

¡SALGAN DEL ESTADO DE SHOCK! SOBRE LA CRISIS DEL AUTOMÓVIL

Wildcat

Traducción por Etsai

«El estado de la industria del automóvil es uno de los elementos más visibles de una crisis general de la industria»

El 20 de diciembre de 2024, el comité de empresa y la dirección de VW acordaron un programa de austeridad que, entre otras cosas, supondrá la supresión de 35.000 puestos de trabajo de aquí a 2030 –la mayoría de los empleos se suprimirán en fábricas «demasiado caras» de Alemania¹. La producción del VW Golf se va a trasladar íntegramente a México. Los recortes de empleo también se están intensificando entre los proveedores, y están alcanzando a los fabricantes de maquinaria e instalaciones (Kuka Augsburg).

Mercedes quiere duplicar el porcentaje de producción en países con salarios bajos del 15% al 30% –en Kecskemét, Hungría, los costes son un 70% más bajos que en Alemania. En 2023, una hora de trabajo en Hungría costaba 12,80 euros, frente a los 41,80 de Alemania. Con un 9%, el impuesto de sociedades es más bajo que en cualquier otro país de la UE. Además, Orbán subvenciona a Audi, BMW y Volkswagen con cientos de millones de euros. El país atrae a gente de Kazajstán y Mongolia para contrarrestar la escasez de mano de obra y el aumento de los salarios.

La «estrategia de deslocalización» de las últimas décadas ha provocado un estancamiento de la innovación. Las empresas automovilísticas alemanas ya no

¹ [N. del trad.] Traducción del artículo [Raus aus der Schockstarre! de la revista Wildcat](#) (publicado en invierno de 2024), a partir de la [traducción al inglés de Angry Workers](#). Se han mantenido las notas añadidas por Angry Workers, debido a que contextualizan y explican conceptos y eventos que probablemente no sean del conocimiento del lector.

suministran tecnología, sino que tienen que obtener conocimientos sobre baterías a través de nuevas cooperaciones con empresas chinas. A la competencia masiva de los fabricantes de automóviles chinos se suman ahora nuevos aranceles y otras barreras comerciales. Como país orientado a la exportación, Alemania es cada vez menos adecuada como mercado de ventas –menos del 27% para coches eléctricos en 2024. Incluso en el más pequeño Reino Unido se vendieron más coches eléctricos el año pasado. Sin embargo, Alemania es el segundo país productor de coches eléctricos después de China.

Incluso las «innovaciones» de Tesla resultan ser cada vez más «visiones» de Musk o incluso fraudes. Después de cada fracaso, anuncia un nuevo proyecto para evitar que estalle la burbuja bursátil. Eso ha funcionado bien durante 20 años. Ahora intenta frenar el rápido desplome de las cifras de ventas y el previsible fracaso económico con un golpe político. El Gobierno estadounidense ha retirado una demanda inicial contra SpaceX. Las nuevas investigaciones de la Comisión del Mercado de Valores de EE.UU. y del Departamento de Justicia contra las empresas de Musk van a ser evitadas por la conmoción de los despidos masivos en las autoridades civiles. Pero las «regulaciones excesivamente estrictas», contra las que Musk dice luchar, a menudo no existen realmente (por ejemplo, en el caso de la conducción totalmente autónoma en Estados Unidos).

Podría ser una amenaza para Tesla (y otros) que el fabricante de coches chino BYD quiera ahora ofrecer sus sistemas de asistencia como parte del paquete estándar. Lo que cuesta varios miles de dólares extra si compras un Tesla estaría incluido en el BYD Seagull de 9.500 dólares. Si el movimiento de BYD obliga a los competidores a bajar los precios del software –o a abandonar por completo los modelos de suscripción de pago–, la previsión de la industria de obtener grandes beneficios gracias a los sistemas de asistencia por IA se desvanecerá en el aire.

La resistencia frente a Musk no ha hecho más que empezar. Hay protestas más pequeñas fuera de la fábrica. Bajo el lema 'Tesla Takedown', los ciudadanos están llamando al boicot frente a los concesionarios de las principales ciudades estadounidenses. En vista del golpe institucional de Trump/Musk y los recortes masivos de empleos en toda la industria automotriz, las huelgas masivas en las fábricas de Tesla, Volkswagen y Mercedes serían apropiadas. Pero la rápida sucesión de golpes de la patronal –en Alemania, pero sobre todo en EEUU– ha dejado a muchos trabajadores en estado de shock. Una breve [huelga salvaje de camioneros africanos](#) en Alemania a finales de enero/principios de febrero fue un pequeño rayo de esperanza (transportaban cargas que incluían piezas para la

industria del automóvil) –ipero demuestra que nada ha cambiado después de Gräfenhausen² y la «Ley de la Cadena de Suministro»³!

