

CRISIS DE VW

Como los monopolios automotrices se embolsan ganancias de miles de millones por medio de manejos altamente criminales y con ayuda del Estado



Miembro de la
ICOR



MLPD
Partido Marxista-Leninista de Alemania



Comentarios de trabajadores de VW de Hannover respecto al fraude criminal:

*"Mientras nosotros sacamos las castañas del fuego, trabajando duramente y pues-
to incluso bajo presión, los de arriba despilfarran miles de millones."*

*"Tanto la junta directiva, el gobierno y el comité de empresa estaban enterados
de todo, y ahora dicen no saber nada de nada. Ahora solo habrá sacrificios de peón.
Nos están mintiendo todo el tiempo."*



Colegas de VW de Kassel contra las jornadas laborales de los sábados, 2011.

QUERIDAS Y QUERIDOS COLEGAS:

En el otoño del 2015 salió a la luz pública el fraude criminal cometido por el consorcio VW con valores manipulados de los gases de escape. Desde entonces, en todos los medios de comunicación sigue rodando el término "Escándalo de los gases de escape" – una trivialización flagrante como si se tratara de un escándalo más de los muchos. VW ha querido venderle incluso la idea a la plantilla¹, que con el fraude se asesta un golpe maestro contra la competencia automotriz norteamericana. Y la plantilla debería prestarse a respaldar a la junta directiva la multinacional.

Justamente las y los colegas que denuncian los manejos criminales y exigen consecuencias serias por lo ocurrido, están siendo atacados y demagógicamente culpados como responsables por la destrucción de los puestos de trabajo.

La multinacional VW minimiza intencionalmente la dimensión de su proceder hostil a la humanidad y al medio ambiente. En com-

1- Conjunto de los trabajadores de una fábrica (N. de T.)

plicidad con el gobierno federal, la Unión Europea (UE) y con el apoyo de la dirección derechista en el sindicato. Los responsables en los niveles de mando de la empresa, y en los ministerios se hacen el inocente y mienten descaradamente. Los ingenieros de los niveles inferiores son inculcados y despedidos. Ciertamente lo que se ha podido comprobar hasta ahora es que ya desde mayo del 2014 Martin Winterkorn, ex jefe de la junta directiva, tenía pleno conocimiento de los manejos criminales de VW y de las investigaciones en curso en los EE.UU.. Y, ¿cuál fue su conclusión? Él y la junta directiva determinaron hacer el software manipulador aún más sofisticado e instalar dichas actualizaciones en 500.000 autos en los EE.UU., durante una llamada a revisión en diciembre del 2014. A pesar de ello fracasaron.

A Berthold Huber, ex jefe del sindicato metalúrgico alemán IG Metall y jefe del entonces consejo de vigilancia de VW le comprueban su culpabilidad en todas las mentiras dichas: en septiembre del 2015 hizo declaraciones



Partículas finas de polvo penetran profundamente en las vías respiratorias y causan enfermedades cardiovasculares, cáncer y alergias. Sólo en Alemania mueren aproximadamente 7.000 personas anualmente a causa de las emisiones contaminantes del tráfico vehicular, dos veces más que por accidentes de tránsito.

públicas en las que liberaba de toda culpa a Winterkorn. ¡Y lo hizo incluso antes de que algo estuviera aclarado! ¿Una absolución a Winterkorn antes de cualquier investigación verdadera?

Todo esto sólo tendría sentido, si Huber estuviera completamente informado de todas las acciones e involucrado plenamente en las mismas.

Con nuestro cuadernillo demostraremos que todos los actos de VW no fueron simples deslices o errores de algunas pocas personas, sino que con energía criminal y falta de escrúpulos se contribuyó sistemática y deliberadamente a destruir los fundamentos de vida de las generaciones venideras.

¿De dónde viene la agresiva lucha competitiva? Además de los países de donde vienen los productores de autos tradicionalmente

líderes como EE.UU., Japón y Europa, países como Corea del Sur o India se han desarrollado hacia países neoimperialistas. Así como China ellos también han establecido su propia producción de automóviles y la amplían y con ello ingresan agresivamente en el mercado mundial.

El interés del capitalismo no es dar buenos valores útiles a las masas, como por ejemplo medios de transporte amigables con el medio ambiente.

Por el contrario, el único interés consiste en aumentar al máximo la propia tasa de ganancia, ganar cuotas en el mercado mundial y por ende ganarle la delantera a la competencia. La lucha competitiva entre las multinacionales automotrices internacionales líderes se ha extendido hacia una batalla despiadada de exterminio. Esta se le libra con ayuda del Estado y de sus órganos.



Día Internacional de lucha por salvar el medio ambiente, Essen/Alemania 2014

1. ENVENENAMIENTO EN MASA A LA HUMANIDAD Y AL MEDIO AMBIENTE

Por más de siete años la multinacional VW simuló en por lo menos 11 millones de autos acatar la normativa sobre los gases de escape. La verdadera emisión de óxidos de nitrógeno sobrepasa entre 25 y 40 veces los valores límites permitidos por ley – que de por sí ya son demasiado altos. No estamos hablando de un delito de caballeros: Principalmente en las grandes ciudades, el tráfico vehicular es la principal fuente de las partículas en suspensión y de los óxidos de nitrógeno.

Los óxidos de nitrógeno contribuyen decisivamente al aumento del agujero en la capa de ozono, aceleran el calentamiento global del clima y producen lluvia ácida y smog. Perjudican masivamente las vías respiratorias. En Alemania mueren anualmente 10.000 personas a causa del smog. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), las diminutas partículas en suspensión son las responsables de más de 6 millones de muertes anuales. Grandes ciudades como Berlín, Pekín, Bombay (Mumbai), Los Angeles o Teherán están siendo particularmente afectadas por ello. Con toda conciencia y desconsideradamente se está empujando a la cima la tasa de enfermedades del cáncer y se esta perjudicando fuertemente la salud física y psíquica de millones de personas. El aferramiento a los motores de combustión interna con combustibles fósiles está aceleran-



do la transición a la amenazante catástrofe ecológica global.

El origen y la motivación se encuentran en el desmedido afán de lucro y de poder por parte del consorcio VW. Con la estrategia "Mach 18" (Cumplamos hasta el 2018) Martin Winterkorn anunció en diciembre del 2007 la meta de alcanzar el liderazgo en el mercado mundial: *"Queremos colocarnos al frente, delante de Toyota".*²

Y es así como VW se mete agresivamente en los mercados. El punto central de esa estrategia fue el revalorizar el diésel como el supuesto motor más limpio y con bajo consumo en Europa y los EE.UU. Solo en este ultimo, se preveía duplicar las ventas a un millón de automóviles.³

2- *Autogramm Januar* – 2008, 15/01/2008.

3- Periódico *Neue Presse Hannover*, 17/ 07/2008.

Para ello se inició una campaña mediática que tenía como fin cambiar la "mala imagen" del motor diésel.

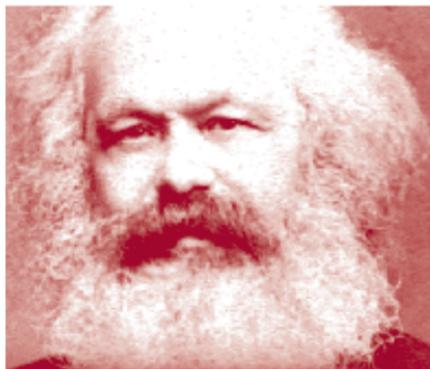
VW en compañía de Bosch, Daimler y BMW fundaron en el 2007 la asociación europea de investigación para el medio ambiente y la salud en el sector del transporte (EUGT). Su tarea era: "... sembrar cada vez más dudas en los peligros para la salud, ya conocidos desde hace mucho, que representan las partículas de diésel y los óxidos de nitrógeno, y exigir cada vez nuevas garantías".⁴

La gerencia de VW inició la campaña publicitaria "Blue-Motion" y "Clean Diesel" a nivel mundial. El modelo Jetta de VW, con motor manipulado, incluso fue galardonado como el "Green Car of the Year 2009" (Auto verde del año 2009)⁵. Según la potencia requerida del motor sólo hubiera sido posible atenerse aproximadamente a los límites oficiales de gases de escape con la ayuda de costosos catalizadores; en algunos casos hubiera sido imposible. ¡Y es por ello que han manipulado descaradamente los valores oficiales de las emisiones!



