones del FMI y el BM dan a España un mayor impacto de la crisis y durante más tiempo.</p>
5	<p>CRISIS FINANCIERA E INDUSTRIAL</p> <p>A raíz de los escándalos financieros, el sistema bancario español cerró el grifo de los créditos a las empresas y personas provocando una paralización de la actividad industrial y unas cifras de “desaceleración “ de la economía, muy elevadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>IPI: = (-16'7%).</i> • <i>ICI: (-26'7%),</i> • <i>Bienes de Equipo (-24%).</i> • <i>Capacidad productiva utilizada 68'5%,</i> • <i>Consumo de energía eléctrica (-5%).</i> <p>Todos estos datos han disparado el desempleo por medio del cierre de miles de pequeñas empresas y trabajadores autónomos (que no constan como parados en las estadísticas).</p> <p>La falta de créditos y las decisiones empresariales de ahorro inmediato, han provocado una recesión en el consumo, sin precedentes en los últimos 80 años.</p> <p>Pero el análisis de las acciones de los empresarios los llevan ala conclusión de que se está aprovechando la psicosis de crisis para realizar una reconversión industrial y laboral contra los trabajadores y trabajadoras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los Expedientes de Regulación de Empleo (EREs) conviven con la realización de horas extras en una flexibilidad sin límites que las empresa (sobre todo el auto) intentaban en los últimos años. • Los empresarios pretenden aprovechar para arrancar de los sindicatos, o del Gobierno por ley, un sistema de contratación al que llaman “contrato único” que significaría el despido libre. <p>Es decir; la crisis es real para la clase trabajadora y los autónomos (que pensaban que eran empareados). Sin embargo para las grandes empresas y multinacionales está significando una oportunidad para aumentar beneficios por medio de la reducción de los derechos de los trabajadores y trabajadoras.</p>
6	<p>SITUACION SINDICAL</p> <p>Los sindicatos mayoritarios (UGT y CCOO) siguen sin querer enfrentar una respuesta global a la reconversión que estamos viviendo presos en su política reformista y de</p>



clientelismo. La Huelga General es valorada por ellos como un enfrentamiento contra el Gobierno socialista. Gobierno que ellos consideran de los trabajadores y contra el que no quieren hacer esa movilización general. Esto responde a dos posiciones erróneas y contrarias a lo que defendemos la CGT o la FTC ante esta crisis.

1. Mientras para la nosotros está claro que el camino más correcto de enfrentamiento a las empresas es unificar las luchas y salir a la calle todos los afectados por los EREs y la reconversión que quiere aplicar el empresariado metalúrgico, los sindicatos mayoritarios siguen cada empresa de manera aislada, sin conectar las luchas contra los despidos y empeoramiento de las condiciones de trabajo.
2. Mientras para nosotros, la Huelga General es la respuesta que merece la prepotencia de la patronal y se hace fundamentalmente contra el enemigo de clase, para los otros sindicatos se entiende incomprensiblemente que la huelga general se hace sólo contra los gobiernos. En definitiva, una excusa para no enfrentarse a los empresarios con quienes tienen demasiados compromisos y prevendas.

Tras unos meses de no acuerdo entre sindicatos y patronal en las negociaciones de un pacto general, en el mes de octubre se prevén nuevos intentos de hacer un pacto global de condiciones laborales.

A pesar de que el Gobierno socialista ha prometido no hacer una reforma laboral contra los trabajadores, ya hemos sufrido muchas experiencias de pactos globales que aceptaban pérdidas muy negativas para las clases trabajadoras.

El resto de sindicatos que luchamos contra el sistema comenzamos a dar pasos concretos de enfrentamiento a la crisis. En la CGT hemos acordado el impulso de una Huelga General en todo el estado español.

También otros movimientos sociales se mueven contra el paro, contra la ley de inmigración, contra los desahucios de pisos por impago de hipotecas...

Sin embargo nuestra fuerza, si no se da un cambio muy importante en la clase trabajadora, es aún débil contra los empresarios y los sindicatos „oficiales“. Pero seguiremos movilizándonos como el próximo día 31 en Catalunya o la gran manifestación unitaria de la Ford en Valencia del pasado 25 de septiembre.

