

De Hitler, prostitutas y diesel...



"De Hitler, prostitutas y diesel: la polémica historia de Volkswagen" es el título de un artículo publicado por el noticiario digital BBC Mundo, en el que se hace eco de la imagen de la marca a lo largo de su historia, que ya desde sus inicios, ha dejado mucho que desear.

A nadie se le escapan los principios de la marca y su relación con el nazismo de Hitler, los comienzos de la fabricación del denominado "coche del pueblo" en un campo de trabajo con esclavos sometidos a las reglas del trabajo forzoso impuestas por el creador de la marca Ferdinand Porsche y sufriendo innumerables vejaciones.

Aunque Volkswagen ha tratado de "limpiar" esta lamentable imagen, con fondos de ayuda humanitaria a las víctimas y familiares, la ética de sus dirigentes siempre ha dejado mucho que desear.

Volkswagen ha sido denunciada recientemente en Brasil por colaborar con el

régimen militar entre los años 1964 y 1985, siendo cómplices, al parecer, de más de 400 muertes y miles de torturas, en sus propias fábricas, en su mayoría de representantes sindicales y activistas de izquierdas. Se ve que a estos "señores", les fue muy bien durante el holocausto nazi, para que 20 años después actuaran de esta manera.

Pero esto no tiene nada que extrañar, pues la persecución sindical sigue estando a la orden del día, incluso en la mismísima Alemania, donde cualquier trabajador crítico es sancionado y amenazado con el despido, y a pesar de que el marco histórico es muy diferente, si miramos a las condiciones de trabajo, vemos que Volkswagen, con la gran ayuda de los sindicatos mayoritarios, cada día nos tiene más esclavizados, con un desprecio absoluto hacia nuestra salud y hacia nuestro entorno social y familiar.

Ya en este siglo, en 2005, varios altos dirigentes de Volkswagen tuvieron que renunciar por un escándalo de soborno en todo el mundo mediante prostitutas pagadas con dinero de la compañía, para conseguir sacar adelante una serie de reformas y despidos, para paliar los efectos de una crisis financiera interna. Estos hechos constituyeron uno de los mayores escándalos sexuales en Alemania.

Esta que reflejamos es su verdadera ética, y no la de sus famosos códigos de los que hablábamos en anteriores hojas. Al mejor empleador del mundo se la trae todo al paio, incluso su propia imagen, mientras trabajemos rápido, con calidad, y sobre todo barato.

Ahora, con el tema de las emisiones fraudulentas, no vamos a decir que estamos ante el escándalo más grave y triste de la historia de Volkswagen, pero sí al menos de este siglo. Un escándalo en el que todo el mundo quiere echar balones fuera y nadie quiere asumir responsabilidades. Y ya es hora de hablar claro sobre este tema, porque, a juzgar por las declaraciones de unos y otros, nadie quiere hacerlo.

Salta el escándalo y el máximo responsable o irresponsable, según se mire, se pega una espantada multimillonaria. Nada más y nada menos que el coste anual de unos 2000 (dos mil) trabajador@s de nuestra fábrica. Si alguno de est@s trabajador@s cometiera una negligencia, ¿tendría la oportunidad de abandonar la compañía con una indemnización millonaria? Todos sabemos que no. Se iría a la puta calle y con una mano por delante y otra detrás. Un ejemplo más de la particular manera de entender la ética del Grupo, en función de quien se trate, porque, ¿alguien puede creerse que este señor de amplia sonrisa no sabía nada?, y el Sr. García Sanz, el de los desayunos con Manías y Duque, flamante jefe de compras de todo el consorcio, ¿tampoco lo sabía? ¿Quién dio la orden de comprar a Bosch el software para hacer la trampa? Pecando de ingenuidad, quizás nadie sabía por qué y para qué se compraban, a pesar de que la propia Bosch, incluso empleados de Volkswagen habrían alertado sobre la posible ilegalidad de su utilización.

A rey muerto, rey puesto, y al nuevo "monarca" de Volkswagen, lo primero que se le ocurre decir es que sólo unos pocos trabajadores son culpables de este escándalo. Vaya jeta tiene el tío. ¿Qué trabajador tiene la capacidad de decidir un motor trampeado en modelos que van a salir a la venta, modelos

estrella, de los que, al parecer se han vendido 11 millones (más de 1,5 veces la producción total de nuestra fábrica en sus 50 años de historia), colándosela a todo kiski?

¿Cuál es el papel y sobre todo la responsabilidad de los dirigentes en todo esto? ¿Cuál es el papel de ese Consejo de Vigilancia, del que forman parte los amigos de UGT y CCOO con Osterloh a la cabeza, y a quien únicamente se le ocurre pensar en eficiencias?

Y no podemos olvidar a otros caraduras como el ministro Soria, quien ahora dice que va a exigir la devolución de las subvenciones por comprar vehículos menos contaminantes. Para CGT, ellos también son responsables. ¿Por qué soltaron "la Gallina" sin comprobar que realmente contaminan lo que dicen?

Pero en CGT, lo que más nos preocupa es la situación que se nos puede generar a los trabajadores. Porque no nos cabe duda que todas las consecuencias, no ya de las multas, de los costes de las adecuaciones de los motores, sino de la pérdida de confianza del cliente engañado y del posible cliente, que obviamente se traduce en pérdidas de pedidos. De momento ya se está rumoreando que algunas inversiones previstas no se van a llevar a cabo.

No queremos entrar en el alarmismo, pensando en cierres de fábricas, pero pensando en el presente o en el futuro más próximo, poniendo como ejemplo lo que pueda pasar de aquí a fin de año, ¿qué pasaría si los clientes se vuelven para atrás, y en vez de los aumentos de producciones anteriormente anunciados vienen recortes? ¿Vamos a ser l@s trabajador@s los que tengamos que asumir esa situación con días de bolsa u otro tipo de medidas que se puedan plantear?

De momento la Dirección de Volkswagen Navarra S. A. dice no saber nada, aunque en algún medio de comunicación ha salido publicado, poniendo en boca de algún sindicalista y de la propia Dirección, que el POLO no está afectado. Si eso es cierto, no sería una mala noticia, pero la experiencia nos hace estar alerta, pues en esta fábrica nunca se había trabajado con amianto, luego han ido apareciendo casos de enfermedades y muertes por esta causa, el reconocimiento de haberse trabajado, de haberse cumplido en todo momento con la legislación pero sin embargo no se sabe nada de las mediciones... ¿Estará la Dirección de Volkswagen Navarra S. A. actuando de la misma manera ante este nuevo escándalo?

Lo que sí es cierto, es, que la pérdida de confianza del cliente, por quien tan poco o nada han mirado, o mejor dicho, a quien han engañado estos irresponsables, puede traernos consecuencias muy negativas, y a pesar de la preocupación de la Plantilla, nadie de este Comité de Empresa, salvo CGT, quiere posicionarse.

CGT ya ha pedido una reunión urgente de la Comisión Sindical de Seguimiento del Comité de Empresa, en la que propondrá que se exija a la dirección de Volkswagen Navarra S. A. y a la de todo el Consorcio, la depuración total de responsabilidades, y que ante posibles recortes de producción provocados por este escándalo, estos no repercutirán en la plantilla actual, eventuales incluidos, y mucho menos se aplicarán días de bolsa frente a dichos recortes,

asumiendo la empresa, a futuro, los posibles días de cierre que puedan producirse por esta circunstancia, y que se haga partícipe de esta reivindicación, al resto del Comité de Empresa Europeo y Mundial.

Como decíamos, esto va a traer cola e imaginamos que otras marcas también se van a ver afectadas, pues mientras los consorcios tratan de enfrentar a sus propias plantillas, entre ellos están muy unidos, y siempre buscan soluciones conjuntas a sus problemas. De momento, ya hay rumores de que otros fabricantes europeos también podrían haber trampeado sus motores. Ha sonado el nombre de BMW pero, al parecer, aunque no han trascendido nombres, habría más.

Que cada palo aguante su vela. CGT tiene muy claro que intentará por todos los medios que esta plantilla, que ha dado su salud para ser la más productiva del Grupo, no pague las consecuencias de las irresponsabilidades de sus dirigentes.

SALUD.

Landaben, 30 de septiembre de 2015

Sección Sindical de CGT-LKN en Volkswagen Navarra S.A.