4- Stern online, basándose en declaraciones del Dr. Axel Friedrich, ex-director del departamento "Transporte y ruido" en la Agencia Federal del Medio Ambiente.

5- focus.de, 06/10/2015.



"Si la ganancia es adecuada, el capital se vuelve audaz. Un 10 % seguro, y se lo podrá emplear dondequiera; 20 %, y se pondrá impulsivo; 50 %, y llegará positivamente a la temeridad; por 100 %, pisoteará todas las leyes humanas; 300 % y no hay crimen que lo arredre, aunque corra el riesgo de que lo ahorquen." (Marx/Engels, *El Capital*, Libro primero, Cap. 24, *La llamada acumulación originaria*, en internet: <https://pendientedemigracion.ucm.es/info/bas/es/marx-eng/capital1/24.htm>)

CARLOS MARX

¿Cómo se llevó a cabo la manipulación criminal?

Por presión de la junta directiva, los valores de los gases de escape de los autos con el motor EA189 fueron preparados de tal manera que pudieran pasar el examen de admisión o la revisión técnica de vehículos por la asociación alemana de inspección técnica (TÜV). Con la ayuda de un "reconocimiento del ciclo" el software apaga los instalados sistemas de limpieza de los gases de escape cuando el vehículo se encuentra en operación normal. Este es un engaño premeditado al cliente y constituye un peligro público. Además es un crimen contra la humanidad por motivos viles.

CRONOLOGÍA:

El movimiento ecologista destapa el fraude – y solo después las autoridades de EE.UU. reaccionan

En un comunicado de prensa de la asociación ecologista alemana "Deutsche Umwelthilfe" (DUH) se lee: "10 de febrero del 2011: en una conversación sostenida entre la DUH y Axel Friedrich (ex director del departamento de transporte y ruido en la Agencia Federal del Medio Ambiente) en el ministerio federal de transporte (BMVBS) la DUH aborda el tema de la drástica influencia en el ciclo de medición al otorgar licencias de circulación, la llamada identificación del ciclo (= dispositivo de desconexión). El BMVBS declara conocer el problema. La DUH exige nuevamente (y sin éxito) que la Autoridad Federal del Transporte de Motor (KBA) controle los valores obtenidos por los fabricantes... Tomando como ejemplo concreto el Volkswagen Passat Euro-6 se menciona que las altas emisiones de dióxido de nitrógeno superan lo permitido por la norma Euro-5. Éstas, según Resch y Friedrich son ilegales". **La reacción del ministerio fue nula.**

Ya en mayo del 2014 la organización ambientalista "International Council on Clean Transportation, ICCT"⁶ llevó a la luz pública las grandes discrepancias de los valores de emisiones contaminantes entre las pruebas de laboratorio y las mediciones durante carretera⁷. En cooperación con la universidad West Virginia se detectó con

6- La organización ambientalista ICCT fue fundada en el 2005; Axel Friedrich es uno de los miembros fundadores. La organización aboga por un sistema de transporte limpio. La ICCT es financiada, entre otros, por HP (Hewlett Packart).

7- ICCT_PEMS-study_diesel-cars_2014_factsheet_DE.

un sistema de medición portátil (PEMS) que el VW Jetta VI sobrepasó en general entre 15 y 35 veces los límites legales en EE.UU. para óxido de nitrógeno (NOx) de los EE.UU. y el VW Passat entre 5 y 20 veces⁸.



Axel Friedrich

Sólo después de que diferentes estudios referentes al tema fueran publicados, la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, EPA, tomó medidas. ¡Las autoridades alemanas no hicieron nada! VW afirmó frente a la EPA que las discrepancias constatadas se debían a un error en el software y al llamar a revisión a los autos instalaron solamente un software de manipulación refinado. Es sólo después de que la EPA el 18 de septiembre de 2015 amenazó a VW con una multa de 18 mil millones de dólares, cuando admiten poco a poco el fraude. El 2 de noviembre la denuncia de la EPA fue ampliada a los vehículos de diésel de VW con el motor de 3 litros (3.0 TDI), así como a los vehículos de Audi y Porsche. **Hasta el día de hoy, el nuevo jefe de VW, Müller, obstaculiza el pleno esclarecimiento.**

8- www.theicct.org/sites/default/files/publications/WVU_LDDV_in-use_ICCT_Report_Final_may2014.pdf

2. MOTORES DE COMBUSTIÓN Y TRÁNSITO INDIVIDUAL – FACTORES PRINCIPALES DEL EFECTO INVERNADERO

Los motores de combustión interna causan hoy en día cerca del 23 por ciento de las emisiones de CO₂ a nivel mundial y contribuyen significativamente al efecto invernadero. *"La concentración de CO₂ en la troposfera aumenta en más de 2 ppm por año. El resultante acelerado calentamiento de la Tierra pone en cuestión cada vez mas la totalidad de la biosfera tradicional que ha crecido durante cientos de millones de años."*⁹

Incluso hoy en día ya está en peligro la base de vida de millones de personas. Esto lo demuestra un creciente número de refugiados climáticos y también muertos debido a un aumento de las catástrofes climá-

ticas regionales con tempestades extremas, olas de calor, bajas súbitas de temperatura, inundaciones y sequías.

Los gobiernos, incluyendo las conferencias climáticas de la ONU, les siguen permitiendo a las grandes multinacionales aumentar la emisión de las peligrosas emisiones de efecto invernadero. La Cumbre del Clima de la ONU celebrada en París en diciembre del 2015 concluyó con "compromisos voluntarios no vinculantes" para los gobiernos nacionales. Esto acelera la transición a la amenazante catástrofe climática y ambiental global.

Por intervención de las automotrices, la comisión de la UE excluyó explícitamente al sector de transporte del comercio de derechos de emisión.

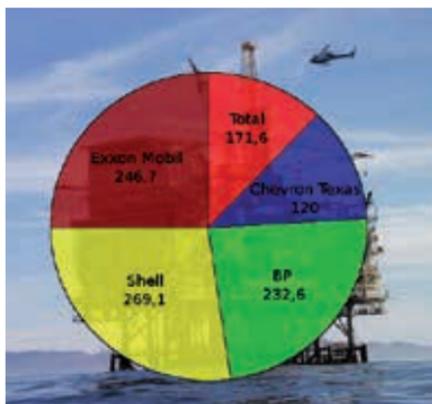
9- ¡Alarma de catástrofe! ¿Qué hacer contra la destrucción deliberada de la unidad entre el ser humano y la naturaleza?, págs. 114-115



Delegación de la ICOR (Coordinación Internacional de Partidos y Organizaciones Revolucionarios con 49 organizaciones miembros) contra la Cumbre del Clima de la ONU en París en el 2015.

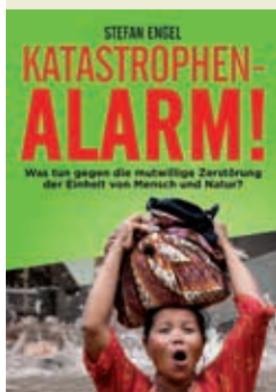
Las anticuadas tecnologías basadas en la quema de combustibles fósiles son mantenidas categóricamente

Desde hace mucho tiempo existen las condiciones técnicas para realizar un sistema de transporte eficiente y compatible con el medio ambiente: se pueden combinar el transporte ferroviario, individual, aéreo y en bicicleta – sobre la base de energías renovables. Ya en el año 1910, el transporte en los EE.UU. contaba con un 38 % de vehículos eléctricos. Sin embargo, en los años 1930, los monopolios petroleros lograron imponer los autos de gasolina. Vehículos de celdas de combustible que usan el hidrógeno como fuente de energía, ya habían sido desarrollados en los años 1950, entre otros por VW. No obstante, principalmente los poderosos monopolios de petróleo se aferran obstinadamente a los recursos energéticos fósiles. De ellos forman parte el Estado petrolero reaccionario Catar (dueño del 17 % de las acciones en VW) o Kuwait (dueño del 6,8% de las acciones en Daimler).