7 EL PARO

Los datos del paro en España en septiembre de 2009 separados por sexos y por edad son los siguientes:

		DATOS ABSOLUTOS MES	VARIACIONES			
			MES ANTERIOR		INTERANUAL (1)	
			ABSOLUTA	RELATIVA	ABSOLUTA	RELATIVA
SEXO	HOMBRES	1.851.361	33.956	1,87	632.629	51,91
	MUJERES	1.858.086	46.411	2,56	451.450	32,09
	AMBOS SEXOS	3.709.447	80.367	2,21	1.084.079	41,29
MENORES 25 AÑOS	HOMBRES	251.950	14.444	6,08	69.760	38,29
	MUJERES	192.656	16.364	9,28	55.203	40,16
	AMBOS SEXOS	444.606	30.808	7,45	124.963	39,09
MAYORES 25 AÑOS	HOMBRES	1.599.411	19.512	1,24	562.869	54,30
	MUJERES	1.665.430	30.047	1,84	396.247	31,22
	AMBOS SEXOS	3.264.841	49.559	1,54	959.116	41,60



Estos mismos datos separados por sectores:

		DATOS ABSOLUTOS MES	VARIACIONES			
			MES ANTERIOR		INTERANUAL (1)	
			ABSOLUT A	RELATIVA	ABSOLUT A	RELATIVA
SECTORES	AGRICULTURA	95.378	360	0,38	9.787	11,43
	INDUSTRIA	488.280	-637	-0,13	158.994	48,28
	CONSTRUCCION	708.078	-1.284	-0,18	264.777	59,73
	SERVICIOS	2.140.158	64.480	3,11	621.996	40,97
	SIN EMPLEO ANTERIOR	277.553	17.448	6,71	28.525	11,45

Como podemos comprobar el sector servicios (sobre todo inmigración) es el más afectado en números globales por el paro actual.

8

CRISIS EN EL AUTO

Este sector en España está siendo de los más golpeados por la crisis. La bajada de ventas ha sido muy importante, pero valoramos otro factor importante: el desvío de la fabricación a países emergentes.

Poco a poco las multinacionales están buscando países donde aumentar sus beneficios por la sobreexplotación de trabajadores con sueldos más bajos. Por ello la crisis del automóvil no está basada sólo en la bajada de ventas. El caso más claro es el de Ford; a pesar de que las ventas han bajado apenas un 8% le empresa aplica una reducción de producciones de casi el 50% en la fábrica de Valencia. Esto nos hace llegar a la conclusión de que hay una reestructuración y reconversión encubierta en estas decisiones.

Actualmente el panorama del auto se puede resumir en lo siguiente:

VOLKSWAGEN: Pamplona, actualmente sin problemas de producción, se ha contratado 1400 temporales y se trabaja en festivos. CGT ha convocado huelga contra los festivos porque exigimos más empleo.

SEAT: Barcelona, 750 personas en el paro y hasta 49 días de ERE en 2009 (5.295 trabajadores). Previsión de 1.100 personas en paro durante 18 meses (hasta fabricación de Audi Q3)

FORD: Valencia, 4.900 trabajadores, 30 días de ERE con 80 % del salario. 600 despidos, CGT, STM y CCOO opuestos a los despidos. UGT los acepta. Una gran manifestación unitaria sin de los tres sindicatos que luchan.

OPEL-GM: Zaragoza (7.500 trabajadores) 60 días de ERE con 70 % del salario. 1700 despidos anunciados por MAGNA por la compra de Opel. Todos los sindicatos los rechazan. CGT convoca huelga en solitario.

RENAULT: Valladolid (2300 trabajadores) 75 % del salario, más ERE "preventivo" por si fuera necesario con un 70 % del salario, con amenaza de cierre de la planta de Montaje. Sevilla (1250 trabajadores) ERE "preventivo" por si fuera necesario con un 70 % del salario. Negociaciones en Palencia. Tenemos información de que en Tanger hay una fábrica construyéndose que se llevaría la producción a Marruecos.

