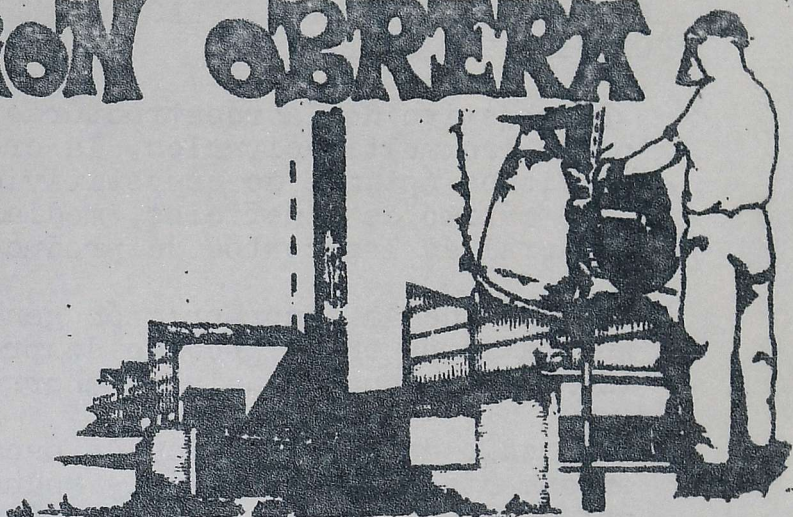
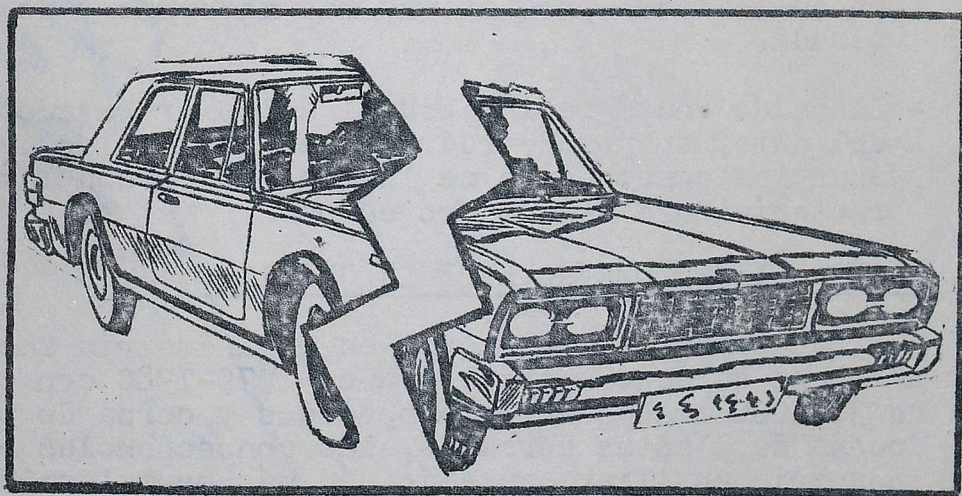


# FUSION OBRERA



CALES: c/ García Goyena 8 bajo  
Hono 70 02 12  
Orto de lunes a viernes de 7 a 10

## LA CRISIS GENERAL DEL AUTOMOVIL Y SU REPERCUSION EN TAFALLA Y SU ZONA



EDITA  
COLECTIVO UNITARIO

MARZO 81

27

EL PROCESO DE REESTRUCTURACION MUNDIAL EN EL SECTOR DEL AUTOMOVIL:

El objetivo de la reestructuración es, en la lógica de las multinacionales, la creación de las condiciones óptimas de competitividad y de obtención del máximo de beneficios, mediante la disminución general de los costos de producción:

- A través de la incorporación generalizada de los automatismos en el proceso de producción, lo que tiene como consecuencia el ahorro de mano de obra
- Por medio de una política de escala, que consiste en aumentar la producción y reducir la gama de vehículos. Actualmente se considera en dos millones la cifra mínima de producción global por multinacional para ser competitiva, cifra que en las perspectivas a corto plazo se sube a la cantidad de tres millones de unidades.
- Reduciendo los costos de los componentes del auto lo que implica la reestructuración de la industria auxiliar, acelerando su proceso de concentración en unidades productivas más modernas y de alta tirada.
- Lanzando una agresión brutal a los trabajadores del auto, en pos de reducir las plantillas, y adecuar las condiciones de la mano de obra a las características de sus proyectos.