10- Ibid., pág. 78

Recomendación de lectura: en el libro ¡Alarma de catástrofe! ¿Qué hacer contra la destrucción deliberada de la unidad entre el ser humano y la naturaleza? el autor Stefan Engel elabora: Desde hace los años 1990 la producción y el consumo capitalista tan solo funciona sobre la base de la destrucción crónica, caracterizada por las crisis, de las bases naturales de la vida humana. Los consorcios y bancos han acumulado inmensas riquezas mediante el saqueo del ser humano y de la naturaleza, las que logran invertir cada vez menos de una manera que promete las ganancias máximas. La capacidad de absorción por los mercados está en contradicción con la extensión de la producción. Mientras que el número de trabajadores en los 500 más grandes supermonopolios se triplicó entre 1993 y 2013, el capital total se disparó en 20 veces. Por consiguiente existe una sobreacumulación crónica del capital que intenta con toda fuerza realizar ganancias máximas.



*La "...destrucción sistemática y en todo aspecto de la unidad vital entre el hombre y la naturaleza, se ha convertido por primera vez en coacción económica; de otra manera, el capital financiero internacional, único dominante, no podía seguir realizando más ganancias máximas."*¹⁰

348 páginas, 17,50 euros
ISBN 978-3-88021-406-4

3. SIEMPRE AL SERVICIO: UE, GOBIERNO, AUTORIDADES PÚBLICAS

VW, una de las automotrices más grande del mundo pertenece a la cabeza del capital financiero internacional, único dominante. VW junto con otros supermonopolios con sede en Alemania ha subordinado al aparato estatal alemán para imponer sus intereses. Y ese dominio se refiere también a muchos otros Estados junto con la UE. El muy elogiado "sistema VW" resultó ser un dominio ilimitado de los supermonopolios internacionales sobre la sociedad entera.

Las directrices para la política y la sociedad son determinadas y organizadas con precisión militar por el departamento "Relaciones exteriores y gubernamentales". Tan solo una posición por debajo del señor Müller, director general de VW, Thomas Steg lleva las riendas como "diplomático en jefe" de la multinacional VW. Su trayectoria profesional muestra el estrecho entrelazamiento entre el Estado y la VW. Antes fue portavoz de prensa de la Confederación Alemana de Sindicatos DGB del estado federado de Baja Sajonia, se hizo jefe de la campaña electoral del partido socialdemócrata SPD. En el 2003 asciende a la posición del vicedirector de oficina y portavoz de prensa del gobierno federal de Schröder y después, del gobierno de Merkel. Incluso cuando la junta

directiva de VW fue llamada por las autoridades estadounidenses a responder y esclarecer la manipulación de de las emisiones contaminantes, Steg sostuvo: "Gracias al postratamiento moderno de los gases de escape, la emisión de partículas de diésel prácticamente ya no juega ningún papel". Según él el diésel es "indispensable para alcanzar ... los objetivos climáticos".¹¹

Mediante la Asociación de la Industria Automotriz de Alemania VDA, se hace política. Su presidente, el ex ministro de transporte Matthias Wissmann, es en realidad el "ministro de transporte que gobierna", según Jürgen Resch de la asociación ecologista DUH. La industria automotriz "verdaderamente toma de la mano al gobierno federal alemán cuando se elaboran nuevas leyes y decretos".¹² Cuando se elaboran propuestas de nuevas leyes para el parlamento federal, siempre están presentes representantes de la industria automotriz como "expertos en la materia": sea en los ministerios correspondientes o en las comisiones del parlamento federal – por supuesto que todo esto no es público.

11- volkswagen-media-services.com-VIAVISION_Mai_2015, 30/04/2015

12- Periódico NWZ Online, 24/09/2015





Martin Winterkorn

En las reuniones de la "European Round Table" (ERT), un círculo ilustre de representantes líderes de los 48 consorcios más grandes de la UE, se encuentran representantes de las automotrices incluyendo a VW. Allí se elaboran las líneas básicas de la política de la UE y se le dan "recomendaciones políticas", silenciosamente y entre bastidores. Las cumbres de la UE discuten las mismas y las aprueban finalmente.

En el más alto nivel político, cuando sea necesario, **Angela Merkel** en persona, se ocupa de imponer límites más altos para la emisión de gases contaminantes. En el 2013, con una llamada al presidente del Consejo de la Unión Europea, el irlandés Enda Kenny, frenó una votación a favor de límites más estrictos para las emisiones de CO₂. Y actualmente impuso con su veto en la Unión Europea que a partir del 2017, a pesar de una "agravación" de los valores límites, los autos diésel tienen el permiso de emitir 168 mg de NOx en vez de 80 mg,

es decir un valor 2,1 veces más alto de lo originalmente planeado. Y a partir del 2020 el límite permitido será todavía 1,5 veces más alto (120 mg). La comisión de la UE había propuesto reglas más estrictas para la emisión de gases, permitiendo que sólo deberían sobrepasar los límites en un 60 por ciento. Sin embargo, las multinacionales automotrices intervinieron masivamente. El resultado: En Europa los autos pueden emitir 4 veces más gases contaminantes que en EE.UU.

Con 351 mil millones de euros, VW tiene más capital que todo el presupuesto federal de Alemania. VW opera 119 lugares de producción en 31 países. Con más de 600.000 trabajadores y un volumen de ventas de 202 mil millones de euros ocupa el puesto 8 de los 500 supermonopolios internacionales más grandes.



Mapa del mundo; en azul: aquí se encuentra la VW.

En abril del 2010 Merkel exigió vehementemente a la "Junta de Recursos del Aire de California" CARB, límites más altos para la emisión de gases contaminantes, pues los valores actuales perjudicarían a los productores de autos alemanes. La directora de la





CARB, Mary Nichols, se mostró sorprendida por la buena información que tuvo la Merkel en relación a los "problemas específicos de óxidos de nitrógeno de los productores alemanes". "En aquel momento parecía ser portavoz de la industria automotriz".¹³

El marco legal es fijado por la **Autoridad Federal del Transporte de Motor** (KBA), con el ministro de transporte Dobrindt a la cabeza. Él es responsable de otorgar las licencias de circulación de los automóviles. No se verifica la emisión real de sustancias nocivas, sino que se aceptan los valores ofrecidos por los mismos productores.¹⁴

Organizaciones "independientes" de revisión, como por ejemplo en Alemania la TÜV, incluso tienen prohibido verificar el

13- www.presseportal.de, 9/10/2015

14- *Deutschlandfunk*, 23/09/2015



software codificado de los motores. La argumentación: ¡El software se considera un secreto de producción de las respectivas empresas!

La **fusión entre VW y los órganos estatales** son garantizados legalmente con la ayuda de la ley VW y de la participación de un 20 % en las acciones de VW por parte de Baja Sajonia. Tanto el ex canciller federal Gerhard Schröder, como el ex presidente federal Christian Wulff y el ministro de economía Sigmar Gabriel siempre estuvieron enterados de todos los procesos importantes en la multinacional cuando fueron miembros del consejo de vigilancia.

VW asegura también **su influencia en la política internacional** por medio del primer ministro de Baja Sajonia y del ministro de economía como miembros del consejo de vigilancia de VW. No hay ningún viaje de una delegación del gobierno sin la presencia de un gerente de VW. Los productos de la multinacional también se usan con fines militares en todo el mundo.

De la red de ejercicio de poder forma parte también la presencia universal de VW en los medios de comunicación, publicidad en la tele o como patrocinador de numerosos equipos de fútbol. ¿Quién va a sorprenderse de que el Club del Automóvil de Alemania ADAC, con sus manipulaciones sobre el "auto más popular en Alemania", durante años le haya ensalzado engañosamente a VW ? Con una suma de con 150 millones



de euros (2013) la fundación VW ocupa la posición líder en la promoción privada de la investigación. A finales de septiembre del 2015 se descubrió que VW amenazó a varios periódicos en Francia, asegurando quitarles los anuncios publicitarios si ellos publicaron noticias "inapropiadas".