En cuanto a la política de clases, las cosas no pintan mejor para la competencia china: condiciones de esclavitud y violaciones de los derechos humanos. Más recientemente en la fábrica serbia de la empresa china de neumáticos Linglong (que suministra a VW) y durante la reconversión de una antigua fábrica de Ford en Brasil que fue comprada por BYD.

Tras un año 2023 plagado de huelgas, la situación a principios de 2024 parecía tan sombría como la actual. Sin embargo, en el primer semestre de 2024 se produjeron en Alemania más conflictos laborales que en años anteriores; con 171, hubo más conflictos que en ningún otro momento desde 2016. Además, las huelgas duraron más y fueron más duras. Además de aumentos salariales, convenios colectivos e igualdad salarial, los trabajadores exigieron cada vez más jornadas laborales más cortas.

En el segundo semestre de 2024 comenzaron los ataques masivos de la patronal del automóvil. En este contexto, publicamos el siguiente artículo en Wildcat 114. La fecha límite de redacción era el 7 de diciembre de 2024.

La crisis del automóvil y otras crisis

La «transformación verde» está fracasando y las ventas de coches eléctricos son tan bajas que las nuevas fábricas de automóviles registran pérdidas. Según el acuerdo de coalición del gobierno «Ampel» (SPD, Partido Verde y el liberal FDP) en Alemania, en 2030 debería haber 15 millones de coches eléctricos en las carreteras. Para lograrlo, su cuota de nuevas matriculaciones tendría que aumentar del 15% al 50% con efecto inmediato, pero está disminuyendo. Los nuevos «empleos verdes» en las industrias tienden a disminuir en lugar de aumentar. Las nuevas empresas ecológicas quiebran. Northvolt, el proyecto insignia de la industria europea de baterías, se ha declarado en quiebra. No consiguen que las máquinas chinas funcionen en la fábrica insignia sueca.

En otoño de 2024, apenas pasó una semana sin que se anunciaran nuevos recortes de empleo en todas las empresas automovilísticas europeas y sus

2 Graefenhausen: En 2023, camioneros, principalmente de Georgia y Uzbekistán, ocuparon durante diez semanas una estación de servicio en Alemania para protestar por no haber cobrado sus salarios pendientes de la empresa de transportes de Polonia. Angry Workers publicó [un artículo](#) al respecto.

3 «Lieferkettengesetz»: Esta ley se promulgó en 2024 y estipula que las empresas alemanas con más de 1.000 empleados tienen que asumir la responsabilidad legal de lo que ocurre en sus cadenas de suministro globales.

proveedores. Bosch, Schaeffler, ZF, Magna, Continental y Thyssenkrupp suprimen decenas de miles de puestos de trabajo y cierran fábricas. La producción de automóviles en Italia se ha hundido, Ford ha cerrado su fábrica de Saarlouis y está despidiendo personal en Colonia, y el desempleo se dispara en la industria austriaca de suministros. En Volkswagen, segundo fabricante mundial de automóviles, la dirección abrumba a los trabajadores con malas noticias: en julio anunciaron el cierre de la planta de Audi en Bruselas (¡después de que Audi comprara el equipo de Fórmula 1 Sauber en marzo por casi 700 millones de euros!) En septiembre, anularon el «acuerdo de protección del empleo» introducido en 1994. Esto significa que, a partir de julio de 2025, los despidos por razones operativas serían posibles. Los directivos exigen recortes salariales del 10% y quieren cerrar otras tres fábricas, esta vez en Alemania, donde VW emplea a 120.000 personas.

Al igual que con las recientes huelgas de estibadores en Hamburgo, los medios de comunicación apoyan el ataque de la patronal con reportajes sobre los trabajadores con salarios excesivos y las referencias habituales: ¿se convertirá Wolfsburg en la nueva Detroit? ¿Stuttgart la nueva cuenca del Ruhr? La patronal aprovecha el revuelo para torpedear también la «Ley de la cadena de suministro». Están marcando la agenda y actuando como si, después de los cierres y los recortes salariales, las cosas fueran a volver a la normalidad, sólo que con menos trabajadores.

