

Reseña

Intervención en la Conferencia Nacional de Sindicatos de la Industria Automotriz en México

Huberto Juárez Núñez

Aportes, Revista de la Facultad de Economía, BUAP, Año IX, Número 27, Septiembre-Diciembre de 2004

I

La historia reciente de la industria del automóvil en México se remonta a los primeros años de la década de los ochenta. En el contexto del agotamiento del período denominado “desarrollo estabilizador”—catalizado por la caída de la renta petrolera, el crecimiento de la deuda externa y una drástica caída del mercado interno—, los segmentos más dinámicos de la economía, especialmente los vinculados a la inversión extranjera, iniciaron procesos de reestructuración orientados hacia la producción de exportación. La industria automovilística fue pionera en este proceso.

Como parte de una estrategia de relocalización de la producción a escala internacional, las filiales de las transnacionales automotrices primero instalan nuevos procesos para la fabricación de motores y partes y, hacia finales de los años 80', nuevas plantas para el ensamble de unidades terminadas cuyo destino es preferentemente el mercado norteamericano.

El crecimiento del valor de las exportaciones automotrices revela la efectividad de las nuevas políticas. En una escala de millones de dólares: en 1982 era de 531; para 1986 fue de 2,268.7 (autopartes 570, Mo-

tores 1,153); en 1990 se duplicó a 4,803.8 (autopartes 662, motores 1,478); 1994 el primer año del TLCAN la cifra fue de 10,796.5 (autopartes 3,114.2, motores 1778.1) y para el año 2000 se exportaron productos con un valor de 32,257.4 millones de dólares (autos terminados 21,490.5, autopartes 8,626.1, Motores 2,140.8).

II

Esta reconversión industrial tuvo como un ingrediente importante cambios en los escenarios laborales que pueden resumirse en dos frases: adelgazamiento de los Contratos Colectivos de Trabajo y Atomización Sindical.

El gremio automotriz fue sometido a severos cambios en aspectos centrales de la relación de trabajo cuando se incorporaron las nuevas figuras de flexibilidad y calidad en el proceso de trabajo, cuyo parteaguas puede identificarse en el hecho de que se logró desvincular los niveles de salario de los derechos de escalafón (escalafón ciego le llamaron) y las percepciones se indexaron al desempeño, la aptitud y la actitud cotidianas. Lo anterior generó la aparición de los Operarios Flexibles y Polivalentes ahora funcionando en Equipos de Trabajo.

En la otra mano, la dispersión de las plantas hacia nuevas regiones productoras, con el apoyo gubernamental irrestricto, permitió la fragmentación sindical cuya base ya estaba presente desde dos décadas atrás en la división entre sindicatos miembros de la CTM y sindicatos independientes.

Este hecho generó debilidades estructurales en los trabajadores y así fue como las gerencias pudieron desarrollar políticas laborales muy diferenciadas, aún dentro de plantas de un mismo corporativo. Los trabajadores del centro, con historias sindicales de décadas, pudieron resistir mejor el embate, en tanto, los trabajadores de las plantas del norte del país *nacieron flexibles* e incorporaron a su cultura laboral de manera inmediata las normas de aliento japonés que sustentan la figura del obrero flexible.

Puede entenderse entonces que aspectos como la cooperación y la solidaridad intersindical fueron los grandes ausentes en la fase cuando la producción de exportación madura se constituyó en el rubro principal de la producción automotriz en México.

III

Hacia el principio de los años noventa aparece un nuevo ingrediente: la industria nacional de autopartes es sustituida por la empresas fabricantes de clase mundial quienes ocuparon un vacío que en México nunca se pudo cubrir a pesar de los Decretos de apoyo de los años sesenta y setenta que exigían un alto porcentaje de integración de partes de origen nacional.

Las nuevas integraciones industriales que exigen una reorganización y un papel más activo de los proveedores (Outsourcing) se realizaron en México con empresas

transnacionales socias y para los años de inicio del TLCAN podemos observar que los agrupamientos automovilísticos se están formando en una estructura cuyo pivote es una empresa integradora / ensambladora sustentada en fuentes de aprovisionamiento externo.

Este hecho generó efectos opuestos en el empleo de la industria: por una parte la plantilla de trabajadores en las fábricas terminales permaneció estancada en el orden de 60 mil trabajadores porque el crecimiento de la producción se sustentó en nuevos puestos de trabajo para las plantas fabricantes de partes (en 1990 había 237,480 trabajadores y diez años después la cifra creció hasta 413,544).

Los nuevos empleos de los años noventa nunca fueron equivalentes a los de los trabajadores que ingresaron diez años atrás. Los trabajadores de este nuevo segmento por lo regular tienen dos desventajas: menores salarios y prestaciones y sus derechos de asociación se cubren dentro de las reglas formales de la Ley Federal del Trabajo, pero en la realidad los que proliferan en el ambiente son los llamados *sindicatos de protección*.

Aparece entonces un hecho que puedo decir es extraordinario: por un lado, la calidad del trabajo a lo largo de la cadena se homologa, la parte fabricada debe ser tan buena y de calidad equivalente al ensamble final, de otra manera el auto no arranca, no se exporta, no se vende. Por otra parte, las diferencias entre los trabajadores se profundizan y se impermeabilizan. Los trabajadores de las plantas de autopartes perciben 60%, 50%, o incluso un tercio de los ingresos de los trabajadores del ensamble y no hay forma de que un escalafón los conduzca a los puntos de trabajo donde se ganan los

mejores salarios.