VW tampoco tiene escrúpulos cuando se trata de **oprimir la oposición combativa**: en el 2012 VW se sirvió de "contramanifestantes" pagados para combatir las protestas del movimiento ecologista.¹⁵ Desde el 2007 VW intentó una y otra vez impedir que el periódico de trabajadores "Vorwärtsgang" ("Marcha adelante", véase documento abajo) sea volanteado ante las puertas de las plantas de VW, MAN, Porsche y Audi en Alemania. Sin embargo, este intento de oprimir la libertad de opinión y de prensa fracasó.

VW mantiene también las mejores **relaciones con la fiscalía de Braunschweig**. Ésta ha declarado querer basarse en las "inves-

tigaciones propias de VW"¹⁶ – y esperar a la publicación de sus resultados. Verdaderamente es una medida tan eficaz como si se quisiera esperar la información del "padrino" antes de presentar una acusación contra la mafia.

Propuestas de solución reformistas, tales como "un mejor control de las multinacionales" no son más que una ilusión. ¿Quién en esa "sociedad selecta" deberá ejercer un verdadero control? Lo que aquí se manifiesta son las **relaciones de poder en el capitalismo monopolista de Estado**. ¡Y éste sólo puede ser superado de manera revolucionaria!

Engaño y violencia pavimentan su camino: En 1937, durante la dictadura fascista, fue fundada la VW. El dinero para ello fue tomado en gran parte de los fondos de los sindicatos, confiscados en 1933, y de los ahorros de los trabajadores. El nombre "Volkswagen" (carro del pueblo), fue una

15- Periódico Taz, 01/03/2013

16- Periódico Süddeutsche Zeitung, 22/01/2016

Documentación: Desde hace décadas el "Vorwärtsgang" se encuentra consecuentemente al lado de los y las trabajadoras.

Vorwärtsgang



De los trabajadores a los trabajadores en las plantas alemanas de VW, Audi, Porsche y MAN



hábil maniobra para disimular la construcción de la empresa como un consorcio de armamento, el cual ya en sus inicios, fabricó más de 50.000 vehículos militares todoterreno (Kübelwagen) para el ejército fascista alemán, la "Wehrmacht". Hasta el día de hoy la VW, junto con el productor de camiones MAN, es abastecedor más importante de las fuerzas armadas de Alemania y con ello un **componente del complejo militar e industrial**.

En 1951 VW construyó uno de los primeros lugares de producción en Brasil con el fin de conquistar el mercado mundial. Hoy en día una demanda colectiva contra la VW revela que **la junta directiva de VW colaboró con la dictadura militar de Brasil** entre los años 1964 a 1985.¹⁷ VW do Brasil entregó listas negras con los nombres de los trabajadores indeseables a los torturadores de la policía secreta de la dictadura militar.

El 17 % de las **acciones ordinarias** de la multinacional VW le pertenecen a la monarquía de Catar ultrareaccionaria con sus estructuras feudales y una extrema

Rey de Catar, Tamim Bin Hamad Bin Khalifa Al-Thani.

hostilidad a las mujeres. Un representante de Catar forma parte del consejo de vigilancia de VW. Catar, junto con Arabia Saudita, el régimen turco de Erdogan, y otros más, son considerados como apoyadores del "Estado Islámico" (EI) fascista. Con esto Catar es corresponsable de la masacre del "EI" contra el pueblo iraquí y sirio, de la destrucción de la región y del consiguiente movimiento de miles de millones de refugiados. No obstante, la cúpula de VW y tampoco el gobierno federal no han mencionado ni una palabra crítica al respecto.



Peter Hartz

17- Periódico *Süddeutsche Zeitung*, 13/10/2015



Lucio Bellantani

alemán Schröder implementó esas odiadas leyes, con las que se permitió abiertamente el trabajo subcontratado ya que se obliga a la gente que recibe el subsidio "Hartz IV" a aceptar cualquier tipo de trabajo.

Lucio Bellantani, empleado como herramentista desde 1964 hasta 1972 en la planta VW de Sao Bernardo do Campo en San Pablo (Brasil): aún dentro de la planta y bajo la vigilancia del jefe de seguridad de la VW, fue golpeado, torturado y secuestrado al centro de tortura. ¿Su delito? "Discusiones políticas con sus compañeros de trabajo para organizar a ellos en el sindicato, con el fin de luchar contra la dictadura y por la democracia".¹⁸

18- Periódico *Le Monde*, 25/08/2015

Peter Hartz (ex jefe de personal de VW) elaboró en el 2004, por encargo del gobierno federal de Alemania, las tristemente célebres leyes Hartz. El canciller federal



En todo el mundo crece la lucha conjunta de los trabajadores de la automoción contra la opresión y explotación.

Foto: Manifestación de delegaciones del Consejo Internacional de los Trabajadores de la Automoción ante la planta de Opel en la ciudad de Bochum.

4. EL SILENCIO DE LAS DEMÁS AUTOMOTRICES

El que estaba esperando que los otros gigantes de autos hicieran un escándalo de enojo contra VW, se ve decepcionado. ¡Nadie dice ni mu! Aunque siempre se están escudriñando y espiando unos a otros – actúan como si se no dado cuenta de nada durante todos estos 8 años. Pero como dice el dicho, "un lobo no se come a otro lobo". Esto es obvio considerando el fraude realizado en conjunto.



Un estudio de la universidad politécnica de Bern estableció que el modelo Zafira 1.6 CDTi de la Opel emite 17 veces más dióxido de nitrógeno que lo permitido. La Daimler entonces se hizo el inocente y anunció al mismo tiempo que reclamaría una indemnización por daños a la asociación ecologista DUH si es que sigue calificándolo de manipulación de gases de escape el hecho de que los motores diésel OM651 de Daimler emiten 25 veces más NOx que lo permitido. Así mismo también amenazaron a periodistas críticos a abrir juicios en caso de ellos publican los resultados sobre los valores manipulados de todos los productores

de autos – resultados obtenidos por la DUH, la universidad politécnica de Bern o también de la asociación ADAC.

El 16 de febrero de 2016 la emisión "Frontal 21" de la cadena de tele ZDF en Alemania puso en claro que tanto los autos de Daimler, BMW, Renault así como VW emitieron mucho más óxido de nitrógeno en las calles que en las pruebas de laboratorio. "Frontal 21" formuló la sospecha legítima que similares sistemas de apagado ilegítimos fueron instalados, tal como en VW. Todos los conocedores de la "escena" dan por sentado que los colaboradores decisivos en el ministerio de medio ambiente y de transporte desde hace años tuvieron conocimientos de estas manipulaciones criminales.

Desde 1996, Audi, Porsche y BMW operan conjuntamente un centro de gases de escape en la ciudad de Weissach en el estado federal Baden-Wurtemberg de



Autoridad Federal del Transporte de Motor (KBA)

Alemania, con el fin del así llamado "trabajo conjunto precompetitivo en el área de postratamiento de los gases de escape en automóviles con motores Otto y diésel". ¡Y conjuntamente están muy bien informados sobre el método y la manera de las "soluciones" para acatar los valores límite!





Abgaszentrum der Automobilindustrie







- » Home
- » Firmenprofil
- » Organisation
- » Karriere / Jobs
- » Ansprechpartner
- » Anfahrt
- » Kontakt
- » Impressum

Firmenprofil

Das Abgaszentrum der Automobilindustrie ist eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR).

Gesellschafter des Abgaszentrums sind:

- AUDI Aktiengesellschaft
- Bayerische Motorenwerke Aktiengesellschaft
- Daimler Aktiengesellschaft
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
- Volkswagen Aktiengesellschaft



Der Gründungs- und Startzeitpunkt des ADA ist das Jahr 1996.

Zielsetzung

Zweck der Gesellschaft ist die vorwettbewerbliche Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Abgasnachbehandlung von Personenkraftwagen mit Otto- und Dieselmotor.



DAIMLER



5. SINDICATO METALÚRGICO (IGM) – DOS DIRECCIONES SE MANIFIESTAN: ¿ORGANIZACIÓN DE LUCHA O ALTOS FUNCIONARIOS COMO CONSABIDORES Y CÓMPLICES?

