

¿Vivir para trabajar o trabajar para vivir?

Para los empresarios, los trabajadores y trabajadoras no somos sino máquinas destinadas a la producción de mercancías, máquinas que alquilan por horas para ponerlas a funcionar en sus fábricas.

Pero no somos máquinas: somos personas. Tenemos familias, y una vida más allá del trabajo. Nos cansamos durante la jornada laboral. Queremos tener tiempo libre para dedicarlo al ocio, y estar relajados para disfrutarlo...

¿Cómo hacerlo si nos exprimen cada segundo para sacar el máximo beneficio, y luego nos envían al paro como desechos?

¿Sabes cuánto gana el jefe de PSA?

Carlos Tavares, CEO de PSA Peugeot Citroen, tiene un salario anual de 1.300.000 € (3.561€ diarios). El resto de miembros de la junta directiva cobran 618.000 € de sueldo. A esto hay que añadirle acciones y stock options. Un trabajador de planta de PSA tiene que trabajar 50 años para cobrar lo mismo que Carlos Tavares en un año. El 7 de enero, Tavares ya ha ganado el salario de un trabajador de PSA



Desde 1980 hasta hoy, hemos vivido una época de impresionante desarrollo tecnológico. La industria, como corazón de la producción económica, fue el primer ámbito de aplicación de todas estas tecnologías, y aún hoy continúa siendo un sector siempre dispuesto a la introducción de nuevas técnicas que permitan fabricar más rápidamente y con mayor facilidad. La automatización en la década de los 80, la robotización en los años 90, la informatización a comienzos del siglo XXI, y, a día de hoy, la industria 4.0, han sido medidas innovadoras que han permitido simplificar y optimizar los procesos de producción. Nuevas formas de organización industrial, como la cultura LEAN, van aún más allá en esa mejora de la eficiencia en la fabricación.

Y el proceso, como es natural, no se detiene. A medida que fabricamos, conocemos mejor el producto y las herramientas empleadas para fabricarlo. Sabemos mejor cómo producirlo, somos capaces de hacerlo con mayor precisión y rapidez, hasta el punto de que podemos fabricar varios modelos con una única línea, cambiando algunos elementos clave. En el caso de PSA-Peugeot, esto se ha traducido en la instalación de la plataforma CMP y el modelo monoflux, simplificando aún más el organigrama de la fábrica sin reducir la producción.

Pero cuando echamos un vistazo a nuestras condiciones de trabajo, a las funciones que desarrollamos, al esfuerzo que requiere de nuestra parte la fabricación, no parece que ese progreso

haya supuesto una gran mejora para nosotros. Más aún, quizá se podría decir que incluso hemos empeorado, alcanzando ritmos de trabajo que provocan todo tipo de enfermedades y daños para nuestra salud física y mental. Con la cultura LEAN y los avances tecnológicos, se simplifican tareas y las máquinas se encargan de parte de la fabricación... pero en cuanto nos libramos de una tarea, los capataces encuentran otra con la que cargarnos, que además suele tener una exigencia elevada. Y

lías todo lo que quisiéramos porque llegamos agotados y con estas lesiones desarrollándose.

¿Qué está ocurriendo para que, en la época en la que la tecnología debería aliviar el trabajo, tengamos cargas y ritmos de trabajo tan duros como siempre? ¿Por qué no hay relajamiento en los puestos de trabajo, a pesar de que la tecnología lo permitiría?

La respuesta tiene nombres y apellidos: Carlos Tavares.

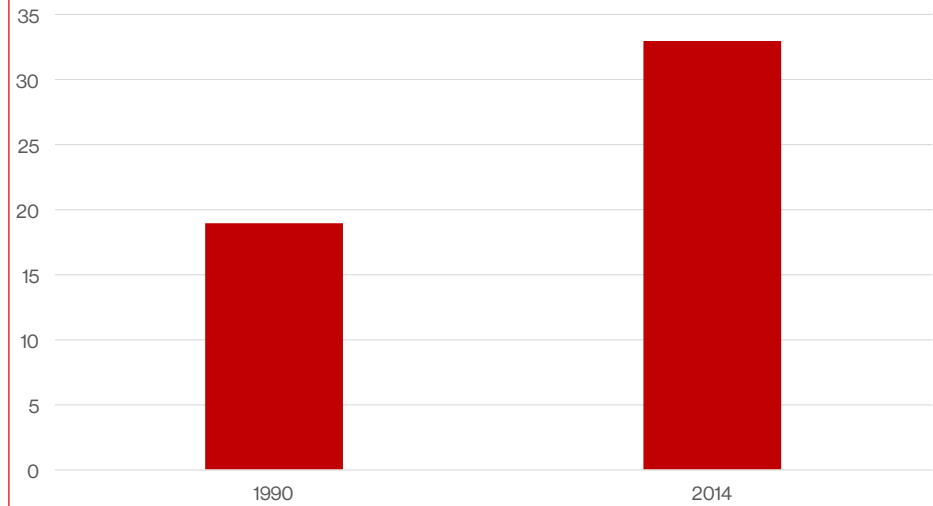
Louis Gallois. Thierry Peugeot. En definitiva, los miembros del Consejo de Administración de la empresa, y, tras ellos, los accionistas, sedientos, esperando cobrar dinero sólo por poseer acciones (pequeños porcentajes) de la empresa. En su competición contra otros Consejos de Administración y otros accionistas de otras empresas, los capitalistas que dirigen PSA-Peugeot no se plantean que la tecnología pueda servir para aliviar la carga de trabajo ni para cubrir con más eficiencia la demanda de la sociedad.