EL MOVIMIENTO OBRERO ANTE LA CRISIS:

La crisis del automóvil en la industria americana se ha saldado entre los años 1979-1980 con cerca de 300.000 trabajadores despedidos y cerca de una docena de plantas cerradas, las consecuencias en la industria auxiliar han sido aún más brutales: 650000 puestos de trabajo eliminados, las expectativas -- incluso con el relanzamiento de las ventas para 1981 y 1982 es la pérdida de 200.000 puestos de trabajo más. Así es como las multinacionales americanas preparan el contrataque en la batalla por el mercado.

En Europa, escenario próximo de la batalla más importante entre las multinacionales del automóvil,



FIAT ha amenazado a su plantilla con despidos masivos (14.500) y ha marchado a la prueba de fuerza con los trabajadores, de ésta lucha FIAT ha salido victoriosa al imponer con la colaboración de la burocracia sindical la formula de la "movilidad externa" que es un simple despido solapado. PEUGEOT -- que dice tener a estas alturas 25.000 millones de -- pérdidas propone ya 2.500 despidos de inmediato.

Además de la politica de despidos masivos, se ha aplicado en casi todas las fábricas del auto en Europa regulaciones de empleo de mayor o menor duración.

Lo que quiere imponer la patronal del sector del auto al movimiento obrero, es un cambio de las relaciones laborales. Así por ejemplo, en un documento del Ministerio de Economía del 23 de Julio de 1.980 se expresa el objetivo, de que en la medida que los niveles de saturación de los mercados hacen muy incierta la demanda, deberá flexibilizarse la mano de obra introduciendo masivamente la contratación a -- tiempo parcial. Esta medida además de introducir la inseguridad en las filas de la clase obrera, y modelar por tanto su combatividad y capacidad reivindicativa, facilitara la división de los trabajadores.

La ofensiva de la patronal del auto no se reduce al terreno del empleo, sino que apunta también a la negociación salarial. Aquí su ofensiva es reducir la capacidad adquisitiva de los salarios, chantajeando con la crisis, el crecimiento de los stocks, -- etc.etc.. Las amenazas de despido le sirven para -- imponer acuerdos de congelación salarial.

El aumento de la productividad a través de la -- elevación de los ritmos de trabajo, la aplicación de la movilidad interna, son agresiones que complementan a las anteriores.

El conjunto de estas medidas implican también -- una terrible ofensiva contra los derechos sindicales de los trabajadores y sus comités de empresa.

Por ello, los gobiernos burgueses, con la colaboración muchas veces de los partidos reformistas, quieren introducir medidas legales que faciliten -- las agresiones de la patronal. En Italia, por ejemplo, el acuerdo patronal-gobierno-sindicatos para dar rango de Ley constitucional a la "movilidad externa". En el Estado Español el Estatuto de los Trabajadores con el apoyo del PSOE y que legaliza el --

contrato de trabajo a tiempo parcial, etc.

EL LUGAR QUE OCUPA LA INDUSTRIA DEL AUTO EN LA ECONOMIA ESPAÑOLA:

SEAT, RENAULT, FORD, CRISLER y CITROEN dan ocupación a una plantilla de 91.425 trabajadores, los fabricantes de vehículos industriales, proporcionan a su vez 31.186 empleos. El total de los trabajadores en el sector de la automoción suma 122.611 puestos de trabajo, con General Motors el incremento será de 12.000 puestos de trabajo más. El empleo en la industria auxiliar se puede considerar que es el resultado de multiplicar por 5 o 6 el número de empleos directos, lo que equivale a que sumados unos y otros dan un total de 700.000 puestos de trabajo en el estado español.

PLAN DE AGRESION DE LA PATRONAL DEL AUTO SOBRE EL MOVIMIENTO OBRERO DEL SECTOR:

En la actualidad, la magnitud de la crisis del sector del auto en el estado español es tal, que amenaza en distintos grados y formas al movimiento obrero de las empresas del sector, amenazas que ya se han concretado en su forma más brutal de despido masivos en innumerables fábricas de la industria auxiliar.

