

La huelga de los trabajadores automotrices se extiende a 38 depósitos

Por: [Luis Feliz León](#) and [Lisa Xu](#)

Globalización, 05 de octubre 2023

[Viento Sur](#) 27 September, 2023

Región: [EEUU](#)

Tema: [Movimientos sociales](#), [Política](#)

El reloj corre para dos de los tres grandes fabricantes de automóviles. Al mediodía del 22 de septiembre, otros 5.000 miembros del sindicato UAW (United Auto Workers) de 38 centros de distribución de piezas de Stellantis y General Motors abandonaron el trabajo. Estas unidades están repartidas por 20 estados.

Se unen a los 13.000 trabajadores de las plantas de montaje de Ohio, Michigan y Missouri que llevan una semana en huelga. Desde entonces, 18.000 trabajadores de las Tres Grandes han organizado piquetes en todo el país. ([Este es el mapa de las plantas afectadas](#)).

Esta movilización añade un nuevo tipo de secciones a la lista de establecida en las empresas en los que se ha declarado la huelga. Los centros de distribución de piezas (CDP) suministran piezas y accesorios posventa a los concesionarios, una parte muy rentable del negocio de las empresas.

La mayoría de las unidades tienen entre 50 y 150 trabajadores, pero algunas son mucho mayores. Según GM, el centro de procesamiento de Davison Road, en Burton (Michigan), emplea a más de 1.200 personas y procesa 9,9 millones de piezas al mes, entre pedidos de clientes nacionales e internacionales. GM ha invertido 168,5 millones de dólares en estas instalaciones de 93.000 metros cuadrados.

¿Por qué bloquear los centros de distribución de piezas? «Hay varias razones», dijo el presidente de la UAW, Shawn Fain, a *Labor Notes*. «Uno de nuestros problemas es poner fin a los distintos niveles salariales. Estos centros son un buen ejemplo. Los salarios allí se limitaron a 25 dólares hace unos años, durante el periodo más próspero de la historia de estas empresas. Esto tiene que cambiar. Estos trabajadores han sido explotados durante demasiado tiempo. Son los que nos sacaron de la recesión. Trabajaron siete días a la semana mientras todos los demás se iban a casa, despedidos. Merecen una retribución justa».

En el periodo previo a la huelga del 15 de septiembre, los tres grandes fabricantes de automóviles se esforzaron por elaborar planes de contingencia en caso de huelga del CDP. Ford intentó formar a 1.200 empleados no sindicados para trabajar en los CDP. Stellantis contrató a trabajadores no sindicados para almacenar piezas en una planta de Belvidere, Illinois.

Por otra parte, las tres plantas de montaje ya en huelga, donde los trabajadores ensamblan los vehículos en la fase final de la fabricación de automóviles, seguirán en huelga.

En un mensaje de Facebook Live emitido a las 10 de la mañana de hoy, 22 de septiembre, el presidente de la UAW, Shawn Fain, anunció los nuevos objetivos de la huelga e invitó a todo el mundo a unirse a los trabajadores en los piquetes, «desde nuestros amigos y familiares hasta el presidente de los Estados Unidos». [Shawn Fain invitó a Biden a acudir a un piquete. Biden ha estado en Michigan el martes 26 de septiembre para asegurar un «acuerdo beneficioso para todos». Trump dice que estará allí el miércoles 27. Michigan es un importante Estado electoral. El apoyo popular a la movilización de la UAW en EE UU, según las encuestas, se sitúa en el 60%].

Señalando que las instalaciones afectadas están repartidas por todo el país, Shawn Fain dijo: «Estaremos presentes y en huelga en todas partes».

También dio ejemplos de la creatividad de los miembros de la UAW, como los convoyes solidarios en los que los trabajadores de la planta de Jeep de Stellantis en Toledo, Ohio, fueron a la planta de Ford Bronco en Detroit, Michigan, y viceversa.

«Nuestros empresarios compiten entre sí, pero los trabajadores están demostrando a Estados Unidos que estamos unidos en un solo frente», afirmó ayer Randy Miller, trabajador de Ford, en la línea de piquete de Michigan Assembly [Ford], mientras los conductores del Ford Bronco [todoterreno]

y del Jeep [Stellantis] tocaban el claxon y ondeaban banderas estadounidenses y carteles de la UAW.

Progresos en Ford

La UAW ha bautizado su estrategia escalonada como «Huelga en pie» [huelgas selectivas en secciones específicas, decididas en el curso de las negociaciones] porque se puede pedir a más trabajadores que se «levanten» a medida que se amplía la huelga, mientras otros siguen trabajando con convenio caducados. La idea es escalar la huelga en función de los progresos realizados en la mesa de negociaciones, infligiendo pérdidas financieras cada vez mayores a los fabricantes de automóviles si se muestran intransigentes con las demandas de los miembros. «Estamos trabajando duro para llevar a la dirección de la empresa a la mesa de negociación», dijo Shawn Fain.