Cuando digo que las diferencias se impermeabilizan, me refiero al hecho de que la ausencia de conexiones sindicales se vuelve una norma. Están muy cerca, o incluso están laborando dentro de la mismo techo (especialmente en la fábricas modulares), usan los mismos controles para la calidad, se desempeñan a la misma velocidad, pero han permanecido cada vez más lejanos en relación a las ligas intersindicales.

IV

A finales de los años ochenta aparecen algunas iniciativas en el sentido de formar organismos de discusión y cooperación intersindicales. En los años noventa se conoce que en dos ocasiones los proyectos reaparecieron. Pero todos esos intentos de unidad del gremio fueron efímeros. Desacuerdos y diferencias entre las dos grandes corrientes sindicales, disputas en torno al liderazgo de la nueva organización y presiones muy fuertes de las gerencias y de la autoridades del trabajo, abortaron una y otra vez los proyectos.

En el fragor de las preocupaciones cotidianas para *sacar la producción diaria*, para resolver los pequeños y grandes conflictos con las gerencias, los grandes sindicatos de la industria automotriz se atrincheraron y se aislaron cada vez más mientras que en un lapso de diez años, la producción anual pasaba de 800 mil unidades a 1.8 millones, de las cuales cerca de 1.5 millones fueron para la exportación.

La fase del boom fue interrumpida en el año 2001 cuando la economía (y la demanda) norteamericana entra una profunda desaceleración. Las flexibilidades construidas diez años muestran nuevamente su val-

or para las gerencias, sólo que en sentido inverso: las plantas contraen la producción a lo largo de la cadena, se multiplican los “paros técnicos” con su correspondiente reducción de salarios, aparecen nuevas formas de reducciones de jornada, etc.

IV

Este escenario de contracción de la producción plantea a las organizaciones sindicales la necesidad de cambios en las estrategias para enfrentar los problemas. El aislamiento gremial empieza a ser revisado por los líderes de los dos grandes grupos sindicales y la posibilidad de aprovechar espacios de discusión y cooperación conjuntos toma fuerza.

Colaboran para esto, la presencia en México de una oficina muy activa de la Federación Internacional de Sindicatos de la Industria Metalúrgica (FITIM) y de redes internacionales de académicos universitarios como la International Research Network on Autowork in the Americas (IRNAA), formada por investigadores universitarios de México, Canadá y Estados Unidos, quienes en los últimos años desarrollaron agendas de discusión en la que se involucraron sindicatos de los tres países.

Más de una docena de reuniones promovidas por FITIM e IRNAA entre 2000 y 2003 crean un ambiente para reconocer que muchos de los obstáculos para la cooperación intersindical provienen de la falta de comunicación y lo más importante: la comprensión de que la nueva fase de la industria automotriz ha homologado la problemática de las relaciones laborales para cetemistas e independientes. La necesidad de generar intercambios de información y coordinación mínima para actualizar agendas es uno de

los frutos importantes de este período.

Debe indicarse que aunque fueron los sindicatos de las plantas terminales quienes desarrollaron la iniciativa, siempre buscaron la presencia de sindicatos de diversas plantas de autopartes.

La posibilidad concreta de avanzar hacia un organismo de cooperación a nivel nacional surgió en el Seminario Internacional “Trabajadores y región frente a los nuevos retos. Hacia una Agenda del Futuro”, evento realizado en octubre del 2003 en la ciudad de Puebla con el patrocinio del CONACYT, IRNAA y diversos sindicatos.

Encuentros preparatorios en la primavera del 2004, que incluyeron la presentación del proyecto ante el titular de la Secretaría del Trabajo, condujeron que para el mes de abril de este año y en el contexto de la IV Conferencia Internacional de IRNAA, los sindicatos de la industria se dieran cita en la ciudad de Aguascalientes y acordaran la formación de la Conferencia Nacional de Sindicatos de la Industria Automotriz en México (CONSTA).

Con la representación mayoritaria de los sindicatos de las plantas de ensamble, con la ausencia de las delegaciones de tres de las doce grandes plantas, pero con la presencia de media docena de sindicatos de autopartes de diversas regiones, CONSTA hace su aparición en el escenario nacional, con el objetivo de iniciar una nueva fase en el sindicalismo automotriz en el país.

Como dice su acta constitutiva, “*la Conferencia representa la realización de una Agenda para el Futuro en un desahogo de temas y de propuestas en el ámbito general, bajo la premisa del respeto absoluto a la autonomía organizativa y estructural de cada sindicato, de su central obrera*

matriz y de sus relaciones laborales establecidas, sus estrategias particulares de negociación y sus avances posibles de cada cual. CONSTA es sin embargo una posibilidad de fortalecer las capacidades de negociación y de mejora de los conjuntos de trabajadores automotrices y de empresas de autopartes pero además de ampliar la representación del sector en áreas hasta ahora limitadas por la segmentación sindical preexistente”.

En horabuena. Los asistentes invitados: académicos de los tres países de América del Norte, representantes de organismos sindicales de EU (UAW), Canadá (CAW), Brasil (CUT), la FITIM; todos, saludamos el nacimiento de CONSTA y esperamos que su presencia fortalezca la presencia de los sindicatos en el escenario nacional generando planteamientos alternativos a la actual política económica y para beneficio de los trabajadores del gremio.