- AMENAZAS DE DESPIDOS MASIVOS:

Esta amenaza se cierne principalmente sobre el movimiento obrero de SEAT. En la actualidad y a pesar del incremento de las exportaciones (previsión de 131.000 unidades), la caída de la demanda del mercado interior, ha ocasionado un incremento de los stocks. SEAT se encuentra con una regulación de empleo de 60 días (un semestre a 4 horas diarias).

FIAT indicó en su día que sobraban en SEAT unos 10.000 puestos de trabajo. TOYOTA afirmaba que sobraban 18.000 puestos y el propio Gobierno a través del Ministerio de Industria afirma que en SEAT sobran puestos de trabajo.

La política económica del Gobierno, que amenaza con drásticas reducciones de plantilla para las empresas con capital público que tienen pérdidas, puede tener en SEAT un campo de aplicación concreto.

## -- REDUCCIONES GRADUALES DE LAS PLANTILLAS:

Esta política tiene hoy una amplia aplicación en las empresas del sector. Las diferentes medidas aplicadas son: No sustitución del personal que causa baja; Negociaciones de indeznizaciones etc.

## -- REGULACIONES DE EMPLEO:

Medida que esta llevando a efecto en todas las plantillas de las empresas del automóvil y de la industria auxiliar.

## -- CONTRATACION A TIEMPO PARCIAL:

Esta es la modalidad más peligrosa de la ofensiva patronal, pues les permite tener las plantillas fijas al mínimo y según lo necesitan ir contratando y despidiendo al nuevo personal. El instrumento legal que aplican es la Ley Básica de Empleo y el Estatuto de los Trabajadores.

## -- BAJAS INDEMNIZADAS:

Esta política concede a la patronal un instrumento de desmoralización de los trabajadores que debilita su resistencia y prepara el terreno para medidas más duras.

## -- AGRESIONES A LOS DERECHOS SINDICALES:

Para que la patronal pueda avanzar en el terreno de las reestructuraciones, despidos masivos, reducción de salarios, exige como tarea previa vaciar de contenido a los Comités de empresas, poniendo trabas a su funcionamiento.

## -- AUMENTOS DE LA PRODUCTIVIDAD:

Este objetivo la patronal lo consigue por medio de la modernización tecnológica, aumentando los ritmos directamente. Estos aumentos en una situación de estancamiento y retroceso de los mercados, originan exceso de producción, en consecuencia exceso de plantilla y por tanto amenazas de despidos. El aumento de productividad está también ligado a las horas extraordinarias.

## -ATAQUE A LOS SALARIOS:

En las reivindicaciones salariales la patronal acentuara las posiciones duras de cara a los convenios y chantajeara con: "el mantener el puesto de trabajo = congelación salarial"

## POSTURA OBRERA FRENTE A LA CRISIS DEL AUTO

Hoy la crisis afecta en mayor o menor grado a todo el sector del auto. La irracionalidad del sistema capitalista amenaza con estallar en todas sus consecuencias en el sector del automóvil. No es por tanto posible defender los puestos de trabajo sin tomar medidas radicales que vayan directamente a la causa de tal desastre. Hay que reconvertir todo el sector (incluida la industria auxiliar) porque produce en exceso, y para ello hay que levantar otras producciones necesarias para la sociedad. En consecuencia el sector del automóvil debe ser nacionalizado y para esto los trabajadores deben ejercer el control de sus empresas.

Como la anterior medida no esta hoy por hoy al alcance de los trabajadores, las consignas que debemos tener presente en todo momento son:

- Ningun despido
- El puesto de trabajo no es negociable
- Reducción de tiempos de trabajo a paridad de salario.
- Apertura de los libros de cuentas de la empresa a los trabajadores

Para enfrentar las batallas que se avecinan es necesario lo siguiente:

- Campañas de movilizaciones por la reducción del tiempo de trabajo
- Solidaridad de todo el sector y especialmente en el terreno de los despidos
- Dar respuesta a la situación de la industria auxiliar

- Impulsar la celebración de Conferencias del sector del automóvil con alternativas a la crisis del sector.