Estas reivindicaciones incluyen, entre otras cosas, la eliminación de los distintos niveles salariales, hacer fijos a los eventuales, indexar los salarios a la inflación, la recuperación de los regímenes de pensiones con prestaciones definidas, la prestación de asistencia sanitaria las personas jubiladas [que está incluida en el convenio colectivo en Estados Unidos] y la garantía de la seguridad laboral como parte de la transición a los vehículos eléctricos.

«Sabemos que las Tres Grandes tienen los medios para mejorar la situación», dijo Shawn Fain. «Bloquearemos la distribución de piezas de recambio hasta que estas empresas entren en razón».

Shawn Fain enumeró los importantes avances logrados con Ford en la mesa de negociaciones. La empresa ha acordado restablecer el mecanismo de aumento salarial en función del coste de la vida, que fue suprimido en 2007. Los trabajadores tendrán derecho a la huelga en caso de cierre de la planta mientras el convenio esté en vigor. Todos los

trabajadores temporales recibirán el estatus de trabajadores a tiempo completo al cabo de 90 días.

Ford y GM han acordado eliminar un nivel salarial, el que incluye, en Ford, Rawsonville Components [situada en Ypsilanti, Michigan] y Sterling Axle [una fábrica de ejes situada en Sterling Heights, Michigan], y en GM, Components Holdings y Customer Care and Aftersales [Grand Blanc, Michigan].

Stellantis, sin embargo, sigue insistiendo en mantener un nivel salarial más bajo en su rama de distribución de piezas, Mopar [todas las piezas originales para Chrysler, Dodge, etc. se venden bajo la marca Mopar, que genera el 70% de la rentabilidad del grupo con la venta de piezas].

La huelga en la planta de montaje de Ford en Michigan, en Wayne, continuará, pero ningún otro centro de Ford se sumará a la huelga por el momento.

Unifor [el sindicato que representa a los dos sindicatos más importantes de Canadá: Canadian Auto Workers y Communications, Energy and Paperworkers Union of Canada], que representa a 18.000 trabajadores de las Tres Grandes del automóvil en Canadá, llegó a un acuerdo provisional con Ford el martes 19 de septiembre. Los detalles del acuerdo se darán a conocer a los afiliados el sábado 23 de septiembre por la mañana, y tendrán hasta las 10 horas del domingo para votar a favor del acuerdo. Unifor ha adoptado un enfoque más tradicional y menos combativo en las negociaciones.

Una decisión apoyada activamente

En el Centro de Redistribución Willow Run de GM en Belleville, Michigan, el trabajador Terry Ward estaba trabajando en el primer turno de la mañana durante la retransmisión en directo de Shawn Fain en Facebook. Dice que todo el mundo estaba escuchando por sus teléfonos móviles y que el sonido resonó por toda la planta. Cuando se hizo el anuncio, todos se felicitaron y golpearon la mesa con el puño. «El trabajo se ralentizó un poco después», dijo.

«La dirección no se lo podía creer», dijo Nicole Fuqua, otra trabajadora del primer turno. Se alegró de que el sindicato tomara como objetivos a los centros de piezas, ya que generan muchos beneficios para los fabricantes de automóviles: «Si vas a hacerles daño, mejor hazlo donde ganan más dinero».

Los trabajadores que salían de la fábrica caminaron por el largo camino de entrada. Muchos de ellos aparcaron sus coches y salieron para reunirse, junto con simpatizantes de otras localidades que habían venido a unirse a ellos.

«Tenemos que apoyar a nuestros hermanos y hermanas de GM», dijo Kayla Joseph, miembro del [sindicado] Local 387 y trabajadora de Ford de cuarta generación. Se sintió aliviada esta mañana al enterarse de los progresos realizados en Ford, pero «aún queda mucho camino por recorrer». La pensión de sus abuelos era exactamente la misma que la de su padre cuando se jubile dentro de dos años, dijo, lo que demuestra cuánto tiempo llevan los pensionistas sin una subida. «Todos estamos dispuestos a irnos en cualquier momento», dijo. «Confiamos en la dirección. Shawn Fain está haciendo un buen trabajo cumpliendo sus promesas. Mantiene a todo el mundo alerta, incluidos los trabajadores».