CITRÖEN Vigo (9300 trabajadores), PSA PEUGEOT Madrid (3200



	<p>trabajadores) 35 días de ERE, sólo se han aplicado 3 y ahora hacen trabajo en festivo.</p> <p>NISSAN: Ávila (650 trabajadores) 90 % del salario en bruto</p> <p>Barcelona (3500 trabajadores) 90 % del salario. Se han producido 689 despidos con discriminación a los luchadores (CGT y otros)</p> <p>MERCEDES: Vitoria (2.800 trabajadores) ampliación de la bolsa de horas y ERE con hasta un 91 % del salario neto. Barcelona (130 trabajadores) 80 % del salario bruto + pagas y vacaciones completas.</p> <p>SANTANA: Linares (365 trabajadores) 100 días con 91 % del salario. Con la finalización del Suzuki la planta queda con peligro de cierre</p> <p>IVECO: Valladolid (1.100 trabajadores) Madrid (2.500 trabajadores) 90 % del salario. Amenaza de 1.050 despidos, finalmente UGT y CCOO han aceptado 400 despidos</p> <p>RENAULT VEHÍCULOS INDUSTRIALES: ERE con 90 % del salario bruto</p>
9	<p>PLATAFORMA ALTERNATIVA Y ACCIONES</p> <p>Tal como planteamos en el anterior Consejo, la solidaridad de los trabajadores combativos de la Industria Automotriz debería comenzar a manifestarse en acciones sindicales concretas. Los análisis y las informaciones son necesarias y muy útiles. Comprobamos que la realidad es casi idéntica en todos los países. Por ello es hora de pasar a la acción.</p> <p>Planteamos dos ámbitos de coordinación para unificar las luchas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una Plataforma reivindicativa basada en la reducción de jornada: repartir el trabajo sin reducción de salario. Por ello planteamos acordar una propuesta hacia el futuro: las 30 horas semanales en todos los países. • Acciones unidas y conjuntas: deberíamos acordar en el Consejo una primera acción en el mismo día y en todas las fábricas de los asistentes al Consejo con un documento traducido a todas las lenguas necesarias, para repartir, llamando a romper con la situación actual de destrucción de empleo y pérdida de derechos. • Una mejor coordinación: entre las reuniones de Consejos, el Grupo de Coordinación debería poder convocar este tipo de acciones en respuesta solidaria ante reconversiones o despidos en empresas del Auto.





INFORME SITUACION SUDAFRICA

1. Características del país

Sudáfrica tiene aproximadamente 49 millones de habitantes y es tres veces más grande que Alemania. Es un país capitalista dependiente. Sudáfrica es un centro económico y cultural en África. En los años setentas existió un movimiento en contra del apartheid (discriminación de los negros). Sus formas radicales de lucha fueron responsables de la abolición del sistema del apartheid. Aproximadamente ochenta por ciento de la población sudafricana son negros.

2. Industria del automóvil y trabajadores.

En Sudáfrica hay fábricas de las empresas de Ford, General Motors, Mercedes, Toyota y de Volkswagen. Con una producción anual de 535.000 automóviles en 2007. Sudáfrica tiene un peso poco importante a escala internacional (Producción anual mundial: 73 millones de automóviles). A nivel nacional el sector de automóvil es el puntal de la economía sudafricana: 7,5% del producto interior bruto (PIB), 36.000 personas trabajan en la industria de automóviles (cifras de 2007). La mayoría africanos de color.

La industria suministradora tiene un volumen de ventas total del 2% del PIB. Hay 200 empresas de productos suministrados directamente y dependientes de las fábricas de automóviles. Existen, además, 150 fabricantes que producen en parte por este sector. Entre 2004 y 2006 la venta de automóviles creció de manera permanente. En 2008 la venta cayó un 20% a una cifra de 533.000 automóviles vendidos. En 2009 la cifra siguió bajando.

3. Condiciones de vida y de trabajo, los cambios debido a la crisis económica mundial.

El trabajo y las condiciones de vida en Sudáfrica se han caracterizado siempre por la opresión de la gente durante la época del apartheid y más allá. La vida en los suburbios, los bajos salarios y la falta de seguridad social de los pobres. Esta situación ha sido exacerbada por la crisis.