Para ellos, la tecnología sirve para producir más y más rápido que el de la acera de enfrente. Para ganarle cuota de mercado a Volkswagen, o a Renault: si tardan menos en ensamblar los vehículos que ellos, pueden vender más sin necesidad de bajar el precio, y aumentar el beneficio obtenido. Más beneficios para que se hinchen más aún las cuentas de los patronos (aunque ahora utilicen nombres rimbombantes como "CEO", siguen siendo los patronos) y de los accionistas.

Para ellos, los obreros y obreras no somos más que máquinas, máquinas que alquilan por un precio (salario) durante un tiempo (jornada). Lo único que nos diferencia es que, a diferencia de los brazos robóticos o los ordenadores, necesitamos dormir y descansar, tenemos familias, y queremos hacer algo más en la vida que trabajar para enriquecerles. Pero en su cabeza, no valemós más que un brazo robótico o un ordenador. Han pagado por nosotros, nos han comprado, y se creen con el derecho de estrujar toda nuestra fuerza para trabajar hasta agotarla durante las horas del contrato.

En su carrera por ocupar mayor parte del mercado, tienen que exprimir al máximo los recursos, y los obreros y obreras somos el recurso fundamental de la producción,

Número de Vehículos producidos por trabajador



para colmo, aumentan también la exigencia en las tareas de las que seguimos encargándonos: PSA-Peugeot emplea su propio sistema de ritmos de trabajo (METEO), aún más duro que el MTM2, lo que se traduce en mayores ritmos de trabajo para hacerlo en el mismo tiempo.

Con todos estos avances, con lo que ha cambiado la producción en los últimos años, se podría pensar que la industria sería un trabajo más amable, más llevadero. Que las máquinas nos librarían de mucha carga física y estaríamos más descansados, que la informática nos ayudaría a hacer más livianos los procesos y estaríamos más despejados. Sin embargo, al mirar a nuestro alrededor, encontramos una realidad bien diferente. Trabajamos a unos ritmos tan altos que el agotamiento y las lesiones son una realidad demasiado frecuente. Bajo el código A-22 ("reposo en casa"), la empresa esconde lesiones musculares de todo tipo, y los términos como 'lumbalgia', 'epicondilitis' o 'túnel carpiano' empiezan a sonarnos demasiado. Podríamos pensar que nos manden dos o tres semanas a casa para reposar, con el sueldo íntegro, es positivo, pero no podemos olvidar que el resto del año no podemos disfrutar con nuestras fami-