Los comités de empresa y el IG Metall no tienen un enfoque alternativo y se atienen a las reglas del juego: proponen una reducción de costes de 1.500 millones de euros con contención salarial, flexibilización de la jornada laboral y recortes selectivos de puestos de trabajo. Son verbalmente radicales en los mítines e incluso organizan huelgas simbólicas (dos horas por turno el 2 de diciembre con 100.000 participantes, cuatro horas están previstas para el 9 de diciembre). Las bobadas del comité de empresa sobre la «familia Volkswagen» son totalmente vergonzosas. El IG Metall ya no puede desempeñar el papel de modernizador que tuvo en la segunda mitad del siglo XX, porque ya no hay perspectivas de crecimiento. Aumentar las ventas de coches y, al mismo tiempo, bajar los salarios sólo funcionaría si los «consumidores» pidieran créditos y se endeudaran más (como en EE.UU.). Pasarse al mercado chino tampoco surte efecto, sino todo lo contrario.

Se plantean las mismas cuestiones sistémicas que en otras industrias: ¿qué productos son socialmente deseables? ¿cuántos? ¿Quién hace el trabajo? ¿Quién

decide las inversiones? La diferencia es que la industria del automóvil es la industria capitalista clave. El valor añadido, la integración de procesos y trabajadores completamente diferentes y la importancia que la industria del automóvil tiene para otros sectores son mayores que en ningún otro lugar⁴. La industria del automóvil combina la minería y la metalurgia (hierro, acero, aluminio, etc.) con la construcción de instalaciones y herramientas, la química, la electrónica y el transporte. Si añadimos la construcción de carreteras, los servicios, etc., ninguna otra industria depende de más puestos de trabajo.

Reducción de costes en lugar de reconversión

Allí donde se construyeron fábricas de automóviles comenzó una nueva etapa de industrialización y proletarización –y posteriormente las luchas de los trabajadores del automóvil obligaron al capital a desarrollarse: aumentar los salarios, contratar personal, automatizar. Muchas cosas siguen beneficiándonos hoy en día: representación de los trabajadores, convenios colectivos, normas de seguridad y limpieza en el trabajo, etc. Pero desde las dos «crisis del petróleo» de 1973 y 1979, los empresarios ya no responden con el «desarrollo», sino con la globalización y la fragmentación de la producción. Al hacerlo, al principio ganaron en tres aspectos: salarios más bajos en las nuevas zonas industrializadas, un impulso en la producción de vehículos debido a la mayor necesidad de transporte mundial y menos huelgas debido a plantillas más reducidas. El precio de todo ello fue un enorme aumento de la contaminación ambiental y unas cadenas de producción y suministro mundiales muy complejas. Han surgido multinacionales como VW, con más de 100 fábricas y 600.000 empleados en todo el mundo, junto con miles de proveedores y millones de trabajadores más. VW tiene que producir diez millones de coches al año para conservar el capital fijo acumulado y lograr el beneficio deseado.

En 1972, el Club de Roma, financiado en parte por VW, formuló una crítica ecológica de la motorización masiva, pero dirigida contra las luchas obreras. La propia VW hizo algo completamente distinto: se expandió. En los años 70, VW fue el primer fabricante de coches occidental en invertir en China y el primer

4 «El valor añadido bruto de un puesto de trabajo en la industria del automóvil es 2,5 veces superior al de un puesto de trabajo medio. Incluso si todos los que pierden un puesto de trabajo en la industria del automóvil encontraran inmediatamente un nuevo empleo medio, seguiríamos perdiendo el 6% de nuestra prosperidad» (Sebastian Dullien). «El valor añadido bruto es la diferencia entre el valor total de los bienes y servicios producidos y el valor de los insumos, es decir, los costes incurridos en el proceso de producción». Kathrin Werner: *Deutschland ohne Autoindustrie - wie groß wäre der Schaden?* [Alemania sin industria automovilística: ¿hasta dónde llegarían los daños?] 12.11.2024.

fabricante de coches extranjero en abrir una fábrica en EEUU. Pero en 1975, VW estaba en crisis y la plantilla debía reducirse de 138.000 a 113.000 trabajadores. La mayoría de las reducciones de plantilla se llevaron a cabo mediante indemnizaciones por despido y el cierre de algunos pequeños departamentos⁵.