Los empresarios de la industria automotriz utilizan la crisis económica mundial para robar a los trabajadores sus derechos y empeorar las condiciones de trabajo. Se trabaja, por ejemplo, 2 semanas y luego tienen que permanecer dos semanas sin paga en casa. En estas dos semana de reducción de trabajo, no hay seguridad social ni pensiones. Los salarios son de 4.500 a 9.700 Rand (380 a 820 euros). Que a menudo no es suficiente para pagar la comida y el viaje al trabajo. La situación ha empeorado debido a la reducción de tiempo de trabajo y por tanto de salario.

El endeudamiento de la población es un problema importante que se ve agravada por la Gran Depresión. 7,5 millones de personas en Sudáfrica han tenido el apoyo del Estado. Pero la deuda total en la construcción de casas / viviendas asciende a 1.400 millones de rand, la deuda de crédito por un total de 4 millones de rand.

De mayo a julio 270.000 trabajadores en el interior estaban desempleados, el número total de desempleados fue de 4,1 millones, que es una cuota oficial del 23,6%. Esta relación es, sin embargo, estimativa, porque en el segundo trimestre de 2009 el número de desempleados aumentó en más de 300.000 y no están contados aún.

Las Industrias piden el apoyo a través de los miles de millones del Estado. La industria del automóvil, los dirigentes sindicales, el Gobierno y las entidades y las otras industrias han celebrado una





conferencia en octubre de 2009 para estimar cuán profunda es la crisis

4. Desarrollo de las luchas, los conflictos, la coordinación de las luchas de clase

Hay una fuerte protesta contra el pago de la carga de la crisis sobre la población. Se lucha contra el coste de la luz y el agua en los hogares y en los pueblos que ha subido de manera escandalosa. Miles de personas salen a las calles para hacer valer sus demandas. En julio de 2009, los manifestantes, hombres, entraron en un supermercado en "Gauteng Shoprite y comieron sin pagar. Pudieron evitar que los registraran las cámaras de vigilancia, pero por el contrario se dejaron fotografiar conscientemente para dejar claro al gobierno su protesta. Cientos de personas fueron encarceladas, pero fueron liberados de nuevo después de más protestas. La brutalidad de la policía es comparable a la del apartheid: balas de goma, gases lacrimógenos y disparos se utilizan, tanto contra hombres como contra mujeres o

personas mayores.

Desde los 70 años se desarrolló la conciencia de clase de las masas trabajadoras, formándose sindicatos y organizaciones que llevaron a un enfrentamiento hacia el derrocamiento del régimen del apartheid. Luego, sin embargo, fueron los ex combatientes contra el apartheid los que entraron en la corrupción y se han opuesto a la lucha social. Los dirigentes sindicales que representan a la "unidad nacional", tienen un carácter parecido al chovinismo social en Alemania. Una expresión de la creciente resistencia a esta Dirección Sindical es un fuerte conflicto laboral de Volkswagen en 2007.

El problema en Sudáfrica es que las fuerzas militantes y revolucionarios tienen una muy baja capacidad de organización. Si logramos impedir la traición de los dirigentes sindicales y fortalecer las fuerzas militantes y revolucionarios, habrá un renacimiento de la conciencia de clase en Sudáfrica.
la crisi





Programa de lucha internacional del movimiento combativo del 6º Consejo de los obreros automotrices, en la crisis económica mundial.

El 6º Consejo Internacional de los Obreros Automotrices tuvo lugar del 15 al 18 de octubre de 2009 en Hannover (Alemania). Con la participación de delegaciones de 15 países y obreros de multinacionales de la industria automotriz de todo el mundo. En este Consejo hemos deliberado sobre cómo podemos enfrentar las nuevas exigencias para la lucha en la actual crisis económica mundial.

Estamos confrontados contra los impulsores de una amplia reorganización de la industria automotriz mundial. Actualmente, a nivel mundial, hay capacidades de producción de 94 millones de autos y la venta del año 2009 se cifra a 55 millones de autos. Según el punto de vista capitalista se trata de sobrecapacidades, que deben ser "reducidas" en una batalla de aniquilación mutua de los consorcios echando las cargas sobre las espaldas de cientos de miles de obreros y de sus familias.

Así el enorme crecimiento de la productividad sólo sirve a las máximas ganancias y a la lucha por las cuotas en el mercado mundial, en vez de servir a los obreros. Pero somos nosotros los que hemos creado esta productividad mediante nuestro trabajo y sólo se necesitaría una muy pequeña parte de los valores destruidos durante la crisis para eliminar el hambre y la pobreza en el mundo y reestructurar la producción sobre la base de energías renovables.