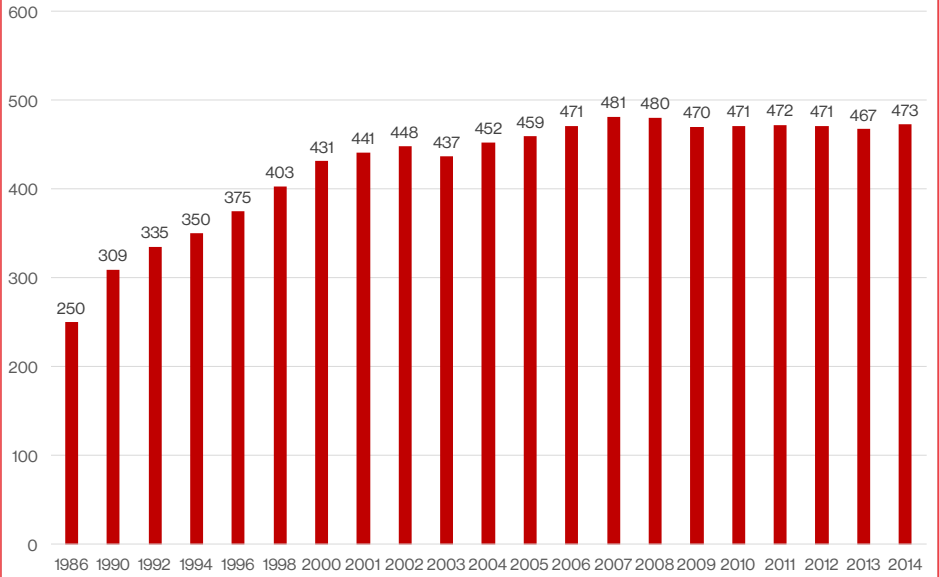
el que pone en marcha todas las máquinas y todos los ordenadores, el que pone en funcionamiento la fábrica. Así que, a pesar de los avances tecnológicos, a pesar de todas las innovaciones, a nosotros nos exigen aumentar el ritmo de trabajo, cubrir cada vez más tareas, hacer lo mismo siendo menos. En 2014, con 73.000 trabajadores, se produjeron en España 2.402.978¹ vehículos; en 1990, con 110.000 trabajadores, se produjeron 2.053.350² vehículos: es decir, que se ha reducido un 33% el empleo, mientras que la producción ha aumentado un 17%. Siendo un tercio menos de trabajadores, tenemos que producir aproximadamente el 120% de lo que producíamos: dicho de otro modo, si en 1990 cada trabajador producía 19 vehículos, en 2014 cada trabajador produce 33 vehículos.

Resulta, sin embargo, que el mercado tiene un límite, y parece que ese límite se alcanzó hace unos años. Desde 2006, el número de turistas por 1000 habitantes ha cambiado poco, estabilizándose entorno a los 470. Es decir, aproximadamente un turismo cada dos habitantes. Si se trata de una familia con dos hijos, dos turistas. Un número sensato.

Pero PSA-Peugeot, como Volkswagen, como Renault, como todos ellos, siguen produciendo como si el mercado no tuviese límites, exigiéndonos producir más y más rápido: porque todos compiten por desalojar al vecino. Todos compiten para que los 471 coches que se venden cada 1000 habitantes sean de su marca. Y de este modo, fabrican más de lo que el mercado puede aceptar, y eso lleva a una saturación, pero ellos siguen compitiendo para desalojar al vecino. ¿Y cómo pueden hacerlo? Ya hemos visto que una de las opciones es introducir innovaciones técnicas para producir más rápido y así cubrir la demanda antes que el otro. La otra opción también la conocemos, por desgracia, demasiado bien: reduciendo gastos. Que, para los capitalistas, se traduce en congelar o reducir salarios y reducir las plantillas. Así, mientras aumentan la longitud y la intensidad de las jornadas

a voluntad, eliminan un turno de trabajo entero (el de tarde) o despiden a unos cuantos compañeros y compañeras. Eso les permite la reducción del VAPRF desde los 1200 € hasta los actuales 450 €: en tres años, han reducido los costes de producción más de un 60%, mediante la introducción de nuevos sistemas de producción, el aumento de intensidad en la producción, las congelaciones o reducciones salariales y de puestos de trabajo.

Turismos por mil habitantes en España (unidades)



Con esas mismas medidas, han conseguido ofrecer beneficios a sus accionistas de 0.48 céntimos por acción: por cada acción que poseen estos individuos (y suelen poseer millares), han sacado 0.48 céntimos a costa de machacarnos en el trabajo; y lo que es peor, han anunciado que pretenden aumentar esos beneficios a 0.66 céntimos por acción para 2018. Traducido a nuestro idioma, que no sólo no van a aflojar el ritmo, sino que van a intentar seguir apretando.

El del automóvil es, por tanto, un sector permanentemente en crisis, porque está sobredimensionado a causa de la competición entre marcas. Esta situación se agrava a cuando el desarrollo tecnológico juega al servicio de los empresarios, facilitando la eliminación de empleos en lugar de aliviarnos la carga de trabajo. Los capitalistas son conscientes de ello y lo utilizan como argumento para meternos miedo, para tenernos en un permanente estado de alerta, compitiendo con nuestros compañeros y compañeras de otras plantas como Vigo o Trnava (Eslovaquia) para ver quien ofrece la máxima

1 "Informe de Situación sobre el Sector de Automoción en España – Agosto 2015", CCOO