En aquella época se elaboraron los primeros planes –nacidos de la amenaza de cierre de fábricas– para reconvertir la producción en «productos socialmente útiles» (el famoso «Plan Lucas» en Inglaterra en 1976; la «reconversión» se debatió sobre todo después de la Primera y la Segunda Guerra Mundial y tras el final del enfrentamiento entre la OTAN y el Pacto de Varsovia).

Un último salvavidas para la industria automovilística durante su agonía vino de los gestores socialdemócratas. Intentaron conciliar ecología, desarrollo tecnológico y beneficios, al tiempo que «incluían» a los trabajadores. Por ejemplo, Edzard Reuter, director general de Daimler-Benz AG entre 1987 y 1995, promovió una «cultura empresarial abierta» que «se sintiera igualmente responsable ante los proveedores de capital, los trabajadores y el medio ambiente y actuara en consecuencia». Quería convertir a Daimler en un «grupo tecnológico integrado». Del mismo modo, Daniel Goeudevert, directivo automovilístico francés y miembro del Club de Roma, que formó parte del consejo de administración de VW entre 1991 y 1993 y fue responsable de compras, abogó por la expansión del transporte público y el desarrollo de coches respetuosos con el medio ambiente.

Tanto Reuter como Goeudevert fracasaron. Con el «fin de la historia» llegó un cambio de estrategia de 180 grados durante la crisis de ventas de los años noventa. En Mercedes, el sucesor de Reuter, Jürgen Schrempp, implantó la «producción ajustada». En VW, Ignacio López, que hasta hoy sigue siendo un famoso modelo para todos los directivos «asesinos de costes», introdujo los correspondientes programas de austeridad a principios de los noventa. Anteriormente había arruinado la calidad y la reputación de Opel con sus estrategias de reducción de costes; ahora impulsó que los proveedores de VW vendieran sus piezas a precios de compra en continuo descenso. Esto dio lugar a defectos de calidad sistemáticos, conocidos hoy en la industria como el «efecto López».

⁵ Christian Müßgens: *Volkswagens Urkrise* [La crisis original de Volkswagen], FAZ 23.11.2024.

VW introdujo la semana de 28,8 horas en 1994, cuando la crisis ya había pasado. IG Metall aceptó un recorte salarial y una intensificación masiva del trabajo. Como resultado, menos trabajadores tuvieron que fabricar más coches en menos tiempo. Junto con VW y el estado de Baja Sajonia, IG Metall fundó su propia empresa de trabajo temporal (GIZ), canceló las vacaciones de los empleados fijos, etc. Esta fue la base del «acuerdo de seguridad en el empleo», que debía durar 30 años. Volkswagen construyó una red de producción en el extranjero con las adquisiciones de Seat en España en 1988 y Škoda en la República Checa en 1991, así como la fábrica de Bratislava en 1994, como una amenaza contra los trabajadores en Alemania (Bentley y Lamborghini se añadieron en 1998, más tarde MAN, Scania, Ducati y Bugatti).

¿Capitalismo verde?

Para apoyar las ventas de automóviles, la UE introdujo normas sobre emisiones a partir de 1992. Cada cuatro años, aproximadamente, entran en vigor normas más estrictas. Los fabricantes de automóviles debían fabricar poco a poco motores más limpios; a los consumidores se les debía persuadir para que compraran coches nuevos más rápidamente mediante prohibiciones de circulación para sus viejos coches «contaminantes». Así se estabilizaron las ventas, que aumentaron en unos cientos de miles cada año (ventas en la UE-15 en 1993: 10,9 millones; en 2003: 13,8 millones). Desde entonces, los viejos «contaminantes» ya no se eliminan adecuadamente, sino que se exportan a Europa del Este y África, donde contaminan las ciudades y aumentan el número de muertes por accidentes de tráfico⁶.

El siguiente ataque empresarial se produjo con el cambio de milenio, de nuevo en VW. El entonces jefe de RRHH, el socialdemócrata y miembro de la IGM Peter Hartz, fundó filiales que contrataban trabajadores a precios más bajos. Hartz introdujo el concepto de «empresa que respira», que «inhala» trabajadores cuando la cartera de pedidos está llena y los «exhala» cuando está vacía. Junto con la consultora de gestión McKinsey, se creó la empresa de trabajo temporal AutoVision, propiedad de VW, y más tarde Auto 5000, otra filial, a cuyos trabajadores se aplicó el «convenio salarial de empresa II», de inferior categoría. Los trabajadores del núcleo de VW veían a los nuevos como «competencia barata»; no hubo lucha conjunta contra este ataque. En su lugar, los comités de empresa de las distintas plantas de VW organizaron talleres para aumentar la

6 Haiko Prengel: *Ab nach Afrika* [Hacia África], Süddeutsche 8.3.2021.

productividad en su propio emplazamiento con el fin de atraer inversiones y superar a los emplazamientos de sus colegas.