En algunos países dependientes y oprimidos y en Europa del Este las cargas de la crisis se han volcado inmediatamente a la masa de la población, cerrando empresas y rebajando los sueldos. En los países de Europa del Oeste y parcialmente también en los Estados Unidos, las consecuencias de la crisis fueron amortiguadas temporalmente mediante medidas como la jornada reducida, EREs etc., a costa de los presupuestos estatales, con el fin de prevenir protestas, la resistencia o incluso la unidad obrera internacional en las grandes empresas principales y centros de los monopolios automotrices. De tal manera se pagaron subvenciones de aproximadamente

50 mil millones de dólares a nivel mundial sólo a los consorcios automotrices.

Bajo la consigna de querer salir como "ganador de la crisis", la intención de casi todos los consorcios automotrices es empujar a los obreros a una competencia mutua más aguda y dismantelar los derechos y las conquistas sociales logradas mediante luchas durante varias décadas.

Frente a este desarrollo a saltos, también nosotros tenemos que hacer un salto respecto al nivel del desarrollo y de la coordinación de nuestra solidaridad y nuestras luchas.

Es cómo lo formuló un participante ruso: cada salto hacia adelante debe ir precedida de una profunda transformación en las mentes y los corazones. Nos hemos dado cuenta de que en todos los lugares tenemos que hacer frente a desafíos similares:

- Quieren sembrar la división entre los obreros de los diferentes lugares de producción a nivel nacional e internacional enfrentando los unos contra los otros. Esta división sólo es un método para debilitar nuestra unidad y chantajearnos para que renunciemos. Un compañero nos contó: *"¡En Zaragoza nos dijeron que los obreros de Eisenach nos quitaban los puestos de trabajo; ayer hablé con los compañeros de Eisenach – y ellos no me dieron esa impresión!"* Al mismo tiempo el desempleo de los unos agudiza la explotación de los otros. Parece ser incomprensible: ¡en España despiden a la gente - y en Alemania trabajan turnos extras! *El capital está internacionalizado y los obreros tenemos que actuar internacionalmente, para que todo lo que pasa en el mundo encuentre también una respuesta global – así lo dijo un participante.*
- Para imponer su objetivos, los capitalistas intentan dividir las diferentes partes de los obreros: el personal estable contra los obreros temporales, los inmigrantes contra los autóctonos, los jóvenes contra los



viejos, los trabajadores fijos contra los subcontratados... ¡Pero nosotros descubrimos cada vez mejor esas maniobras que a menudo son complejas! ¡Juntos estamos fuertes!

- En muchos países agudizan y amplían los métodos de la represión abierta, opresión política, hasta asesinatos de líderes del movimiento obrero y el empleo de los fascistas para ejercer el terror contra obreros combativos y solidarios. Primero se trata de hacer frente a esta intimidación y organizar la solidaridad internacional. Pero también hay métodos más sutiles como el mobbing y las intrigas que se convierten cada vez más en un método de la lucha de clases por parte de los capitalistas. La intención es demoralizarnos, quitarnos los derechos y destruir nuestra autoestima!
- Hay ataques y despidos, pero también existe el método de trabajar con „la zanahoria y el palo“. Nos quieren hacer apetecible la llamada „cogestión del personal, que en realidad pretende atarnos a los intereses de los jefes de consorcios e imponer la rebaja de salarios y quitar otros derechos. Pero, ¿por qué deberíamos conformarnos con el mal menor o, en general, con empeoramientos?
- A nivel mundial hacen intentos de todo tipo para que los obreros se identifiquen con la política del Consorcio. En Alemania los obreros de Opel debían llevar camisetas con la consigna "Nosotros somos Opel"; en Brasil la consigna fue "Nosotros somos GM" y en Estados Unidos "¡Compre sólo productos USA!" Pero no es importante dónde y para qué marca trabajas! No es importante lo que figura en tu camiseta! No importa si trabajas en General Motors, Toyota o Volkswagen. **¡somos todos obreros y una misma clase!**
- Claro que representamos aún una posición de minoría. Pero, ¿es por esto que estamos equivocados? ¡No! ¡Tenemos razón! Lo justo adquiere más fuerza y va a imponerse! También las derrotas nos hacen más vigilantes y experimentados. No temer las derrotas, nos vuelve más fuertes y menos vulnerables.
- Los medios de comunicación masivos nos bombardean, mostrando como inevitable

las pérdidas de derechos para los obreros. Pero nosotros no hemos causado esta crisis. Nosotros, los obreros, saldremos como ganadores de la crisis si superamos la división y la desorientación y pasamos a la ofensiva.

El camino tomado por el último Consejo ha mostrado su éxito. 22 delegaciones de Volkswagen y de General Motors se han comprometido en Cartas de Solidaridad internacionales a la solidaridad más allá de los países y lugares de producción y al apoyo mutuo. Estas cartas tomaron vida en el intercambio de informaciones para la lucha, en visitas y deliberaciones mutuas de los obreros de un consorcio, en el respaldo mutuo en huelgas y luchas, en acciones de solidaridad más allá de las fronteras, en campañas mundiales, jornadas de acción y de huelga organizadas conjuntamente a nivel nacional o internacional. En estas luchas, deliberaciones y el apoyo mutuo el espíritu de las Cartas de Solidaridad se convirtió en fuerza material. Fueron pasos importantes, pero han sido sólo algunos casos concretos.

Estamos fuertemente decididos a continuar este camino de la cooperación a nivel de consorcio y de ramo, ampliarlo e incluir a los obreros de otras empresas.

Nunca antes las condiciones han sido tan buenas, estamos activos, bien formados, organizados a nivel internacional e informados mutuamente. Nunca antes hemos tenido tanta conciencia sobre la necesidad de actuar juntos. Y nunca antes hemos tenido una relación de confianza y una coincidencia tan amplia respecto a reivindicaciones fundamentales para las cuales queremos luchar también a nivel internacional:

- Rechazamos la rebaja de los salarios y **luchamos por un aumento de los salarios y del pago en el tiempo de aprendizaje/formación.** La lucha de los compañeros de VW Puebla en México contra las amenazas de un cierre de Planta o de Seat en España contra los despidos, demostraron que se puede vencer y conseguir aumentos de sueldo.
- Nuestra reivindicación central es **por las 30 horas semanales sin reducción de salario.** El trabajo a jornada reducida en cada país muestra que con la





disminución de los horarios laborales los puestos de trabajo pueden ser mantenidos y también aumentados. Pero eso no debe ser realizado a nuestra costa sino a sobre los beneficios de los empresarios.

- **Lucharemos por cada puesto de trabajo y de aprendizaje.** Denunciamos que por cada puesto de trabajo vendido por una indemnización hay un joven sin empleo!
- Los trabajadores automotrices luchamos activamente por un cambio hacia las energías renovables. Un participante español: *„Si esos 93 millones de autos no se pueden vender, pues nosotros, los trabajadores tenemos que hacer otras cosas, como los autos de cero-emisión, medios de transportes públicos y productos ecológicos no contaminantes.“*
- **Mano con mano:** juventud y adultos! El Consejo de Trabajadores automotrices destacó la responsabilidad para con la juventud trabajadora por una protección de la juventud! Educarlas a luchar! La juventud es especialmente rebelde, pero al mismo tiempo especialmente afectada por el desempleo y trabajo precario. Hemos de darles el apoyo que necesitan contra la división, el mobbing y la amenaza fascista.
- Nuestra situación como trabajadores automotrices marca también la vida de nuestras familias. Ganaremos también a nuestras parejas e hijos para nuestra lucha. Son una gran fuerte y son el futuro! Apoyamos al mismo tiempo la independencia, la igualdad de derechos y la liberación de la mujer en palabra y acción!
- Pedimos y necesitamos derechos y libertades políticas. Reclamamos un **derecho de huelga integral y legal en todos los aspectos.** Condenamos y manifestamos nuestro rechazo a los asesinatos de sindicalistas en muchos países. Contra los despidos y las represalias contra los trabajadores de Toyota en Filipinas y contra el hecho de que en los EE.UU. se forman paramilitares para el asesinato de sindicalistas en Colombia. Exigimos la libertad de actividades sindicalistas y políticas libres en las empresas y denunciamos que se haya tenido que instalar un sindicato en un

autobus en el parking de la fábrica, como denuncian los compañeros de Hungría.

- Necesitamos **sindicatos fuertes y organizaciones de lucha.** Declaramos la lucha contra toda represión del trabajo sindical. Fomentamos la base sindical combativa. Criticamos la política de colaboración de clases de los líderes sindicales que defienden la co-gestión o co-gestión con las Direcciones de los Consorcios. Estas personas se encuentran al otro lado. Rechazamos la exclusión de revolucionarios, críticos de la izquierda y luchadores sociales de los sindicatos, como en Alemania.
- Buscamos, discutimos y luchamos por una alternativa social sin explotación y opresión. Nadie nos puede prohibir o impedir pensar más allá de este sistema capitalista.
- Formamos parte del movimiento internacional obrero – de los mineros combativos, trabajadores textiles, logísticos y de nuestros hermanos y hermanas como de todos los explotados y oprimidos del mundo.

El Consejo de Trabajadores Automotrices como un evento autónomo de los partidos políticos y abierto respecto a la concepción del mundo, señala el camino:

- Seguimos avanzando en la creación de la unidad internacional de trabajadores!
- Amplificamos las cartas de solidaridad a cada vez más Consorcios del Auto. Hagamos que cada vez sean más difundidas y activas. Mejoremos nuestra coordinación!
- Preparemos el próximo Consejo Internacional de Trabajadores Automotrices en 2012 sobre una base internacionalmente más amplia mediante diferentes grupos de preparación en los diferentes países.
- ¡Viva la solidaridad internacional!
¡Trabajadores del mundo, proletarios de todos países – uníos en la lucha!

Hannover 18 de octubre de 2009





Resolución sobre Medio Ambiente y fabricación de automóviles con emisión 0

El Consejo de Trabajadores/as de la Industria Automotriz, tras analizar la situación a la que nos enfrentamos, el planeta y todos los habitantes, por los efectos de la contaminación que generan los tipos de energías no renovables,

RESOLVEMOS:

Que las consecuencias de esta destrucción del medio ambiente no permiten medidas a largo plazo ya que las consecuencias sobre la naturaleza son tan negativas que ya estamos viviendo catástrofes tan terribles como las vividas recientemente en Filipinas.

Que existen fuentes de energías renovables y no contaminantes que deben sustituir inmediatamente los actuales sistemas de energía. Por ello hay que conseguir la eliminación del uso de combustibles fósiles, especialmente el petróleo y la energía nuclear, de manera inmediata.

Que el mundo del transporte debe reconvertirse hacia una sociedad más integrada con el medio ambiente. Se debe eliminar la producción de vehículos con motores de explosión y fabricar sólo autos de cero emisión de CO₂. Se debe reciclar las producciones hacia una mayor utilización del transporte público.

Que todo esto se ha de hacer por medio de los beneficios obtenidos por los empresarios en las últimas décadas, manteniendo el empleo en todas las empresas, reciclando la producción hacia una industria que dé respuesta a las necesidades de la población y no a la acumulación de beneficios en manos de unos pocos.

Como Consejo de Trabajadores/as de la Industria Automotriz acordamos transmitir esta resolución a todos los consorcios del Automóvil donde trabajamos, así como a los gobiernos de nuestros países, que deben garantizar que las ayudas millonarias que reciben los Consorcios del Auto se dediquen realmente a garantizar la vida futura del planeta.

Hannover, 18 de octubre de 2009.



Carta de Solidaridad Grupo VW

**6° Consejo Internacional de Trabajadores de la Automoción.
(15. – 18.10.2009 in Hannover)**

Carta de Solidaridad a todos los trabajadores del Consortio Volkswagen

Si no ahora, entonces ¿cuándo?

Los trabajadores de 14 fábricas del grupo de Volkswagen (VW), nos reunimos por segunda vez en el 6° consejo de Obreros Automotrices del 15 hasta el 18 de octubre. Después de un año de crisis económica mundial estamos seguros de que la solidaridad entre nosotros es más importante que nunca. En todas las plantas tenemos los mismos problemas, ya que las empresas usan la crisis económica capitalista para llevar a cabo reestructuraciones traumáticas para los trabajadores.

Las empresas siguen intentando enfrentarnos en todas las plantas del mundo mediante el traslado de la producción de un lugar a otro, flexibilizando las producciones: se despide a unos y a otros se les alarga la jornada, y esto, no sólo a nivel mundial, sobrepasando fronteras, sino también en la misma planta. Además aplican sistemas de producción que aumentan los ritmos de trabajo a costa de nuestra salud. Es **inaceptable** que por un lado se despida a la gente y por otro lado se hagan horas extras.

¡No vamos a tolerar esto! Las empresas intentan utilizarnos unos contra otros y enfrentarnos a nivel de consorcio utilizando eslógans como “Debemos derrotar a Toyota” o como en Opel “Somos Opel”. Pero nosotros no somos ni opelanos ni volkwagerianos ni toyotanos, ¡somos trabajadores!

¡Nosotros, los trabajadores de todos los países estamos cada vez más unidos!

Queremos tener derecho a un trabajo sin que nos chantajeen. Exigimos el derecho a una relación laboral estable que nos pueda dar una vida digna a nosotros y nuestras familias. Nosotros los trabajadores exigimos la prohibición de las empresas de trabajadores temporales (ETT), ya que éstas limitan los derechos democráticos y sociales de los trabajadores. Exigimos el derecho a trabajar sindicalmente, luchar y hacer huelga independientemente sin la intromisión de los que colaboran con la patronal.

Es tarea de todos, trabajadores y representantes sindicales luchar por los intereses y necesidades de los trabajadores y esforzarnos en esta lucha. Criticamos y rechazamos to-



das las acciones dirigidas a subordinar los intereses de los trabajadores a los intereses de lucro, colaborando con las empresas en vez de luchar.

No podemos permanecer quietos y ver cómo las empresas nos oprimen con el apoyo de los gobiernos.

Expresamos nuestra solidaridad y nuestro apoyo para con todos los trabajadores del mundo que están afectados por despidos políticos, prestamismo laboral, trabajo ocasional y contratos temporales, o por leyes que permiten despidos, por problemas de salud. ¡La libre organización sindical, la libertad de expresión y de prensa, el derecho a reunirnos y organizarnos, y el derecho de huelga son irrenunciables!

Por todo ello decimos: ¡No a la opresión y a los despidos de los representantes obreros en las empresas! ¡Uno para todos, todos para uno!

¡Luchamos contra las contrataciones precarias tales como el trabajo temporal y subcontratado! Somos una plantilla única! Nos oponemos a la opresión de los que buscan empleo, a los cuales se les pide tener una capacitación más alta y sin embargo se les quiere pagar menos.

Exigimos: ¡El mismo sueldo para el mismo trabajo!
 ¡Abogamos por el cumplimiento de los derechos humanos en las fábricas!
 ¡La fuerza está en la unidad – por eso decimos no a los trabajos de esquirolaje!
 Abogamos por la libre actividad sindical – necesitamos sindicatos fuertes y activos!

Luchamos por la reducción del tiempo de trabajo sin merma salarial, y contra la destrucción de puestos de trabajo, con la exigencia de la semana laboral máxima de 30 horas.

Nosotros los trabajadores del auto del grupo Volkswagen luchamos contra la destrucción del medio ambiente y exigimos la producción de vehículos de cero emisión.

La crisis económica actual demuestra que el capitalismo no representa ninguna perspectiva para nosotros trabajadores y para nuestros jóvenes. Por eso nos planteamos cómo llegar a una sociedad libre de explotación y opresión.

¡Nos comprometemos a informarnos mutuamente y a organizar acciones conjuntas en el futuro. Luchar a nivel de consorcio y sobrepasando fronteras; es la necesidad del momento!

Firmada por los representantes y delegaciones de 14 planas de Volkswagen y Porsche:

VW do Brasil, Werk Anchieta, Brasilien	VW Puebla, México	SEAT Barcelona, Spanien
VW Belgien	VW Südafrika	VW Pamplona, Spanien
VW Dresden	Audi Neckarsulm	Porsche Stuttgart
VW Hannover	VW Braunschweig	VW Salzgitter

Hannover 18 de octubre de 2009