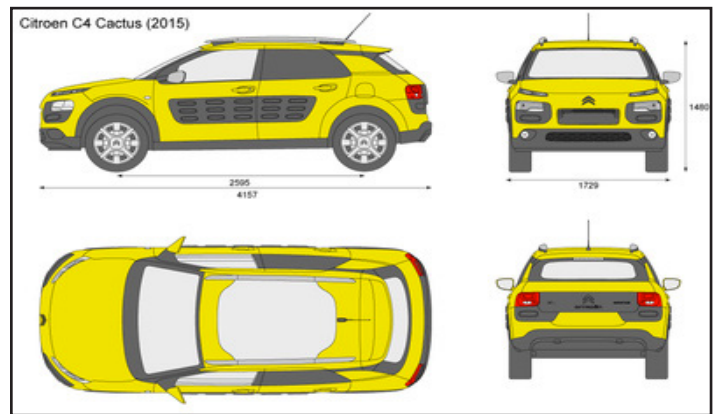
2 <http://revistes.uab.cat/index.php/HistorialIndustrial/article/viewFile/19366/21761>

rentabilidad, la máxima competitividad, el máximo beneficio... para sus bolsillos.

Una carrera en la que los obreros y obreras somos todos perdedores: los de las plantas menos rentables, porque el cierre o la reducción de puestos de trabajo siempre salen a relucir en la mesa de negociación, y los de las plantas más rentables, porque lo son a costa de sus condiciones de trabajo, sufriendo mayor explotación y empeorando sus condiciones de vida. Los únicos ganadores son los de siempre. Carlos Tavares. Louis Gallois. Thierry Peugeot. Los de los Consejos de Administración, y los accionistas siempre sedientos de dividendos.

¿Quiere esto decir que el sector del automóvil está condenado? ¿Que va a seguir habiendo reducción de puestos de trabajo permanentemente, mientras los que se quedan sufren condiciones de trabajo cada vez peores? Sí, mientras no arrebatemos el volante a los capitalistas. La productividad actual, gracias al avance tecnológico, nos permitiría producir lo mismo con menos esfuerzo: sin necesidad de despidos, reduciendo la jornada sin perder salario. Es posible mantener la plantilla e, incluso, aumentarla para hacer un mayor reparto de tareas entre los puestos de trabajo para aliviar los agotadores ritmos, lo que antes se hacía entre 3 trabajadores ahora se puede hacer entre 4 o 5 repartiendo las tareas que tienen. Al mismo tiempo, una planificación económica basada en las necesidades de la población y alejada de la anarquía de la competencia nos permitiría organizar la producción más acertadamente y distribuir mejor el trabajo re-

¿Vivir para trabajar o trabajar para vivir?



duciendo la intensidad del trabajo y garantizando el empleo. Por ello, nos tenemos que preguntar a quién deben pertenecer las fábricas, a qué intereses deben servir: ¿a ellos, para seguir aumentando sus beneficios a costa de nuestra salud? ¿O a nosotros, para que pesen más los derechos de la mayoría que los bolsillos de una minoría?

El camino empieza por unir las voluntades de toda la plantilla de la planta, luego el de todas las plantas y la solidaridad de los y las trabajadoras de todos los fabricantes a nivel europeo, por las reivindicaciones que descargan el peso del trabajo. Trabajar menos, trabajar mejor, poner la tecnología al servicio de la clase obrera y garantizar la supervivencia del sector del automóvil es posible. Trabajar para vivir, en lugar de vivir para trabajar, es posible. Sólo tenemos que plantearnos una cuestión: ¿qué pesa más: sus beneficios, o nuestras condiciones de vida?

¡ÚNETE AL PARTIDO!



**Partido
del Trabajo
Democrático**

El PTD está activo en torno a las grandes empresas del país, apoyando las luchas de los trabajadores y trabajadoras y difundiendo las ideas socialistas.

Luchamos por un mundo más justo y democrático.

CONTACTA CON EL PARTIDO EN TU EMPRESA Y BARRIO:

ptd@trabajodemocratico.es
[www.fb.com/trabajodemocratico](https://www.facebook.com/trabajodemocratico)
www.trabajodemocratico.es

la mayoría

Revista Política del PTD

La Mayoría es la revista política del Partido del Trabajo Democrático. En ella se exponen las ideas del partido, sus propuestas y se difunde información sobre luchas de los trabajadores y trabajadoras.

PUEDES ENTRAR EN LA WEB:

www.lamayoria.online

O SEGUIRNOS EN LAS REDES SOCIALES

[www.fb.com/lamayoria](https://www.facebook.com/lamayoria)

¡Apoya nuestro trabajo haciendo una donación! www.paypal.me/trabajodemocratico