Con la introducción del euro en 2002, se intensificó aún más la competencia que ya se había desarrollado entre los trabajadores de Europa Occidental y Oriental y dentro de las empresas. Esto sucedió porque los países menos productivos ya no podían evitar la presión devaluando sus monedas –así, los bajos costes salariales unitarios alemanes pudieron surtir efecto gradualmente y floreció el «modelo exportador alemán». Para ello, la industria tenía que poder acceder a salarios bajos. Una vez más, Peter Hartz entró en juego: en 2004 se introdujo Hartz-IV⁷, una profunda reforma de las prestaciones sociales que aumentó la presión para trabajar e incrementó la pobreza. Esto creó «uno de los sectores de bajos salarios más modernos» de Europa, como se complacía en señalar su amigo y cliente Gerhard Schröder.

En 2005, Hartz se vio obligado a dimitir tras revelarse que había enviado a miembros corruptos del comité de empresa de VW a burdeles y de vacaciones de lujo a costa de la empresa. Sin embargo, ni esto ni la huelga salvaje de Opel en 2004⁸ pudieron detener la evolución general: en 2006, un nuevo convenio colectivo flexibilizó la jornada laboral en VW y, posteriormente, en toda la industria metalúrgica –la medida más importante resultó ser que el número de horas que podías tener de más o de menos en tu cuenta anual de horas trabajadas aumentó a 400. Esto permitió evitar despidos masivos cuando estalló la crisis en 2009; la jornada reducida hizo el resto –al final, las multinacionales automovilísticas alemanas capearon la crisis mundial sin huelgas. En 2009, sólo hubo dos conflictos públicamente visibles: una huelga de hambre de los trabajadores subcontractados de VW contra su despido y una breve huelga salvaje de los trabajadores de Daimler contra la deslocalización de un modelo de coche.

Además, la industria automovilística se vio apoyada por «planes de desguace» estatales. Las consultoras pedían una «reducción» de la industria, incluido el cierre de fábricas, para reducir el exceso de capacidad y aumentar los beneficios. La izquierda quería celebrar un nuevo debate de «reconversión» sobre cómo superar el destructivo sistema automovilístico. El núcleo de trabajadores de VW y otras multinacionales no tenía nada que temer y no luchó contra lo

7 Artículo de Wildcat sobre las protestas contra la reforma de Hartz-IV: <https://libcom.org/article/protests-against-welfare-reform-germany-2004>

8 Artículo de Wildcat sobre la huelga de Opel: <https://libcom.org/article/one-week-wildcat-strike-general-motorsopel-bochum-2004>

primero, ni se preocupó mucho por lo segundo. Debido al enorme auge de las exportaciones a China, todo parecía seguir igual: la «reducción» o «reconversión» se posponía.

¡China!

De 2012 a 2017, la producción de automóviles en la UE pasó de 12,7 a 15 millones al año, y el empleo en la industria automovilística alemana aumentó de 742.000 a 834.000 puestos de trabajo. En China, los ricos, los políticos y parte del sector del taxi compraban los coches caros de Alemania. El «escándalo del diésel» de 2015 (en el que no solo estuvo implicada VW) no tuvo un gran impacto en los beneficios operativos, pero sí ayudó al éxito de un nuevo empresario criminal: Elon Musk, que utilizó Tesla para dar un lavado de cara ecológico a su régimen antisindical de producción en masa.

En algunos momentos de ese periodo, un tercio de los trabajadores de las fábricas de automóviles alemanas trabajaban a través de empresas de trabajo temporal. Tres cuartas partes del trabajo necesario para fabricar un automóvil fue asumido por proveedores que pagaban menos que las principales empresas automovilísticas y que, a su vez, subcontrataban aún más el trabajo. Los costes laborales en las nuevas fábricas (subcontratistas) de Polonia a Ucrania, de Serbia al norte de África se mantuvieron bajos en comparación con los niveles alemanes, a pesar de algunas huelgas notables⁹. Además, se produjeron aumentos salariales moderados para el núcleo de la mano de obra en Alemania. Estas fueron las bases del exitoso auge de las exportaciones, y no, por ejemplo, la innovación, la tecnología superior o similares.

A partir de 2019, las cifras de ventas y empleo empezaron a caer (excepto para Tesla). En 2020, la pandemia provocó un breve bajón, pero las corporaciones volvieron a tener sus salarios subvencionados a través de beneficios por jornada reducida, aumentaron los precios de los coches nuevos... y obtuvieron beneficios récord. A partir de 2022, los beneficios de los fabricantes de automóviles alcanzaron el siguiente récord en 2023, con una media del 8,6%. Los 16 mayores fabricantes de automóviles cosechan más de 150.000 millones de euros de beneficios al año. Mercedes, BMW y VW obtuvieron varios miles de millones de euros de beneficios al año. En lugar de las ideas de Reuters de reconocer a «los empleados y el medio ambiente», los directivos sobornaron con dinero a los estratos superiores de la clase trabajadora. Una y otra vez, hubo

⁹ En el [dossier 'Auto' de nuestra página web \[Wildcat\]](#) encontrarás artículos sobre la industria del automóvil para cada fase, para cada huelga, etc.

bonificaciones por rendimiento de varios miles de euros para los empleados fijos alemanes. Pagaban elevados dividendos a los accionistas y se premiaban a sí mismos con 200 veces el salario de un trabajador cualificado.

Las multinacionales trasladaron gran parte de las medidas de recorte de costes a los proveedores normalizando el método López: sólo te garantizamos que te compraremos piezas si nos garantizas reducciones anuales de costes. Los proveedores que eran lo suficientemente grandes como para no arruinarse recortaron puestos de trabajo. Los casi 100.000 puestos de trabajo que se han recortado en la industria automovilística alemana desde 2019 se recortaron en gran medida en los proveedores (una gran parte de los puestos de trabajo en Opel se recortaron antes de 2019).

Algunos trabajadores que sufren las medidas de recorte de costes pudieron llamar la atención votando a la ultraderechista AfD¹⁰.

La crisis...

Gracias a «China», Alemania pudo aumentar ligeramente su producción absoluta de vehículos entre 2000 y 2016 (en términos relativos, como porcentaje de la producción mundial, ya estaba cayendo). Esto garantizó un pequeño crecimiento económico. Lo mismo puede decirse de España y los países de Europa del Este. En Francia, Italia e Inglaterra, en cambio, la producción de vehículos se redujo a más de la mitad en cada uno de estos países durante el mismo periodo¹¹.

Las ventas y la producción mundial de automóviles llevan estancadas desde 2017. Desde entonces, la producción en Alemania también ha caído. En 2023 se produjeron casi dos millones de coches menos que en 2016, en total cuatro millones. La «transformación verde», con una mezcla de miles de millones en subvenciones para coches eléctricos y prohibiciones de los coches de combustión, debería haber impulsado de nuevo las ventas y, por tanto, la producción –pero a diferencia de la introducción de las normas de emisiones de

10 «En Turingia, la AfD recibió el 49% de los votos de los trabajadores, en Brandeburgo el 46% y en Sajonia el 45%. La influencia de la extrema derecha se extiende claramente hasta lo más profundo de los sindicatos. Según la Fundación Konrad Adenauer, el 42% de los trabajadores sindicados de Turingia votaron a la AfD, frente al 30% de los empleados sindicados.» Klaus Dörre: *Die verlorene Ehre der Arbeiter* [El honor perdido de los trabajadores], bpb.de 20.11.2024

11 Se ofrecen datos completos en un Informe IW del 22 de septiembre de 2024: Thomas Puls: *Die Automobilindustrie im Jahr 2024* [La industria del automóvil en 2024], Informe IW 38/2024.

la UE en la década de 1990, el proyecto del coche eléctrico se fue al traste por completo. Falta infraestructura de recarga, la autonomía sigue siendo limitada (y disminuye aún más en invierno cuando se utiliza la calefacción), química incomprensible en lugar de mecánica lógica, mayor peso y más abrasión de los neumáticos (¡polvo fino!) y una dependencia aún mayor del software. Además, los vehículos eléctricos fabricados en Alemania son demasiado caros. Las subvenciones para proyectos industriales de nueva creación en EE.UU. son más elevadas y los costes energéticos son más bajos. Y, sobre todo, la competencia de China es mejor.

