# *Conclusiones del Consejo Mundial del Automóvil de la FITIM*

### *Wolfsburg, Alemania, 26-27 de septiembre de 2000*

La industria del automóvil sigue cambiando rápidamente. La actual oleada de fusiones, alianzas y adquisiciones es simplemente la última fase de un proceso que comenzó hace decenios y que es un elemento central de la globalización económica.

Al principio, la globalización se realizaba sobre todo por medio del comercio, pero luego, especialmente en la industria del automóvil, cada vez más mediante inversiones en capacidad de producción. Como resultado, aumentó la competencia mundial, lo que provocó una oleada de reestructuración en la industria, que empezó en América del Norte y se ha extendido a Europa occidental, Asia oriental e incluso a economías emergentes. Además, el hincapié ideológico en producir valor para los accionistas influye cada vez más en el mundo empresarial.

Los principales elementos de la reestructuración comprenden:

- modificaciones del proceso de producción
- introducción de nuevas tecnologías
- externalización del trabajo que anteriormente se realizaba en el interior, es decir, una reducción de la integración vertical de la empresa
- la formación de "nuevas" empresas fuera de las operaciones existentes y su venta a terceros (p. ej., Delphi y Visteon).

Aunque las presiones de globalización y de producir valor para el accionista son la causa de la reestructuración de las empresas, la globalización les proporciona también importantes medios para imponer sus planes. La amenaza de desinversión y cierre de plantas o, a la inversa, de no hacer nuevas inversiones, se utiliza en todo el mundo para ejercer presión sobre los trabajadores y sus sindicatos a fin de que acepten cambios favorables al Capital.

Las consecuencias para los trabajadores y sus sindicatos siguen siendo sumamente graves. Abarcan:

- disminuciones de empleo en gran escala
- ajuste a constantes cambios en las prácticas de trabajo y en los sistemas salariales
- intensificación del trabajo
- debilitamiento de la capacidad del sindicato para representar a los trabajadores.

Para afrontar esos desafíos, los sindicatos han de responder a todos los niveles, desde el lugar de trabajo hasta el mundial. Hemos de dirigir nuestras demandas a los empleadores y a los gobiernos. Pero - y esto es aún más importante -, si queremos tener éxito en dar a la globalización una dimensión social, hemos de reforzar nuestras propias estructuras, sobre todo a nivel internacional.

Los **empleadores** han de tomar mucho más en serio que antes sus responsabilidades sociales. Sencillamente, es inadmisible que las empresas ejerzan constantes presiones para reducir las facultades reglamentarias y de protección del Estado sin asumir más responsabilidad en

- el mantenimiento y la creación de empleo
- la cooperación en la reducción del tiempo de trabajo y la limitación de las horas extraordinarias

- la búsqueda de nueva esferas de actividad productiva y la oferta de productos que creen empleo y sean social y ambientalmente deseables
- la justa compensación de los trabajadores afectados por medidas de reestructuración e inversión en formación y reconversión de la fuerza de trabajo

En particular, los empleadores tienen que preocuparse más por la protección de los derechos de sus trabajadores. La FITIM ha propuesto un Código de Conducta Tipo para las empresas transnacionales, en el que se exige lo siguiente:

- cumplimiento de las normas laborales fundamentales de la OIT
- un sueldo y condiciones de trabajo decentes
- la aplicación de estas dos condiciones a las compañías proveedoras.

La FITIM propondrá su código de normas mínimas a los empleadores de la industria del automóvil, y espera que cooperen en su aplicación.

Los **gobiernos** han de reafirmar su importante función como *fuerza compensatoria* de la influencia de las empresas. La globalización económica ha supuesto una erosión de las protecciones sociales y de la capacidad de los sindicatos para representar debidamente los intereses de los trabajadores, lo que no presagia nada bueno para la salud de nuestras sociedades.

En ciertos sectores, en particular el de los mercados financieros, la desreglamentación ha ido demasiado lejos. El capitalismo de casino está desestabilizando los fundamentos económicos, amenazando la salud económica del planeta. La creación de *instituciones para regular y estabilizar las corrientes financieras,* y hacerlas más transparentes es una tarea esencial del gobierno. Insistimos en esas medidas porque son una condición previa para el buen funcionamiento de la industria de que dependen nuestros empleos.

La creación de una nueva estructura financiera mundial ha de vincularse a una *reforma de las instituciones económicas internacionales existentes* (Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional, OMC, etc.), que han de reformarse para promover el desarrollo económico sostenible, lo que comprende la aplicación de las normas laborales fundamentales de la OIT.