El Partido Marxista-Leninista de Alemania (MLPD) fomenta los sindicatos como las autoorganizaciones más importantes de las masas. En su libro *Gewerkschaften und Klassenkampf* (Los sindicatos y la lucha de clase) dice: Los comunistas pugnan "por la ampliación y el fortalecimiento de los sindicatos". Es por eso mismo que el MLPD critica la co-gerencia de los dirigentes sindicales reformistas. "Una tarea de los comunistas, dentro de las empresas y del sindicato, es obrar para que los sindicatos se vuelvan verdaderas organizaciones de lucha y no solo aparentemente; eso quiere decir, que preparen y dirijan enérgicamente la lucha para imponer las reivindicaciones sindicales, las reformas y las reivindicaciones inmediatas en cuanto al mejoramiento de las condiciones salariales y laborales." (pág. 275 de la edición en alemán).

Desde las filas de la dirección derechista del IGM solamente hay críticas leves a la gerencia de VW. La mayoría de veces se



limita a un requerimiento lapidario de "aclarar" el caso. Al mismo tiempo, sin embargo, se oprime cualquier crítica sustancial de los trabajadores de la plantilla en contra de la junta directiva y el consejo de vigilancia. El presidente del comité de empresa general y de consorcio Bernd Osterloh le está exigiendo a la plantilla su solidaridad con la junta directiva.

VW está comprando a miembros dirigentes del comité de empresa

El antiguo presidente de recursos humanos de Volkswagen, Klaus-Joachim Gebauer, financiaba desde 1996 los viajes a burdeles de lujo en todo el mundo para la comisión del comité de empresa general con recursos de la empresa. En 2005 fue puesto al descubierto ese pantano asqueroso de corrupción. Klaus Volkert, presidente del comité de empresa general por 15 años, "cobró casi dos millones de euros en gratificación del presidente de recursos humanos Peter Hartz, quien admitió haber «comprado» a Volkert." Volkert fue condenado a dos años y nueve meses de cárcel, Gebauer y Peter Hartz a condena condicional.¹⁹

De hecho, hay muchos indicios que señalan que los líderes derechistas del comité de empresa y del sindicato en Volkswagen también están enredados en las maquina-

19- www.handelsblatt.com, 28/6/2015

ciones. Como parte de la así llamada "participación calificada" y la co-gerencia en Volkswagen, fueron nombrados para el consejo de vigilancia además de líderes sindicales reformistas: el presidente del comité de empresa general Osterloh, otros presidentes de los comités de empresa de las plantas en Hanover, Kassel y uno alternando por planta de Brunswick, Emden y Salzgitter. Gracias a la ley Volkswagen, ellos poseen el derecho de veto. Eso significa que no se pueden llevar a cabo ninguna inversión, ningún intento de un cierre de una planta sin tener antes su aprobación. Se les otorga un estándar de vida muy alto así como privilegios que nunca hubieron podido alcanzar como trabajadores. Y todo eso para que en cambio respalden la orientación fundamental de la cabeza de la multinacional de ganar a los trabajadores para pelear la competencia de la multinacional y de oprimir cada intento de iniciativa de lucha por parte de las bases. (véase casilla verde)

En el mismo 2014, el presidente del comité de empresa general Bernd Osterloh, fanfarroneó acerca de estar siempre "involucrado directamente en todas las decisiones que habían sido de importancia fundamental para el consorcio."²⁰ El periódico alemán Die Zeit comenta sobre las declaraciones: "Si alguien quiere negociar de igual a igual, tiene que conocer los datos, cifras y hechos en la empresa."²¹ Sin embargo, Osterloh dice hoy en día, que no supo nada de detalles! El informe anual de la empresa del 2008, año en el que se deciden las mani-



Berthold Huber

pulaciones de los motores diésel, reporta sobre el trabajo del consejo de vigilancia: "En la reunión del consejo de vigilancia del 15 de julio de 2008, la gerencia nos informó sobre su estrategia de abrir el mercado estadounidense de forma duradera. Nosotros aprobamos su exposición."

Desde octubre de 2010, Berthold Huber, el antiguo 1er presidente del IGM, formó parte de la presidencia del consejo de vigilancia. Después de la llamada a revisión de 500.000 autos en los EE.UU. en diciembre de 2014 y durante las investigaciones del departamento de medio ambiente de EEUU, tuvo lugar una lucha por el poder entre el antiguo presidente del consejo de vigilancia, Ferdinand Piëch y Martin Winterkorn. Los participantes se callan férreamente sobre el motivo de la disputa. El reproche de Piëch fue: "Winterkorn no tiene la estrategia adecuada para el mercado estadounidense."²² El resto del consejo de vigilancia disintió y respaldó a Winterkorn. Con lo que sabemos hoy de los procesos, es bastante seguro que ya entonces la disputa se trataba de los valores de los gases de escape manipulados. ¿Y Berthold Huber no supo nada? Ese Berthold Huber que también forma parte del conse-

20- Informe comercial del 2014

21- zeit.de, del 05/06/2014

22- Die Zeit, 23/09/2015

jo de vigilancia de Siemens y de ThyssenKrupp, no era solo un funcionario cualquiera del sindicato. Los encuentros regulares con la canciller federal, las conversaciones en Bruselas al más alto nivel en el interés de las multinacionales automotrices alemanas, así como las conexiones estrechas con los medios de comunicación líderes le otorgaron una función clave en cuanto a la ocultación y engaño al público. Todo esto solo se puede explicar de la siguiente manera: él mismo estaba muy bien informado y está completamente involucrado en los procesos.

Es completamente justo el rechazar y renunciar esta política de colaboración de clases de la dirección derechista del sindicato. Su elogiada "participación calificada" que está comprometido al afán de beneficios de Volkswagen, se realiza a costa de las plantillas y perjudica el medio ambiente.

Solo quien tiene el poder puede cogestionar. En el capitalismo, los trabajadores solo están en condiciones de influir en las condiciones de trabajo, los salarios etc., imponiendo con duras porfías y luchas la mejora de sus condiciones salariales y la-



borales y la protección del medio ambiente natural. Esto solo es posible con la lucha contra los intereses de los monopolios – y no con la colaboración de clases.

Comentarios de dos colegas de Volkswagen de Brunswick al respecto:

"Necesitamos el IGM! Pero el comité de empresa apenas está haciendo caso de nuestra opinión. El sindicato aprueba casi todo y casi siempre. Eso ocurre, entre otros, porque los de arriba ya no saben lo que pasa aquí abajo en la base ..."

"El sindicato tiene que luchar en vez de adaptarse a Volkswagen."

Libro recomendado: El libro es un guía para el actuar, y también una compilación excelente de principios del trabajo marxista-leninista en las empresas y los sindicatos. Se puede decir con toda la razón que su apropiación y aplicación por miles de trabajadoras y trabajadores combativos de clase ha dejado huellas visibles en el movimiento obrero.



Willi Dickhut, *Gewerkschaften und Klassenkampf* (Los sindicatos y la lucha de clases).

Disponibile en inglés

377 páginas, 15 euros
ISBN: 978-3-88021-324-1

Berthold Huber – anticomunista y amigo de los capitalistas

Durante muchos años y hasta 1980, Berthold Huber fue cuadro dirigente en la Unión Obrera Comunista de Alemania (KABD), la organización precursora al MLPD. Para poder fomentar su carrera dentro del sindicato metalúrgico IGM y para recomendarse a sí mismo para ello, saboteó en ese entonces las luchas por la defensa de las condiciones de vida de los trabajadores y luchas autónomas por pagos retroactivos. Eso fue una traición abierta de los trabajadores. Ya que Huber quería seguir sus objetivos de hacer carrera e imponer agresivamente su camino de traición a los intereses de los trabajadores fue expulsado del KABD. Como "recompensa" por la traición, el antiguo presidente del IGM Franz Steinkühler le ayudó en su carrera hasta la cima del IGM.