Por ultimo, no podemos terminar este analisis sin ver las posiciones de los partidos y sindicatos reformistas.

Las direcciones de los partidos PSOE y PCE y por lo tanto de sus sindicatos U.G.T. y C.C.O.O., tienen un mismo común denominador: Respetar el marco del sistema capitalista y por lo tanto de sus leyes y mercados. Un planteamiento reformista que en el periodo de crisis les lleva a pactos con la burguesia para salvar la crisis conjuntamente.

Esto les lleva a la materialización de acuerdos como los Pactos de la Moncloa, y a una politica de consenso que se ha materializado en su apoyo a la Constitución, Estatuto de los Trabajadores, Ley Basica de Empleo, etc.. Para terminar, por el momento, con el AMI entre la C.E.O.E. y U.G.T.

Todo lo anterior lo podemos concretar en:

- Aceptación de la Ley capitalista de la competencia por los mercados
- La aceptación del proyecto de las multinacionales del auto, de utilizar el estado español como plataforma para Europa.
- Apoyar el proceso de integración de las empresas del sector con capital público en las multinacionales.

Ante la amenaza de despidos masivos o de reducciones de puestos de trabajo, aceptan la lógica capitalista de aumentar la competitividad de la empresa y superar la crisis. En consecuencia, segun estas direcciones reformistas son necesarios los despidos para salvar la empresa.

Estos sindicatos reformistas, al defender el "compartir la crisis" dividen al movimiento obrero e impiden la solidaridad necesaria para dar las res-

uestas de lucha ante los graves problemas que se nos  
avecinan a todos los trabajadores.

LA CRISIS EN V.LUZURIAGA S.A. DE TAFALLA

Todo lo expuesto anteriormente es claro que in-  
cide de manera directa en Tafalla y su comarca debido  
a la importancia industrial de la factoria V.Luzuria  
ga. En estos momentos no podemos comparar el caráctē  
de la primera regulaci3n que tuvimos con la que actu  
almente nos ha propuesto la Empresa, porque hoy por  
hoy el peligro de perdidas de puestos de trabajo es  
eminente:

Con el mismo n3mero de Toneladas que a3os ante-  
riores, la Empresa necesita mucho menos personal.

La relaci3n se ve claramente en la comparaci3n  
de las dos regulaciones:

- Enero 1978...con 3.814 Tm de pedidos..719 trabaja-  
dores en regulaci3n
- Febrero 1978..con 4.600 Tm de pedidos.518 trabaja-  
dores en regulaci3n
- Marzo 1981..con 4.700 Tm de pedidos..829 trabaja-  
dores en regulaci3n.

Se debe tener en cuenta que entre 1.978 y 1981  
la variaci3n de la plantilla es de 6 operarios m3s.

¿ Porqu3 necesita la Empresa menos personal a  
igualdad de pedidos ?. Las razones son varias:

- Puesta a punto de la Buhrer II
- Mayor mecanizaci3n
- Aumento de los ritmos de trabajo
- Mejora de las t3cnicas de trabajo
- Movilidad de plantilla
- Reducci3n de accidentabilidad (25% menor en 1980  
es decir unas 10.000 horas de trabajo aprox.)
- Reducci3n de absentismo ( en 1980 el 25,4% menor  
que en 1978 )



Naturalmente, las razones anteriormente expuestas que suponen para la Empresa un EXTRAORDINARIO aumento de la productividad, son debidas a NUESTRO TRABAJO ( por ejemplo: aumentos de los ritmos de trabajo ) o a NUESTRA COLABORACION ( por ejemplo: al buen funcionamiento de los Comités de Seg. e Hig. y a la Comisión de Absentismo ) y por lo tanto no vamos a permitir que nuestro esfuerzo vaya a servir para dejar parte de nosotros en la calle.

Ante esto, el COLECTIVO UNITARIO ya marcó en un comunicado cual va a ser su línea de actuación en el futuro de cara a garantizar todos los puestos de trabajo, los cuales coinciden con los planteados por el Comité de Empresa como condición a negociar con la Dirección para aceptar o no la regulación de empleo propuesta.

