

Think Black



Una representación de la Sección Sindical de CGT en Volkswagen Navarra S. A. ha participado en la 1ª Conferencia Internacional de Trabajadores de la Automoción que se celebró en Sindelfingen (Alemania) entre el 13 y el 18 de octubre.

Como no podría ser de otra manera, el escándalo de las emisiones de Volkswagen es uno de los temas estrellas de esta Conferencia. Y las noticias que se escuchan no son nada buenas, sobre todo en lo que pueda afectar al futuro de las fábricas y al mantenimiento de las plantillas.

Al parecer, en la fábrica de Hannover, donde se fabrica la Transporter, el Amarok, el Porsche Panamera, etc., 1000 trabajadores con contrato eventual para tres años, los cuales comenzaron su contrato este año, serían despedidos el 31-1-2016, así mismo, se han paralizado determinadas inversiones.

De la misma manera, y dentro del conjunto de fábricas de Alemania, 986 trabajadores con el mismo tipo de contrato, eventual con tres años de duración, finalizarían el mismo en 2016, 3906 que finalizarían el suyo en 2017 y 2354 que lo harían en 2018, serían despedidos en breve.

En fábricas donde tenían incorporado un turno de trabajo en sábado, como Kassel en Alemania, o Puebla en México, ya lo han quitado y en Brasil han despedido a un número importante de trabajadores/as. Igualmente se han reestructurado las producciones en determinadas plantas donde se fabricaban motores, desapareciendo algunos turnos de trabajo.

Todo esto solo es la punta del iceberg, del plan estratégico diseñado para paliar el desastre provocado por la estafa a nivel mundial que la Dirección de Volkswagen diseñó y que, según dijeron al destaparse el fraude y las posibles consecuencias del mismo, no afectaría al empleo... ¡Pues menos mal!

En realidad, según la información que transmitió el presidente del Comité de VW-NA a la vuelta del Comité Mundial, la nueva Dirección del Grupo informó de que llegan tiempos difíciles. Dijeron que hay 10 millones de coches repartidos por 28 países sin homologar y que se está diseñando una batería de medidas para conseguir su homologación. Con el alto coste que ello conlleva.

Que se va a aplicar un programa de eficiencias "doloroso" que conlleva recortes en general y que los puestos de trabajo están en el aire. Que tienen graves problemas de liquidez, en parte, debido a las sanciones anunciadas y a

las reparaciones que deberán llevarse a cabo, en parte, debido a que un número importante de los vehículos vendidos, miles de millones de euros, están financiados por la financiera de Volkswagen, los cuales no saben si van a poder recuperar.

Que debido a la pérdida de credibilidad y a las dudas sobre la viabilidad del Grupo hay problemas para conseguir la financiación necesaria para el desarrollo del trabajo diario, que asciende a una cifra de entre 30.000 y 40.000 millones al año. Que el problema de liquidez es tan grave que corre peligro incluso el pago de las nóminas, etc...

De esto nos enteramos al mismo tiempo que aparecen en prensa nuevas noticias, cada vez menos tranquilizadoras. Resulta que Volkswagen habría admitido la existencia de un segundo software para trucar las emisiones, favoreciendo el sobrecalentamiento del catalizador de control de emisiones para así separar los gases emitidos, NOx y CO2, en un intento de seguir camuflando las emisiones reales.

La cosa tiene su miga, y de lo que nos iremos enterando conforme avance el tiempo. Para que luego vengan estos caraduras y digan que la culpa es de un puñado de trabajadores, el 0,01% según dicen. Nos quieren hacer creer que en Volkswagen cualquier don nadie puede tomar la decisión de encargar dos software y ponerlos en una millonada de coches, un número todavía indeterminado ya que cada pocos días lo cambian, sin que quienes toman las decisiones hasta de la compra del último tornillo tengan conocimiento de ello.

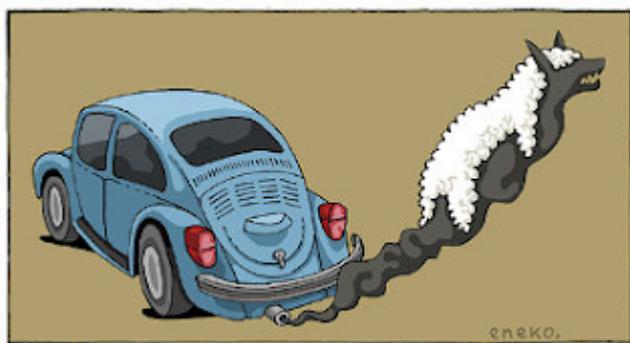
La cúpula directiva de Volkswagen lo sabía desde hace tiempo, mucho tiempo, y si este escándalo ha salido a la luz ahora, es más que previsible que sea fruto de la venganza del Sr. Piech contra el Sr. Winterkorn, en esa guerra que han mantenido por el poder en el consorcio. Cuando Winterkorn salió reforzado de esta guerra, forzando la retirada de Piech, el biógrafo de este último dijo lo siguiente *"en esta guerra sólo va a haber un perdedor, y este no va a ser Piech"*, y a la vista está que no, ni "políticamente" ni económicamente, pues cuando bajaron las acciones del Grupo fruto de este escándalo, Piech podría haber comprado un 1,5 % de las acciones de Volkswagen. Sin duda una gran estrategia por su parte.

Primero nos manipulan y engañan y acto seguido nos toman por tontos. Al final seguramente, y con la inestimable ayuda de los de siempre, tratarán de hacernos creer que los culpables somos nosotros, quienes montamos en los coches los componentes que nos sirven en contenedores perfectamente secuenciados, y que Volkswagen, en un acto de altruismo sin precedentes, nos está haciendo un gran favor al seguir manteniendo nuestros empleos, si es que en un "alarde de generosidad" lo hace.

Compañeros/as, todo este escándalo tendrá, ya las está teniendo, consecuencias en cadena. La pérdida de confianza en nuestros productos llevará a una disminución de los pedidos. Esta disminución de pedidos llevará a una bajada de producciones y ésta llevará a reestructurar los centros de producción y las plantillas.

Llevará a concentrar las producciones en determinadas plantas, las alemanas por supuesto, como ya ha pasado en otros tiempos no muy lejanos, porque Alemania, en su condición de accionista, le exigirá a Volkswagen fabricar "en casa" y si tiene que haber recortes de plantillas que éstos sean en las colonias de explotación repartidas por el resto del mundo, llámense Sudamérica, Sudáfrica o España, entre otras.

En la Asamblea de Afiliados/as de CGT, celebrada el pasado sábado 17 de octubre, se acordó dar los pasos necesarios para celebrar ASAMBLEAS GENERALES en fábrica.



Volkswagen: Un lobo con piel de cordero

Salud

2015

Landaben a 19 de octubre de

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