A finales de 2015, Dr. Wolfgang Porsche lo elogiaba: "Berthold Huber fue un negociador consecuente, siempre dispuesto a hacer compromisos, libre de ideologías y por ello respetado por todos."²³ Cabe recalcar que Berthold Huber y Dr. Porsche son todo, menos libres de ideología. Su abogar por la supuesta "libertad de ideología" se dirige contra el accionar por una sociedad sin explotación, ni opresión y contra la ideología proletaria. Se quiere presentar la dictadura de los monopolios sobre la sociedad entera como algo "invariable" para mantenerla hasta la eternidad.

Además, Berthold Huber es el principal ideólogo del anticomunismo moderno. Él afronta agresivamente a cualquiera, que ose tan siquiera, poner en duda el orden capitalista de manera fundamental. Fue él, quien abogó por el mantenimiento y la agudiza-

ción de los así llamados "acuerdos de incompatibilidad" contra el MLPD en el IGM, en contra de un amplio desacuerdo en las bases sindicales. Los "acuerdos de incompatibilidad" son una herencia de la prohibición del Partido Comunista de Alemania (KPD) de 1956. Dentro de la Confederación Alemana de Sindicatos (DGB), hoy en día solo el IGM todavía pone en práctica esos acuerdos -y, expresamente solo contra miembros del MLPD. Con métodos de opresión, acoso psicológico agresivo y difamaciones se combate a colegas clasistas - muchas veces cuando estos podrían ser "peligrosos" en la lucha p.ej. contra despidos.

En el congreso confederal del IGM en octubre de 2015, se decidió rehabilitar a colegas afectados por el "decreto contra radicales". Si se realiza consecuentemente esta decisión, también se debería aplicarla a los "acuerdos de incompatibilidad" contra el MLPD, que son antidemocráticos y anticomunistas. Esta medida debe ser implementada ahora mismo y "los acuerdos de incompatibilidad" deben ser abolidos por fin también en el IGM.



Protesta en el 2007 contra los "Acuerdos de incompatibilidad" de los marxistas-leninistas en los sindicatos.

23- Mitbestimmen, No 12 de 2015

6. “NO SOMOS UNA FAMILIA – ¡VW TIENE QUE PAGAR LAS CARGAS DE LA CRISIS!”

Para evitar un despertar de la conciencia de clases y las luchas de la plantilla de VW a la cual pertenecen 600.000 trabajadores, se tramó el mito de la “familia social de VW” y se le cultivó durante décadas. Bonificaciones, salarios relativamente altos en las plantas de VW, también para los trabajadores subcontratados, tabú de despedidos masivos abiertos de la plantilla fija, etc. Estas concesiones deberían calmar a los trabajadores de VW y hacerles olvidar lo que son: una parte de la clase obrera mundial que es explotada y oprimida en el capitalismo y que tiene que asumir la responsabilidad por su liberación y por salvar el medio ambiente de la economía de lucro.

Todavía a principios de marzo de 2016, el jefe de VW, Matthias Müller, anunció un “premio de reconocimiento” para la plantilla – y eso a pesar de las multas mil millonarias que le venían encima. La fundamentación: Porque los trabajadores “*muestran su compromiso con la empresa también en tiempos duros*”. ¡Qué tanto miedo han de tener los señores en la dirección de la multinacional! ¡Qué miedo de la fuerza combativa de la enorme plantilla de VW!

En la asamblea general de la empresa de Wolfsburg del 9 de marzo de 2016, Bernd Osterloh, el presidente del consejo de empresa, ya alarmaba los 20.000 trabajadores presentes de VW con “*consecuencias sociales dramáticas*”. Eso sí, sin indicar

concretamente la amenazante destrucción masiva de puestos de trabajo en la multinacional. En lugar de eso se atrevió responsabilizar de la destrucción futura de los puestos de trabajo en VW al importe de los aranceles punitivos de los EE.UU..

Como si fuera evidente, da por supuesto que en todo caso la plantilla tiene que llevar la carga de la crisis y todas las consecuencias de las actividades criminales de las directivas. Osterloh convierte al verdugo en víctima. ¿Quién manipuló, mintió y engaño con métodos altamente criminales? Tal como en todas otras actividades delictivas, aquí también debe prevalecer el principio de, él que la hace la paga: ¡Los responsables tienen que pagar por las cargas de la crisis!

Naturalmente, las autoridades estadounidenses actúan en el interés de los consorcios automotrices norteamericanos. Estos quieren sacarle partido financiero a la situación y mejorar su posición en el mercado frente a VW. ¿Pero por qué eso debería llevar a los trabajadores a renunciar a lo que les corresponde y colocarse al lado de VW mientras los responsables viven en libertad, siguen con su cargo y prestigio o incluso reciben ostentosas remuneraciones?

Como obreras y obreros tenemos que unirnos más allá de las fronteras nacionales contra los supermonopolios interna-

cionales; luchar conjuntamente en lugar de dejarnos dividir. También las otras empresas automovilísticas del mundo, como los monopolios estadounidenses, aumentan la explotación de la fuerza de trabajo humana y aceptan deliberadamente la destrucción del medio ambiente.

La división no ocurre entre las plantillas de las diferentes marcas de autos y los países sino que ¡la división ocurre entre arriba y abajo!

La política reformista de la colaboración de clases difunde los lemas: "Sólo si a VW le va bien, le va bien a los obreros también". La plantilla y la multinacional tendría que "salir junto de la crisis". Cabe recalcar que la clase obrera y el capital se enfrentan de manera irreconciliable! "La clase obrera internacional es la decisiva fuerza transformadora de la sociedad en la sociedad capitalista. A su cabeza se encuentra hoy en día el proletariado industrial internacional como portador del modo de producción más avan-

zado y directo polo contrario al capital financiero internacional, único dominante." ²⁴

Naturalmente, muchos obreros se identifican orgullosamente con su trabajo, con su plantilla y con el progreso tecnológico. ¡Pero no con las actividades sin escrúpulos de los capitalistas! Un enorme progreso para la humanidad se da justamente cuando sus destinos ya no son decididos por la economía de lucro y tales personas decadentes.

Entonces gozan de los frutos del trabajo aquellos que les producen; entonces la producción sirve para satisfacer las necesidades de la humanidad en armonía de la naturaleza. Su lema "juntos con VW" es en verdad sólo música de acompañamiento para descargar totalmente el peso de la crisis sobre las espaldas de los trabajadores. Y entonces, bajo ese manto, poder

24- Programa del Partido Marxista-Leninista, pág. 16 (edición en alemán; pronto disponible en castellano)



Delegados sindicales en la asamblea del personal de la planta de VW Kassel, en el 2015.



llevar a cabo los ataques contra la plantilla, tramados ya desde hace mucho tiempo. Herbert Diess, el jefe de marcas de VW, anunció a nivel mundial para el 2016 el despido de miles de los 44.000 trabajadores subcontratados. Los primeros 375 trabajadores ya recibieron en Hannover su despido para el 31 de enero; otros 600 en la ciudad de Zwickau deben seguir en los meses de marzo y junio de 2016. ¡Pero la plantilla fija también está siendo afectada! "Por motivos empresariales" se quiere despedir a las primeras/los primeros colegas de la filial de VW, Autovision. La planta de Phaeton en Dresden será cerrada durante mínimo tres años. Con el aviso de Herbert Diess que *"todo lo que es deficitario en la fabricación de componentes hay que quitarlo"*²⁵ departamentos o plantas enteras están a la merced.

Ya en 2014 la directiva de VW bajo la dirección de Martin Winterkorn había concebido la ofensiva de explotación llamada *"Future Tracks"*: En publicaciones se dijo: *"VW ha engordado ..., ahora se trata de ser más delgada, rápida y eficiente"*.²⁶ Con una ofensiva de racionalización, la directiva planea el

25- Declaración oral según el consejo de empresa. Por escrito, sin embargo, se dijo: "Él iniciará su ofensiva ahorradora, probablemente, en las plantas de componentes." (160122 manager-magazin.de ...)

26- Periódico *Autogramm*, enero del 2015, Discurso de Winterkorn, Conferencia de gerentes del 2014

uso masivo de robots "para los trabajos rutinarios en la fábrica". En la co-gestión y la colaboración de clases reformista, a costa de la plantilla, empiezan a aparecer grietas. En noviembre/diciembre de 2015 se difundió en varias reuniones de personal de las plantas de VW el lema: *"Nosotros no vamos a pagar por la crisis de ustedes"*. Crece la solidaridad de clase con los trabajadores subcontratados. *"Cada puesto de trabajo corresponde a una cara"* y *"Sus errores no a nuestra costa"*, escribieron los colegas en Emden en sus carteles. En Hannover, los delegados sindicales organizaron en la puerta el último día de trabajo de 2015 una acción de solidaridad contra el despido de los 375 trabajadores subcontratados. En Kassel, 80 delegados sindicales declararon en una reunión de personal el "divorcio" de la "familia de VW". Hay cada vez más conversaciones sobre la política medioambiental en la plantilla.

El afán de lucro capitalista lleva al extremo, tanto la explotación de la fuerza humana de trabajo como la destrucción de las bases naturales de la vida humana. Tanto más importante es superar el menosprecio de la cuestión del medio ambiente en el movimiento obrero que perduró durante mucho tiempo. Ese menosprecio tuvo su origen desde que surgió el reformismo en el movimiento obrero a finales del siglo XIX, que fue ya entonces criticado por Carlos



Marx y Federico Engels.²⁷ Precisamente las grandes plantillas interconectadas a escala internacional tienen que encabezar la lucha por salvar el medio ambiente ante la economía de lucro.

En ataque a esa orientación se despliega una agresiva difamación anticomunista, con tenores como: *"Quien ahora injurie el nombre de VW amenaza nuestros puestos de*

27- Programa de Gotha

Una colega de Kassel:

"Es particularmente grave que nadie hable sobre el medio ambiente. Pero éste es el verdadero punto de partida de la manipulación, a saber, los valores límites para las sustancias contaminantes. Pero la gente no se da cuenta directamente de ello".

Los miembros del **MLPD** son los puestos activos en el trabajo sindical y en la empresa. Descubren los contextos, hacen propuestas para el procedimiento táctico, desarrollan argumentos, promueven la unidad y la organicidad en y entre las plantillas. Abogan por la unidad de la lucha y la protección del medio ambiente. Al mismo tiempo cada vez más colegas aprenden a mirar entre bastidores y más allá del horizonte del capitalismo. Aprenden a tomar, de manera consciente de sí mismos, sus intereses en sus propias manos y comprenden que una lucha para transformar la sociedad es necesaria – por el verdadero socialismo.

Grupo de tambores de Kassel



trabajo". De este modo las víctimas se convierten en los verdugos. ¿Desde cuándo a estos anticomunistas les interesa si se destruyen puestos de trabajo, así como actualmente está pasando con los trabajadores subcontratados? Este anticomunismo es divulgado sobre todo por los ejecutivos y co-gerentes que han de perder sus buenos puestos en el capitalismo. Por eso, en parte, su pánico de las luchas, de las huelgas – de la perspectiva socialista.

Del total de las ganancias, los gerentes de VW apartaron 6,5 mil millones de euros como reserva. Eso significa una evasión fiscal, sobre todo frente a las comunas donde hay plantas de VW. En vista de las pérdidas de impuestos industriales, la ciudad de Brunswick se ve obligada a recortar su presupuesto en alrededor 120 millones hasta 2019.²⁸ Allí y en la ciudad de Emden están aplicando nuevamente cuotas por el servicio de guarderías. En Hannover, Wolfsburg o Salzgitter aumentan las tarifas de estacionamiento y los impuestos de licencias para perros – y disminuyen las subvenciones para las asociaciones populares. Toda la familia se ve afectada – incluso hasta el animal doméstico!

A costa de toda la sociedad y la destrucción de la naturaleza, la multinacional VW incrementó enormemente la masa de beneficios. "**Privatizar las ganancias, socializar las pérdidas**" – ése es un principio protegido de la economía monopolista de Estado. Los trabajadores necesitan tanto los puestos de trabajo como un medio ambiente intacto en el cual puedan vivir las generaciones futuras.

28- ndr.de, 28/01/2016

EL MLPD exige:

- ¡Lucha contra la descarga del peso de la crisis sobre las plantillas y la sociedad!
- ¡Que los accionistas mayoritarios y altos directivos asuman plena responsabilidad con su patrimonio personal!
- ¡Luchar por cada puesto de trabajo! ¡Por la semana laboral de 30 horas con completa compensación salarial, semana laboral de 25 horas con completa compensación salarial en la VW – en lugar de jornada reducida y despidos!
- ¡Ampliar el transporte público local gratuito! ¡Transferir el transporte de mercancías a ferrocarriles y vías fluviales y marítimas! ¡Cambio lo más rápido posible hacia un sistema de transporte que renuncie al uso de combustibles fósiles!
- Lucha por un orden social socialista en el cual la explotación del hombre por el hombre es abolida! ¡La unidad entre el ser humano y la naturaleza es entonces la línea directriz!



Stefan Engel, presidente del MLPD

¡Plantillas de VW por la unidad de los obreros a nivel mundial!

Los intereses y reivindicaciones, luchas y necesidades de los trabajadores automotrices son similares, independientemente del país en el cual viven o del consorcio para el cual trabajan. La **1ª Conferencia Internacional de Trabajadores del Automóvil (IAAC)** en Sindelfingen en octubre de 2015 con casi 600 empleados automotrices mayoritariamente activos de 21 países eligió su **Coordinación Internacional de Trabajadores del Automóvil**. Eso fue una importante decisión para la unión mundial. Partiendo de esto las/los participantes de diez países organizaron la solidaridad con las huelgas de trabajadores automotrices en Turquía y Brasil. De este modo, los trabajadores de General Motors (GM) en San José dos Campos (Brasil) lograron imponerse exitosamente contra el despido de 798 colegas. (www.IAAR.de)



Arriba: debate en la IAAC, 2015;
Abajo: Manifestación en Bruselas, 2006



Patrimonio personal de algunos accionistas mayoritarios

Piëch/Porsche:	12,5 mil millones €
Stefan Quandt:	11,1 mil millones €
Susanne Klatten:	12,5 mil millones €
Georg Schaeffler:	17,7 mil millones € ²⁹

En vista de la maniobra de fraude con la semana laboral de 4 días y el "punto fijo de la jornada laboral" en VW se trabajó desde entonces al límite máximo, es decir con una pérdida de salarios de 4,2 a 5,2 horas. ¡La muy elogiada "alta bonificación" no salda ni aproximadamente esta pérdida de salario! "Desde el 2004 nos están engañando", declaró indignado un colega de VW de Hannover: "Desde los tejemanajes de Volkert. Todos se alegran de la bonificación de más de 7000 euros, ¡pero en realidad es nuestro dinero, el que nos habían quitado antes!"

29- www.welt.de/wirtschaft/article147296993/VW-wird-für-deutschlands-reichste-zum-milliardengrab.html



Foto: Huelga en la Opel de Bochum, en el 2004, autoorganizada y con duración de siete días, la huelga impidió los despidos planeados en aquel entonces.



Un colega de VW Kassel declara: "Un equipo conjunto con la VW: esto no es acertado". Y da justo en el clavo de lo que muchos de ellos piensan: "Utilizan nuestra solidaridad y abusan de ella para una cooperación con aquellos que son responsables de este fraude y el empeoramiento de nuestras condiciones de trabajo."

Desde los años 1990 la VW impulsó continuamente con fuerza la disolución de la negociación colectiva para toda la plantilla. Entre las/los colegas en VW, Audi, Porsche, MAN, etc. de Alemania, hay como mínimo once diferentes convenios salariales colectivos. Especialmente la tercerización de decenas de miles de puestos de trabajo en sus propias filiales de "bajos salarios", Autovision y Sitech, está relacionada con diferencias salariales de hasta un 100 %. También el trabajo subcontratado y la ampliación del trabajo al fin de semana fueron aceptados por la dirección del Sindicato Industrial de Metal (IGM) en el espíritu de la "rentabilidad".

¿Qué se puede esperar del cambio completo de la directiva?