De febrero de 2023 a febrero de 2024, la producción industrial de la Eurozona cayó un 6,4%, y en la UE un 5,4%. El PIB alemán se contrae, y las tasas de crecimiento luchan por superar el 0,1%. De enero a septiembre de 2024, la fabricación de vehículos cayó un 6,9% en comparación con el mismo periodo del año anterior. Esto está arrastrando consigo a las industrias de ingeniería mecánica (-8,5%) y eléctrica (-10,7%). Las inversiones en maquinaria nueva están disminuyendo, las inversiones extranjeras están en mínimos históricos y las empresas industriales están recortando miles de puestos de trabajo. El aumento de la producción de armas no puede ni siquiera acercarse a compensar esta situación. La proporción de la industria en el PIB está disminuyendo.

China ha pasado de ser el salvador de la industria (automovilística) alemana a su potencial sepulturero: las empresas chinas no sólo tienen costes laborales más bajos, sino también varios años de ventaja tecnológica en la producción de coches eléctricos. No sólo dominan la producción de baterías y la ingeniería de maquinaria e instalaciones¹², sino que la «smartphoneización del automóvil» también les viene bien. Y al igual que las empresas automovilísticas japonesas, ya no recurren a la automatización total; la proporción de costes de personal en las fábricas de automóviles chinas es del 15%, en Alemania del 10%. Apuestan por los ingenieros en lugar de por los financieros y por las ideas creativas de los compañeros para optimizar los procesos. Han comprendido que las innovaciones proceden de los trabajadores, no de las máquinas. La formación permanente bajo el lema «aprendizaje permanente» equivale a un eterno acoso a los trabajadores. Los capitalistas chinos hacen lo que llevan décadas haciendo: copian y radicalizan los métodos de producción existentes –es improbable que no conozcan el «efecto López». Sin embargo, el 27 de noviembre, BYD anunció que espera que sus proveedores reduzcan los costes un 10% de aquí a 2025 para sobrevivir en la guerra de precios del mercado chino. También allí las ventas están estancadas y los fabricantes tienen que repartirse el pastel. Muchas marcas chinas

12 Véase Wildcat 113: *¿Qué transición energética? El coche eléctrico y el retorno de la minería, finales del verano de 2024*. [Artículo original](#). [Traducción al inglés](#) por Angry Workers.

irán a la quiebra. El mercado chino se hunde para los fabricantes alemanes. También el 27 de noviembre, VW anunció que cerraría su fábrica de trabajos forzados de Xinjiang.

El estado de la industria automovilística es uno de los elementos más visibles de una crisis general de la industria y una expresión de la sobreacumulación. Mientras sigamos hipnotizados mirando las cifras de ventas a la baja y la esperanza de productos «verdes», no nos daremos cuenta de hasta qué punto la crisis es general. Estamos viviendo la implosión de las estrategias de reducción de costes, la gestión por estrés y una cultura empresarial obsesionada con la cotización de las acciones. Los numerosos y costosos sistemas de maquinaria –por muy digitalizados, artificialmente inteligentes y conectados en red que estén– no aumentan la productividad y no sirven para la producción de lujo en pequeños lotes. Como siempre, los empresarios intentan utilizar la crisis para restablecer a su favor la relación entre fuerza de trabajo necesaria y excedente. La forma en que esto está ocurriendo en Alemania es la «desindustrialización». Se suprimen puestos de trabajo bien remunerados en la industria y se reconstruyen en nuevas fábricas en países de bajo coste: VW quiere invertir en Norteamérica, BASF ha construido una segunda Ludwigshafen en China. En 2024, la producción química ha caído por tercer año consecutivo y será una quinta parte menor que antes de la pandemia

Alemania y sus estados proveedores de Europa Central están inmersos en una crisis industrial masiva. El modelo exportador alemán, responsable durante mucho tiempo del crecimiento y de un nivel de vida más alto que en otros lugares, ha llegado a su fin. Nos encontramos en medio del largamente aplazado ataque a las fuerzas laborales esenciales. La desindustrialización pretende desgastarlas, el escenario de crisis pretende conmocionar a todos y despejar el camino hacia un nuevo régimen laboral. Además del «acuerdo de seguridad en el empleo», VW ha rescindido otros convenios colectivos: uno para mejorar la remuneración de los trabajadores temporales y otro para la contratación de aprendices. Es probable que se elimine un acuerdo que regula la cogestión por parte del comité de empresa en materia de salarios y condiciones por encima de los determinados por el convenio colectivo general. Como en los años 90 y 2000, la dirección enfrenta a viejos contra jóvenes, oficinas contra cadenas de montaje y centros de producción entre sí....

... es una oportunidad

En el tercer trimestre de 2024, VW, Mercedes y BMW gastaron conjuntamente 8.700 millones de euros en investigación y desarrollo, y a pesar de ello pudieron registrar un beneficio neto de 7.100 millones. El escándalo del diésel habrá costado a Volkswagen unos 32.000 millones de euros. Con más de 150.000 millones de euros de deuda, VW es una de las tres empresas más endeudadas del mundo. Sin embargo, el balance de VW para 2023 muestra un beneficio neto de más de 16.000 millones de euros. De ellos, 4.500 millones se distribuyeron, casi la mitad al clan Porsche-Piëch. Quienes lean no sólo los comunicados de prensa de VW, sino también los balances, no encontrarán «más munición para el argumento de la dirección de que la plantilla de Alemania debe hacer reducciones de costes y sacrificios históricos» (Bernstein Research). Los jefes no quieren evitar pérdidas, ¡quieren mayores beneficios!¹³

En una situación de cierre de fábricas, el poder de los trabajadores parece desaparecer en principio. Los comités de empresa y los activistas climáticos proponen la autogestión y la «producción con sentido», por ejemplo tranvías, trenes, autobuses, bicicletas. Muchos ven en la movilización de GKN en Italia un modelo, los jóvenes debaten sobre la compatibilidad de la ecología y la producción. En el norte de Alemania, los activistas también apuntan a Tesla y VW, algunos están tomando decisiones existenciales (los activistas se trasladaron a Wolfsburg y propagaron un cambio fundamental en el sector del transporte: VW debería construir transporte público; sin embargo, el primer intento fracasó). El debate entre los activistas de izquierdas se encuentra en una fase en la que se está de acuerdo en que las capacidades industriales –plantas y trabajadores– son necesarias para la sociedad¹⁴. Pero hasta ahora, las empresas autogestionadas se han quedado rápidamente en el camino frente a la competencia. Además, también hay exceso de capacidad en las fábricas de trenes, autobuses y bicicletas. Otros propagan la lucha por la máxima indemnización por despido: que cierre el lugar y que al menos el empresario lo pague caro. La desindustrialización y el «cambio estructural» hacia una «economía de servicios» significan salarios más

13 Véase: Stephan Krull: *Autoindustrie: Abstiegsängste und Abwehrkämpfe* [Industria del automóvil: temores de declive y luchas defensivas], Z 140, 24 de noviembre de 2024. Y: *Autoindustrie - Abbau oder Umbau?* [Industria del automóvil: ¿reducción o reestructuración?], nd, 6.12.2024. Y: Suitbert Cechura: *Konzept für Entlassungen* [Plan de despidos], Junge Welt 5.12.2024.

14 Jürgen Bönig: *Nachhaltig zerstören - geht die Automobilindustrie den Weg der Druckmaschinenhersteller?* [Destrucción sostenible: ¿sigue la industria automovilística el camino de los fabricantes de imprentas?] Lunapark 21, Invierno 2024. En 1961, Raniero Panzieri señaló que no puede haber continuidad tecnológica después de la revolución porque las relaciones de producción capitalistas son inherentes a las fuerzas productivas. Véase: <https://libcom.org/library/capalist-use-machinery-raniero-panzieri>

bajos y desiguales. Sin industria, el proletariado se empobrece, como puede verse en EEUU, Italia, etc. Por lo tanto, tiene cierta importancia si el núcleo de trabajadores (de VW) sigue limitándose a observar cómo sus representantes oficiales ayudan a los necios capitalistas, o si superan su estado de shock.

El 30 de noviembre, se anunció que Audi había vendido un tercio de sus acciones de fórmula 1 a la Autoridad de Inversiones de Qatar.

El 2 de diciembre, Carlos Tavares, el antiguo reestructurador de Citroën, Fiat, Opel y jefe de Stellantis, que seguía la tradición de López, fue despedido más rápidamente de lo previsto. Para sorpresa de todos, sus programas de reducción de costes resultaron «insostenibles».

El 5 de diciembre, la fracción conservadora del PPE en el Parlamento Europeo publicó un posicionamiento en el que proponía dar marcha atrás en la eliminación progresiva de los motores de combustión y aplazar los nuevos límites de CO₂ del parque automovilístico (cantidad media de contaminación por CO₂ de la gama total de modelos de un fabricante de automóviles). Si los gigantes del automóvil tuvieran que pagar multas por no cumplir los límites, el dinero no debería ir al presupuesto de la UE, sino volver a la industria automovilística. ¡Brillante!