- No al aumento de los ritmos de trabajo
- No a las horas extraordinarias
- Reducción de horario de trabajo
- Aumento de vacaciones, permisos, licencias, excedencias etc.
- Participación y acceso a los datos de la Empresa.

MEMORIAS DE V. LUZURIAGA

	AÑO 1974	1975	1976	1977	1978	1979
FONDOS PROPIOS RESERVA	671 MILLONES	2.467 MILLONES	2.608 MILLONES	2.885 MILLONES	3.250 MILLONES	6.313 MILLONES
SUELDOS	865 MILLONES	1.099 MILLONES	1.424 MILLONES	2.220 MILLONES	2.400 MILLONES	2.683 MILLONES
BENEFICIO COMERCIAL	343 MILLONES	259 MILLONES	214 MILLONES	275 MILLONES	193 MILLONES	241 MILLONES
BENEFICIO BRUTO EXPLOTACIÓN	1.997 MILLONES	1.988 MILLONES	2.734 MILLONES	4.042 MILLONES	4.345 MILLONES	5.128 MILLONES
PLANTILLA V. LUZURIAGA	3.149 OPERARIOS	3.099 OPERARIOS	3.412 OPERARIOS	3.384 OPERARIOS	3.282 OPERARIOS	3.266 OPERARIOS

DATOS COMPARATIVOS

	AÑO 1979	AÑO 1979	AÑO 1980
EXPORTACIÓN	785 MILLONES	900 MILLONES	1.165 MILLONES
PRODUCCIONES:			
TAFALLA	53.877 Tm.	59.277 Tm.	64.740 Tm.
PASAJES	24.117 Tm.	24.931 Tm.	23.886 Tm.
ACERO MOLDEADO	1.596 Tm.	1.445 Tm.	1.635 Tm.
LAMINACIÓN	74.165 Tm.	74.383 Tm.	73.674 Tm.
FACTURACIONES	7.096 MILLONES	8.667 MILLONES	10.263 MILLONES
NOTA: EN LAS FACTURACIONES LOS DATOS SON DE NOVIEMBRE A NOVIEMBRE DE CADA AÑO			

Estos puntos para nosotros son PRIMORDIALES y van a ser nuestro caballo de batalla en los próximos convenios y negociaciones. La Empresa por su parte ya nos anuncia que lo anterior supone pérdida de productividad y que por lo tanto no es posible negociarlo. Nosotros creemos que sí es negociable ya que la Empresa tiene otras posibilidades de mantener los costos aún cediendo en los puntos anteriormente expuestos, y desde luego, tiene también la salida de reducir sus intocables beneficios, cosa muy lógica en estos tiempos que tanto nos aconsejan eso de "apretarse el cinturón"

### LA INFLUENCIA EN LA ZONA

La influencia del sector del automóvil en la zona es de suma importancia no sólo por la gran cantidad de trabajadores afectados directamente sino por la repercusión que estos tienen en otras ramas y sectores ( consumo, alimentación, construcción etc.) que indudablemente se verán afectados indirectamente.

Recordemos que en Tafalla, además de V. Luzuriaga se encuentra gran cantidad de talleres que dependen casi exclusivamente del auto: Martínez, Seat, Lun Citroen, Renault, Talleres Norte, Berasoain, Aznar, Mauro Urroz, etc.. En Olite está la fábrica de tubo de escape Ingarsa ( 25 operarios ) Talleres Olite y algún pequeño taller más. En Peralta: talleres Alonso, Abel, Seat, etc. y lo mismo en otros pueblos.

De la propia empresa V. Luzuriaga se derivan bastantes empresas auxiliares: Lizarazu (13 trabajadores) Asenjo (5) Lerga (10) Maymo (8) Hnos. Gorde de Olite etc., suministradores de materiales eléctricos Químicos, imprenta etc.. Solamente en transportes ( Gerposa, Oneca, La Guipuzcoana, Quiroga ) supone más de 50 puestos de trabajo.

La importancia en la zona es vital con más de 2.000 puestos de trabajo.

Su mantenimiento o reconversión es hoy una de nuestras principales tareas.