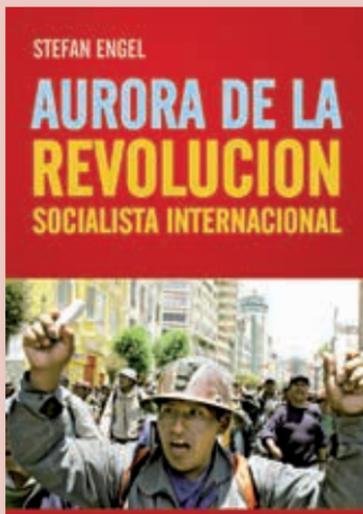
El nuevo presidente de la directiva es **Matthias Müller**. Desde el 2007 es el **apoderado general de Martin Winterkorn** y director de la estrategia de producto de VW.



Hans Dieter Poetsch recibió la presidencia de la junta directiva; viene de la junta directiva financiera de VW, pertenece a la alta dirección desde hace más de diez años. El nuevo en este equipo es el ejecutivo inescrupuloso de Opel **Thomas Se-dran**. En Bochum se atrevió explicar a la plantilla de Opel en siete minutos que iban a cerrar su fábrica. No obstante, tuvo que escaparse de la plantilla furiosa bajo la protección de los servicios de seguridad. La ex miembro de la directiva de Daimler, **Christine Hohmann-Dennhardt**, fue significativamente responsable de la introducción del procedimiento "sincronización de los datos entre empleados y postulantes". Desde entonces, cada tres meses se comparan los datos de todos los 280.000 empleados de Daimler con los del servicio de inteligencia estadounidense NSA y las listas de terroristas de la Unión Europea. Con ello, la directiva de Daimler pone toda la plantilla bajo sospecha de terrorismo y permite espiarla sistemáticamente. Esa medida se dirige sobre todo contra las fuerzas de izquierda, revolucionarias y combativas.

Lectura recomendada:

"El proletariado internacional no debe jugar al médico de cabecera del capitalismo enfermo, languideciente e incurable, históricamente obsoleto desde hace mucho, y pactar una alianza con los saqueadores imperialistas contra los propios hermanos de clase en otros países. Más bien, su deber es aprovechar la crisis general para atacar y derrocar al sistema imperialista mundial." (Aurora de la revolución internacional socialista, pág. 558).



Stefan Engel, *Aurora de la revolución socialista internacional* - 627 págs., 14,80 euros, ISBN 978-3-88021-387-6
eBook ISBN 978-3-88021-421-7

Karl-Heinz Blessing trabajó en el IGM en Francfort antes de hacer carrera en el SPD. A comienzos de los años 1990 dimitió, como gerente federal del SPD, en el curso de un "escándalo de corrupción". Como gerente en la industria siderúrgica organizó la destrucción de miles de puestos de trabajo. Esas aptitudes lo hacen tan valioso para VW en la situación actual.

7. ¡ADELANTE HACIA EL VERDADERO SOCIALISMO!

Las multinacionales y los gobiernos tienen que reaccionar ante la creciente conciencia medioambiental de las masas. Su mentira vital sobre la aparente compatibilidad entre la economía capitalista y la ecología se está desmoronando. El poder único del capital financiero internacional impide la solución de los problemas sociales, la terminación de la explotación y opresión de millones de seres humanos; asimismo de la liberación de la mujer, así como de una protección eficaz del medio ambiente y de la salvación de la humanidad ante la catástrofe ecológica global. La solución fundamental está en la superación revolucionaria del imperialismo – y la construcción de los Estados socialistas unidos del mundo.

Un colega de Hannover plantea reflexiones fundamentales: *"El dicho de Carlos Marx sobre la avaricia de lucro es bueno. Se suele pensar que esas cosas son antiquísimas, pero parece como si hubieran sido escritas ayer. Cada palabra es correcta. Se necesita una revolución para cambiar el sistema entero".*

En el socialismo será necesario y posible un cambio de paradigma social. La sociedad examinará de manera crítica y auto-crítica cuáles productos, cuáles procedimientos de la producción y logística y también cuál consumo es razonable. O también: ¿cuáles tienen que abandonarse o transformarse radicalmente? Necesitamos urgentemente un sistema de trans-



Trabajadores metalúrgicos sudafricanos del sindicato NUMSA raymond-numsa
Fuente: página web linksorg.au.

porte eficiente que proteja al medio ambiente y elimine transportes superfluos, extendiendo el servicio local público, la tracción sin emisiones sobre la base del hidrógeno, incluyendo el reciclaje de todos los materiales. Sería más rentable y crearía también puestos de trabajo. Además, el tiempo ahorrado socialmente por el aumento de la productividad del trabajo puede utilizarse para otros trabajos útiles: para la educación y cultura, para la reducción de la jornada laboral o también para la participación activa de cada vez más trabajadoras y trabajadores en la gestión de los asuntos públicos. El verdadero socialismo no tiene que ver en lo absoluto con el capitalismo burocrático que fue establecido después 1956 en los países de Europa Oriental. El MLPD, como partido de nuevo tipo, ha sacado enseñanzas fundamentales sobre la toma del poder por parte de los burócratas corruptos, también sobre cómo impedir, en el futuro, la traición al socialismo.

En alianza con el movimiento ecologista, el movimiento combativo juvenil y de mujeres y con todos los oprimidos del mundo, el proletariado industrial internacional tiene que ejercer su fuerza dirigente en la lucha por un futuro digno de vivir – en el cual se pone fin a la explotación del hombre y la naturaleza. ¡Fortaleced al MLPD como partido revolucionario para organizar esta lucha!

¡Únete!

El MLPD es un partido obrero revolucionario. Sus grupos de fábrica preparan luchas, las inician y conducen como escuela de la lucha de clases. Aquí prevalece la solidaridad inquebrantable en la lucha común y en caso de represalias. El MLPD hace un trabajo político en casi todas las empresas multinacionales: en VW de Hannover, Wolfsburgo, Brunswick, Kassel, Zwickau/Mosela y Emden, en las plantas de Audi, Porsche y MAN. Dispone de grupos de fábrica en casi todas las plantas de automóviles en Alemania así como en numerosos proveedores automovilísticos. Es un partido obrero de hecho – con un 71 % de obreros y empleados. Es financieramente independiente y tiene un firme fundamento teórico con respecto a las cuestiones de la actualidad. La dirección del partido y sus cuadros están estrechamente vinculados con las masas, y las decisiones son tomadas por la mayoría de los afiliados. El MLPD promueve que sus miembros piensen y actúen independientemente. Los dirigentes se obligan a llevar un estilo de vida modesto. El ingreso máximo de los cuadros a tiempo completo se orienta al salario obrero promedio.

Cada obrera, cada obrero que busque una perspectiva revolucionaria tiene su lugar en el MLPD. Los grupos de fábrica se encuentran cada quince días para discutir su trabajo y para capacitaciones. Durante un tiempo de candidatura se pueden conocer mutuamente.



Comité Central del MLPD
Schmalhorststr. 1c
45899 Gelsenkirchen
Teléfono: ++49 209 95194-0

Organización juvenil REBELL
Teléfono: ++49 209 95524-48
Correo electrónico:
geschaeftsstelle@rebell.info

Cada día noticias de actualidad en: www.rf-news.de

Sí, quisiera:

Por favor llenar las casillas y marcar su deseo

Apellido:

Nombre:

Dirección postal (Código postal, ciudad, calle, país):

- afiliarme al MLPD
- una conversación personal
- que me inviten a reuniones / charlas públicas
- el Programa del MLPD
- los Principios de la Política de Organización
- dos ejemplares gratuitos de *Rote Fahne*
- ser donador/a permanente para fortalecer al MLPD
- afiliarme a la organización juvenil REBELL

Otra cosa:

Por favor enviar en sobre a:

Comité Central del MLPD, Schmalhorststraße 1c, 45899 Gelsenkirchen
correo electrónico: info@mlpd.de • www.mlpd.de

Responsable de acuerdo a la ley de prensa alemana:
Dieter Grünwald, Königsbergerstr. 30, 45881 Gelsenkirchen, Alemania