En segundo lugar, *políticas industriales* para mantener y crear empleos, y ajustar la asistencia a las empresas y a los trabajadores adversamente afectados por la reestructuración de la industria.

Por último, es esencial detener la ruinosa *competencia por inversiones directas.* Los gobiernos tienen una responsabilidad directa en esta esfera. Son ellos quienes exoneran a partes de su territorio soberano de la reglamentación laboral y sobre medio ambiente, reducen impuestos, se deshacen de tierras, crean infraestructura e incluso hacen contribuciones directas para atraer capitales. Esto no sólo constituye una merma para el tesoro público en beneficio de los accionistas, sino que ayuda también a los empleadores a enfrentar a unos trabajadores de una región o país contra los de otra u otro.

Los **sindicatos** de la industria del automóvil han de reforzar sus estructuras y actividades para afrontar con éxito los desafíos mencionados. Los afiliados a la FITIM de todo el mundo están tomando ya medidas en ese sentido, pero, debido a la creciente importancia del nivel internacional, es preciso reforzar la labor de la FITIM. En consecuencia, los delegados a este 10º Consejo Mundial de la FITIM piden a la Federación que tome las siguientes medidas:

1. La FITIM desarrollará estructuras y métodos de trabajo que nos permitan
   i. tratar rápida y efectivamente el gran número de novedades a que hemos de hacer frente como resultado de la constante globalización económica;
   ii. trabajar en las nuevas alianzas estratégicas de la industria del automóvil;
   iii. elaborar y reforzar mecanismos de coordinación internacional entre órganos de empresa como los consejos mundiales.
2. La comunicación y cooperación efectivas son condiciones previas para mejorar y desarrollar los órganos existentes en la FITIM, como los consejos mundiales. Las nuevas alianzas estratégicas en la industria del automóvil plantean un importante desafío a este respecto. En consecuencia, recomendamos que:
   i. en la labor de la industria del automóvil de la FITIM se conceda la máxima prioridad a facilitar la comunicación y el intercambio de información;

ii. la FITIM fomente la creación de estructuras de comunicación e intercambio de información y grupos de trabajo que abarquen las compañías que forman parte de las principales alianzas de la industria del automóvil antes de finalizar 2002.

3. Otra tarea esencial de la FITIM es fomentar la potenciación de los sindicatos, incluida la sindicación de instalaciones de la industria del automóvil. La FITIM debe elaborar proyectos específicos de potenciación de los sindicatos con la asistencia de sus afiliados. Se debe conceder especial prioridad a la sindicación de las instalaciones de producción de automóviles no sindicadas.

4. También es primordial que la FITIM promueva el respeto de las normas laborales fundamentales de la OIT, según se describen en el Código de Conducta Tipo de la FITIM.

   i. la FITIM impulsará la aplicación del Códigos de Conducta que cumplan las normas mínimas de su Código Tipo en empresas de la industria del automóvil;

   ii. la FITIM señalará como referencia a importantes empleadores de la industria del automóvil que respeten la disposición de su Código de Conducta Tipo;

   iii. en caso de graves violaciones de las normas laborales fundamentales, la FITIM, en cooperación con sus afiliados, lanzará proyectos y campañas para lograr que se respeten los derechos de los trabajadores y de los sindicatos.

5. Otra tarea central de la FITIM es:

   i. elaborar mecanismos para la coordinación de estructuras de empresa, como los consejos mundiales, a nivel mundial. Las nuevas alianzas en la industria del automóvil, que aplican estrategias de racionalización en la totalidad de ellas, pero siguen siendo más o menos independientes, son una perfecta ilustración de la necesidad de esa coordinación;

   ii. mejorar el funcionamiento de los consejos mundiales existentes aplicando las recomendaciones adoptadas por el Comité Ejecutivo de la FITIM en Santiago (Chile), teniendo en cuenta al mismo tiempo los problemas especiales que plantean las alianzas estratégicas en el sector.

6. Para ayudar al Secretariado, al Comité Ejecutivo y al Comité Central de la FITIM en lo relativo a la aplicación de Programa de Acción en la industria del automóvil, recomendamos la creación de un *grupo de trabajo sobre la industria del automóvil*, con una representación regional apropiada. Su labor abarcaría:

   i. hacer contribuciones al proceso de formulación del próximo Programa de Acción de la FITIM;

   ii. mejorar la comunicación y el intercambio de información;

   iii. desarrollar estructuras y proyectos apropiados de la FITIM a nivel de la industria y de la empresa;

   iv. fomentar los Códigos de Conducta, la supervisión de sus disposiciones y su aplicación.