Ángel Muñoz vino con su propio megáfono, el del Local 900, de la planta Ford Bronco,

actualmente en huelga. «Sin dólares no hay camiones», gritaba. Ayer participó en un convoy de 60 vehículos hacia la planta de Jeep en Toledo como muestra de solidaridad. Dice que tiene 11,5 años de antigüedad y que sufre dolores constantes por el trabajo. Uno de sus principales problemas es la asistencia sanitaria posterior a la jubilación, de la que actualmente no disponen los trabajadores de segunda categoría como él. Aunque es un antiguo soldado (veterano) y se beneficia de un seguro médico, le gustaría que otras personas pudieran beneficiarse de él. Ángel Muñiz dijo que había votado por el anterior presidente de la UAW, Ray Curry [de 2021 a 2023 y que aspiraba a la reelección], «pero al final, me alegro de que mi hombre no ganara las elecciones. Por fin tenemos un liderazgo con agallas» [Shawn Fain es presidente desde marzo de 2023].

Mantenerse firmes

Al mediodía del 22 de septiembre, Shawn Fain se dirigió al depósito nacional de piezas de Stellantis Center Line, en las afueras de Detroit. Allí, los trabajadores abandonaron el trabajo y recibieron palmadas en la espalda y abrazos. Los miembros del comité negociador y los simpatizantes de camiseta roja estaban allí para animarles. El líder regional del sindicato, Rich Boyer, enarboló el lema «¡Salvemos a Mopar! Otros corearon «Si no pagan, no hay piezas».

«Nos mantendremos firmes», dijo Lisa Webster, empleada de Stellantis desde hace 27 años. «Merecemos que hagan lo correcto por nosotros. Necesitamos que nos devuelvan todo a lo que renunciamos en 2008 para mantener la empresa a flote cuando quebró». Ella ve nuevas posibilidades con Shawn Fain al frente de la UAW. «Apoyo a mi presidente al 100%», dijo. «Mientras necesitemos estar ahí, estaré ahí. Mantuvimos la empresa a flote durante Covid, cuando cerraron todas las plantas. Mopar fue la única planta que funcionó durante el confinamiento».

Con el precio de los vehículos nuevos disparado, los usuarios gastan más en revisar y reparar sus viejos vehículos. Los trabajadores son conscientes del valor de su producción (piezas de recambio). «Cuando los coches nuevos no se venden, Mopar hace ganar dinero a la empresa», explica Lisa Webster.

Stellantis quiere separar sus centros de distribución de piezas de sus plantas de montaje. La empresa ha propuesto cerrar 18 plantas y transformarlas en gigantescos centros de distribución de piezas, menos numerosos, pero más grandes, al estilo de Amazon.

Los cierres de la planta de montaje de GM en Misuri ya han provocado una escasez de piezas estampadas en Fairfax, Kansas, donde se ha despedido a sindicalistas. Ford ha despedido a 600 trabajadores de los talleres de carrocería y prensado de la planta de montaje de Michigan (sólo se habían declarado en huelga los departamentos de montaje final y pintura). El sindicato dijo que les pagaría la indemnización por huelga.

No más de 8 horas

¿Qué deben hacer los trabajadores que no están en huelga y que trabajan con el convenio vencido? «Seguir haciendo lo que tienen que hacer», dijo Shawn Fain. «Sigamos entregando piezas de calidad y vigilen su planta. Si la empresa intenta hacer cambios unilaterales, tienen derecho a oponerse. Podéis luchar tanto en vuestra fábrica como en el piquete».

El sindicato ha distribuido información a quienes trabajan con convenio vencido, incluido el

hecho de que las empresas no pueden realizar legalmente cambios unilaterales en los salarios y las condiciones. «Si ven un cambio, denúncienlo», dijo Shawn Fain.

Esta mañana, 22 de septiembre, en Facebook Live, Shawn Fain dijo a los afiliados que siguen trabajando: «Recuerden que tienen derecho a rechazar las horas extraordinarias. Hay millones de formas de defender a los afiliados y de defenderos a vosotros mismos».

Los trabajadores de varias plantas dijeron que rechazaban las horas extraordinarias voluntarias. En la reunión de Stellantis Mack en Detroit, los miembros de la UAW se animan mutuamente a trabajar un máximo de ocho horas [por tanto, nada de horas extraordinarias, que se utilizarían para debilitar la huelga].

El sindicato reformista Unite All Workers for Democracy-UAWD se ha comprometido a rechazar las horas extraordinarias voluntarias y apoya la organización de los trabajadores que han suscrito este compromiso. Cuando el convenio está en vigor, los trabajadores pueden rechazar las horas extraordinarias voluntarias individualmente, pero no se les permite coordinar su rechazo. Pero pueden hacerlo ahora que el convenio ha expirado. La UAWD también está organizando «brigadas volantes», reviviendo la tradición de la UAW de llevar grupos de trabajadores a los piquetes sindicales locales. (Artículo publicado en el sitio web *Labor Notes*, 22/09/2023).

Luis Feliz León

Lisa Xu

La fuente original de este artículo es [Viento Sur](#)

Derechos de autor © [Luis Feliz León](#) and [Lisa Xu](#), [Viento Sur](#), 2023

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Luis Feliz León](#)
and [Lisa Xu](#)

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca