

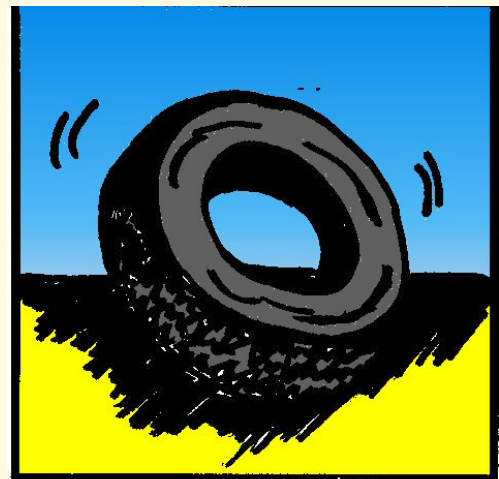


Conferencia Mundial de la ICEM para las industrias del caucho

Estambul, Turquía

6 al 7 de abril de 2006

- Informe global -



Contenido

Panorama general	3
1. Materia prima	5
1.1. Caucho natural	5
• <i>Tabla: producción y consumo del caucho natural</i>	
1.2. Elastómeros (caucho sintético)	7
• <i>Tabla: producción y consumo del caucho sintético</i>	
• <i>Polibutadienos</i>	
• <i>Caucho de butilo (caucho isobutileno/isopreno)</i>	
• <i>Caucho nitrílico (acrilonitrilo)</i>	
• <i>Policloropreno</i>	
• <i>Caucho acronitrilo/butadieno</i>	
• <i>Copolímeros en bloque de estireno</i>	
• <i>Caucho de floruro</i>	
• <i>Elastómeros poliolefinos</i>	
• <i>Emulsión de caucho de estireno/butadieno</i>	
• <i>Caucho etileno/propileno y los elastómeros (EPDM y EPM)</i>	
2. La industria de producción de neumáticos	12
• <i>Hechos económicos en 2004</i>	
• <i>Inversiones en el sector</i>	
• <i>China: mercado y desafíos</i>	
• <i>Crecimiento constante en Europa Central y Oriental</i>	
• <i>Nuevos actores globales</i>	
• <i>Crecimiento de sectores especiales en algunos segmentos de la industria de neumáticos</i>	
• <i>Nueva tecnología</i>	
2.1. Las tres grandes	18
2.1.1. Michelin	18
2.1.2. Bridgestone	19
2.1.3. Goodyear	20
2.2. Continental: ¿un caso especial?	21
3. Otras industrias del caucho	23
4. Desafíos para los sindicatos de todo el mundo	25
4.1. Coordinación de actividades	25
4.1.1. Red mundial para Goodyear	25
4.1.2. Red mundial para Bridgestone	25
4.1.3. Acuerdo Global con Freudenberg	26
4.2. La seguridad en el sector del caucho	26
• <i>Peligros especiales para la salud en la industria de producción de neumáticos</i>	
• <i>Otros peligros en el sector del caucho no productor de neumáticos</i>	
• <i>Seguridad del medio ambiente y lo que pueden hacer los sindicatos</i>	
4.3. Conflictos laborales: 2002 a 2006	28
• <i>Dos ejemplos</i>	
• <i>Solidaridad internacional en orden cronológico</i>	

Panorama general

El sector de producción de neumáticos y caucho es una de las industrias más oligopolistas que existen en la jurisdicción de la ICEM. En conjunto, las 3 mayores fabricantes de neumáticos han acaparado un 53% del mercado.

En este informe global sobre la situación de los diferentes sectores de la industria del caucho, quisiéramos ofrecer a nuestras organizaciones afiliadas un panorama general de la situación económica, posibles hechos futuros en los diferentes mercados, y sus consecuencias para la comunidad de trabajadores y por tanto para la vida de éstos y para sus sindicatos.

Al respecto, ya se han producido algunos hechos evidentemente muy importantes. Se ha observado una tendencia, en todos los sectores de la industria, a trasladar la producción a los llamados "países de bajos sueldos", sin embargo esto no se ha hecho tan notorio debido al aumento cada vez mayor de productos de caucho, especialmente neumáticos, estimulado por el auge de la demanda que se esperaba de la China, que se inició a mediados de la década de 1990.

Frecuentemente, las empresas fabricantes de caucho que suministran a la industria automovilística dentro del marco del principio "justo a tiempo", se hallan en un lugar próximo a las plantas de fabricación de automóviles. Sin embargo, muchas veces no es factible cumplir con los plazos de entrega de las variadas y muy flexibles cantidades requeridas. En esta parte de la industria del caucho se puede ver que dentro de las empresas hay una combinación cada vez mayor de componentes de goma con piezas metálicas y sistemas electrónicos de gran sensibilidad, además de textiles y telas.

Debido a esto, se hacen cada vez más fluidas las interrelaciones entre las ramas individuales de estas industrias relacionadas. En muchos países y regiones, los sindicatos se organizan en seccionales. Por lo tanto, al hacerse cada vez menos claras las fronteras que separan una industria de otra, se hace más necesario que nunca, tanto a nivel nacional como internacional, coordinar entre sindicatos individuales la representación de los derechos de los trabajadores.

Este informe también se refiere al desarrollo de los precios de la materia prima, que desde 2005 han aumentado fuertemente, sin que se vea fin de esta tendencia.

Este informe también cubre con detalle las exigencias que recaen sobre los sindicatos en términos de trabajo diario en el lugar de operaciones. Las negociaciones salariales, huelgas o cierres de fábricas ya son aspectos familiares en este trabajo, sin embargo es imprescindible tratar con urgencia el conflictivo uso de mano de obra subcontratada y contratada por agencias. La experiencia pasada en áreas donde representantes comprometidos de los trabajadores han intentado organizar a este nuevo grupo de empleados, éstos se han visto presionados por los empleadores con una severidad hasta ahora desconocida.

Refiriéndose a ejemplos específicos, el informe cita casos en que la administración de algunas empresas ha cerrado fábricas diciendo que los beneficios eran demasiado bajos, y algunos trabajadores continúen ellos solos la administración de la empresa, y han podido garantizar completamente el empleo a largo plazo.

En este sentido, este informe tiene por objetivo preparar y animar a los sindicatos, proveyéndoles ideas para la lucha sindical en primera línea.

1. Materia prima

En las industrias del caucho, parece razonable dividir la materia prima en dos categorías:

- 1) caucho natural recolectado de plantaciones cuyo cultivo, como cualquier otro producto natural, se encuentra influido por impactos ambientales como inundaciones, sequías o plagas
- 2) grupos de elastómeros, o caucho sintético, cuyo material de origen es el crudo. Esta categoría se usa en muchas industrias y aplicaciones y se ha transformado en más que una alternativa solamente para sustituir el caucho natural.

Desde 1960, la producción mundial del caucho sintético supera la del caucho natural. Actualmente, los elastómeros constituyen el 60% de la producción mundial del caucho.

1.1. Caucho natural

En 1990, el consumo mundial del caucho natural alcanzó 5 millones de toneladas, sin embargo en 2004 aumentó a 7 millones de toneladas. Si continúa esta tendencia, se prevé que en 2010 podría haber una producción de 9,6 millones de toneladas en comparación con la demanda de 12 millones de toneladas, y por tanto podría producirse una grave escasez del material.

El árbol Hevea del cual se extrae casi todo el caucho natural debe ser cultivado durante 7 años antes de poder sangrarlo por primera vez. Los árboles se pueden sangrar durante un período limitado, y hay que talar los árboles que tengan más de 35 años. Con estos antecedentes, es evidente que, aún cuando se amplíen las plantaciones actuales o se creen plantaciones nuevas, no se podrá responder a tiempo a la demanda prevista.

Incluso hoy, se producen épocas de escasez limitada debido a fallas del cultivo o malas condiciones ambientales. Esto se produce especialmente en el caso de Tailandia, Malasia e Indonesia, que producen aproximadamente un 70% del caucho natural del mundo. Sin embargo, la mayor plantación de caucho del mundo de halla en Liberia (África). Se ha entablado una demanda en los tribunales de EE.UU. que acusa a la empresa encargada de las operaciones de mantener condiciones de trabajo inhumanas y degradantes en esa plantación. Más adelante en este informe se proporciona información más detallada sobre esta demanda, que puede incidir en la cantidad de caucho natural que se ofrece en el mercado.

Desde hace ya algunos años, la industria de fabricación de neumáticos procesa más del 60% del caucho natural, y por lo tanto se ha convertido en la fuerza motriz y factor decisivo en las industrias del caucho. Sin embargo, varía el porcentaje de caucho natural que contiene cada tipo individual de neumáticos, ya que Goodyear, por ejemplo, señala que los neumáticos para camiones contienen aproximadamente un 80% de caucho natural, en tanto el porcentaje de caucho natural de los neumáticos para automóviles alcanza aproximadamente un 27%.

El caucho natural siempre será importante para la industria del caucho, pues de momento no ha sido posible fabricar caucho sintético que tenga propiedades equivalentes a las del caucho natural.

El ejemplo siguiente demuestra lo difícil que es intentar detectar tendencias en el sector. A fines de mayo de 2005, Joe Gingo, Gerente de Goodyear, señaló que su empresa aumentaría su inversión en la investigación con el fin de reemplazar el caucho natural con caucho sintético. De este modo, Goodyear no se vería tan afectada por la escasez de caucho que se prevé para 4 años más. A sólo algunas semanas después, la empresa multinacional japonesa Bridgestone informó que la empresa aumentaría su cuota de caucho natural para contrarrestar el aumento del costo del caucho sintético que se ha producido a consecuencia del fuerte aumento del precio del petróleo del último año.

En la tabla siguiente, se ofrece un panorama general de las cifras de producción, demanda y evolución de los precios del caucho natural durante los últimos años.

Año	2002	2003	2004
Producción del caucho natural (en miles de toneladas)			
América Latina	160	172	187
África	359	355	378
Sureste de Asia	5663	6199	6795
Resto de Asia	1209	1288	1332
<i>Total</i>	<i>7350</i>	<i>7986</i>	<i>8640</i>
Consumo del caucho natural (en miles de toneladas)			
Norteamérica	1266	1225	1290
América Latina	425	473	516
Unión Europea	1182	1336	1307
Resto de Europa	156	180	196
África	115	118	122
Asia / Oceanía	4312	4635	4901
<i>Total</i>	<i>7540</i>	<i>7966</i>	<i>8333</i>
Relación de suministro / demanda (en miles de toneladas)			
<i>Total</i>	<i>-190</i>	<i>20</i>	<i>307</i>
Existencias de caucho natural (en miles de toneladas)			
<i>Total</i>	<i>2060</i>	<i>2004</i>	<i>2311</i>

Año	2003	2004	2005
Precios del caucho natural por tonelada			
SICOM, RSS3 en US\$	1879	2187	2500
Nueva York, TSR20 en US\$	1120	1350	1535

Fuente: Rubber Statistical Bulletin del International Rubber Study Group (IRSG), 2/2006

Aunque todavía hay suficientes recursos de caucho natural, no cabe duda que en el último trimestre de 2005 ya se han conocido cuellos de botella en las entregas de varios tipos de caucho natural. En especial, los aumentos de precios que se han producido en los últimos meses son reflejo de este hecho. En enero de 2006, el precio del caucho natural en el Japón alcanzó los más altos niveles que se habían visto en 21 años. ¡Esto se hizo aún más evidente en la bolsa de Nueva York, donde el

precio de 1 kg de TSR20 subió en poco tiempo a más de US\$ 2.00, el precio más alto que se había visto desde que el mercado brasileño del caucho se derrumbó en 1914!

Al comparar los precios del caucho natural con los del caucho sintético que han aumentado en más del 30% en los últimos años a consecuencia del gran aumento del precio del petróleo, la relación resulta ser de más del 110%

Sin embargo, esta relación se produjo solamente en la segunda mitad de 2005. Hasta ese momento, los precios habían estado tan bajos durante muchos años que los países de origen intentaron muchas veces, infructuosamente, aumentar el precio del caucho natural. Actualmente, todos los investigadores de mercado, sin excepción, señalan que se cree que seguirá subiendo el precio del caucho.

1.2. Elastómeros (caucho sintético)

Si bien la manufactura del caucho sintético representa la mayor parte de la producción anual, no lleva mucho tiempo en el mercado. Aparecieron cada vez un mayor número de nuevas áreas de aplicación de los diferentes elastómeros, y a consecuencia de esto, se amplió la producción del caucho sintético, especialmente en Norteamérica, Europa Occidental y Japón. A continuación se proporciona una lista de algunos de los tipos más conocidos de caucho sintético comercialmente importantes.

Año	2002	2003	2004
Producción del caucho sintético (en miles de toneladas)			
Norteamérica	2300	2344	2409
América Latina	614	644	674
Unión Europea	2723	2755	2871
Resto de Europa	1018	1175	1232
África	68	77	74
Asia / Oceanía	4180	4426	4721
<i>Total</i>	<i>10900</i>	<i>11448</i>	<i>11974</i>
Consumo del caucho sintético (en miles de toneladas)			
Norteamérica	2123	2152	2139
América Latina	659	689	795
Unión Europea	2616	2657	2623
Resto de Europa	819	925	931
África	98	109	104
Asia / Oceanía	4294	4725	5138
<i>Total</i>	<i>10740</i>	<i>11339</i>	<i>11846</i>
Relación de suministro / demanda (en miles de toneladas)			
<i>Total</i>	<i>160</i>	<i>109</i>	<i>128</i>
Existencias de caucho sintético (en miles de toneladas)			
<i>Total</i>	<i>3090</i>	<i>3273</i>	<i>3401</i>

Fuente: Rubber Statistical Bulletin del International Rubber Study Group

A partir de la polimerización de diferentes materias primas químicas (monómeros), se pueden fabricar varios tipos de caucho sintético con diferentes propiedades físi-

cas y químicas, que han resultado tener una gran cantidad de diferentes aplicaciones industriales.

En la tabla siguiente, se comparan los diferentes tipos de caucho sintético y sus áreas de aplicación:

Nombre	Mezcla de alquitranado	Calzado	Adhesivos	Productos tecnológicos	Neumáticos	Superficies de contacto	Mezclas de plástico
eSBR		X	X	X	X	X	
sSBR	X	X	X	X	X	X	
BR		X		X	X	X	X
NBR		X		X			X
EPDM	X			X	X		X
IIR			X	X	X		
CR	X	X	X	X			
TR	X	X	X				X
Látex	X	X		X		X	

ESBR = Emulsión: caucho de estireno/butadieno

SSBR = Caucho de estireno/butadieno en solución

BR = Caucho polibutadieno

NBR = Caucho acrilonitrilo/butadieno

EPDM= Caucho etileno/propileno/dieno no conjugado

IIR = Caucho de butilo (caucho isobuteno/isopreno)

CR = Caucho policloropreno

TR = Polisulfuros

Fuente: International Institute of Synthetic Rubber Producers, Inc. (Instituto Internacional de Productores de Goma Sintética, IISRP)

- ✓ En términos de su importancia cuantitativa, el caucho **polibutadieno (BR)** es el segundo tipo más importante de caucho sintético. En 1999, el consumo de este tipo de caucho alcanzó 1.953 toneladas métricas. Más del 70% de su producción se usa principalmente en la industria de producción de neumáticos (según cifras del IISRP). El BR se usa principalmente en los paneles laterales y superficies de contacto de los neumáticos.
- ✓ **Caucho de butilo (IIR):** Anualmente, se procesan aproximadamente 650 toneladas métricas de este tipo de caucho para la producción de cámaras de aire de automóviles, bicicletas etc.
- ✓ Su resistencia química a muchos líquidos, aceites y productos químicos hacen que **el caucho nitrílico (NBR)**, en especial el caucho nitrílico hidrogenado (HNBR), se presta bien para aplicaciones en la industria automovilística, ingeniería mecánica y producción del petróleo. El caucho nitrílico hidrogenado se fabricó en forma comercial por primera vez en 1984, y actualmente en todo el mundo sólo dos empresas lo fabrican: Zeon Corporation, Japón y Lanxess, Alemania y EE.UU.
- ✓ Debido a su gran resistencia, el **policloropreno (CR)** es un elastómero sintético que se presta para muchas aplicaciones diferentes. Este material ha lle-

gado a conocerse en forma generalizada como neopreno. Se fabrican aproximadamente 300 toneladas métrica anuales de este tipo de caucho. En todo el mundo, sólo unas pocas empresas fabrican este producto.

Según IISRP, las cifras para el año 2000 son las siguientes:

Nombre del fabricante	País	Capacidad
DuPont DOW (actualmente DuPont Performance) Elastomers	EE.UU.	100.000
Bayer AG (actualmente Lanxess AG)	Alemania	65.000
EniChem(actualmente Polimeri; cerraron la planta en 09-2005)	Francia	40.000
Denki Kagaku Kogyo	Japón	48.000
TOSOH	Japón	30.000
Schowa-DDE (actualmente Schowa-Denko)	Japón/EE.UU.	20.000

Actualmente, en Estados Unidos, las industrias de fabricación, sobre todo la industria automotriz de los estados de New England, están experimentando problemas de entrega. Esto se debe a que una empresa francesa de fabricación ha parado sus operaciones de producción, siendo otro factor el hecho de que el año pasado algunas plantas norteamericanas que fueron afectadas por las devastadoras consecuencias de los huracanes Rita y Katrina todavía no han podido reiniciar la producción. Ha sido afectada en forma especial DuPont Performance Elastomers (DPE), la mayor empresa fabricante y el único proveedor de EE.UU. además de Lanxess. Se dice que la planta de DPE en Louisville, Kentucky, es la única de esa empresa que sigue trabajando eficientemente.

La planta de Louisville es una de pocas fábricas de DuPont en Estados Unidos que cuentan con representación sindical. Como DuPont en EE.UU. se enorgullece de no negociar con los sindicatos, es seguro que les molesta esta excepción: por lo menos ésta es la impresión que se llevó el sindicato representativo USW y a otros cuando la administración de DPE reafirmó recientemente al United Steelworkers International Union (USW) su decisión de cerrar en diciembre de 2006 su planta de fabricación de neopreno en Louisville, Kentucky. Esta decisión se ha tomado en momentos en que muchos otros fabricantes de EE.UU. pueden verse obligados a cerrar sus fábricas a consecuencia de la grave escasez de neopreno. Sin embargo, ahora DuPont Performance Elastomers ha decidido reprogramar el cierre de su planta de Louisville, fijando la fecha para marzo de 2007.

Otra solución frente a los problemas de entrega podría ser el de abandonar planes de imponer aranceles punitivos al CR proveniente del Japón. Esto ayudaría enormemente a los fabricantes de los estados de New England. Sin embargo, esto no ayudaría a resolver el problema de la amenaza de cierre de la planta de Louisville.

- ✓ **El caucho nitrílico (NBR)**, copolímero de acrilonitrilo y butadieno, es un material muy versátil debido a su composición y la cantidad relativa de unidades de monómeros que contiene. Debido a sus propiedades físicas y químicas, parecen infinitas las posibles aplicaciones del NBR. estudio realizado por el IISRP, en 2005 el consumo mundial de este producto debería alcanzar 368

toneladas métricas. Entre los más importantes fabricantes de NBR figuran los siguientes:

- Lanxess (con plantas en Canadá y Francia)
 - Girsal (Méjico)
 - Hyundai (Corea del Sur)
 - JSR Corporation (Japón)
 - Kumho (Corea del Sur)
 - Nantex (Taiwán)
 - Nitriflex (Brasil)
 - PetroChina (China)
 - Petroflex (Brasil)
 - Polimeri Europa (Italia)
 - Zeon Chemicals (con plantas en Japón, el Reino Unido y EE.UU.)
- ✓ **Los copolímeros en bloque de estireno (SBC)** son el elastómero termoplástico (TPE) que se produce en mayor volumen, con un consumo mundial anual que alcanza 1.200 toneladas métricas. A consecuencia de sus propiedades especiales, los SBC suelen usarse frecuentemente como material aditivo para mejorar la flexibilidad o las características del producto final durante el procesamiento.
- ✓ **El caucho de fluoruro (FPM)** es un elastómero fluorocarbonado con alta resistencia química y térmica que se usa frecuentemente como material de sellado. Puede calentarse hasta más de 200° C. Entre los principales fabricantes del FPM figuran los siguientes:
- DuPont Performance Elastomers
 - Dyeon
 - Ausimont
 - Daikin
- ✓ **Los elastómeros poliolefinos (POE)** son una clase relativamente nueva de polímeros que fue desarrollada a principios de la década de 1990, con una demanda mundial de 200 toneladas. Como los POE han demostrado su viabilidad en aplicaciones que usan plásticos flexibles, y se usan en una serie de diferentes industrias, este volumen debería duplicarse antes de mediados de la década de 2000.
- ✓ **La emulsión de caucho de estireno/butadieno (ESBR)** es, sin rival, el caucho sintético que más se usa en el mundo. Las emulsiones SBR se usan como caucho para ser aplicado en muchos propósitos diferentes en casi todas las secciones de la industria del caucho, principalmente en la fabricación de neumáticos y productos de caucho como correas transportadoras. En la tabla que aparece a continuación se ofrece una lista de los principales fabricantes actuales del ESBR y sus respectivas plantas de producción. Esta información fue sacada de un informe del International Institute of Synthetic Rubber Producers (Instituto Internacional de Productores de Goma Sintética, IISRP) que basa sus cifras en datos provistos por sus miembros.

Empresa	Planta	Capacidad en toneladas
Ameripol Synpol Co.	Port Neches, TX	235,000
Bayer Rubber Inc.	Sarnia, Ontario	20,000
DSM Copolymer Inc.	Baton Rouge, LA	150,000
Goodyear Tyre & Rubber Co.	Houston, TX	267,000
Industrias Negromex SA	Altamira, Méjico	92,000
Petroflex	Caxias, Brasil	196,000
	Triunfo, Brasil	65,000
Bayer SA	La Wantzenau, Francia	80,000
DOW Chemical	Pernis, Holanda	85,000
	Schkopau, Alemania	91,000
Dwory SA	Oswiecim, Polonia	104,000
EniChem SpA	Hythe, Reino Unido	120,000
	Ravenna, Italia	90,000
Karbochem Ltd.	Sasolburg, Sudáfrica	32,000
Hyundai Petrochemical	Daesan, Corea	60,000
JSR Co.	Yokkaichi, Japón	215,000
Zeon Co.	Tokuyama, Japón	190,000
Korea Kumho PC	Ulsan, Corea	180,000
SINOPEC	Beijing, China	80,000
TSRC	Kaohsiung, Taiwán	105,000

Fuente: International Institute of Synthetic Rubber Producers (Instituto Internacional de Productores de Goma Sintética, IISRP)

- ✓ **El caucho etileno/propileno y los elastómeros (también llamados EPDM y EPM)** siguen siendo uno de los tipos de caucho sintético cuya producción aumenta más rápidamente, ya que tiene aplicaciones tanto especializadas como generales. Las ventas aumentaron a 870 toneladas métricas en el año 2000. Lamentablemente, no hay cifras más recientes.

2. La industria de producción de neumáticos

La producción de neumáticos está estrechamente vinculada con el desarrollo mundial del sector automotriz. En los últimos dos años, el enorme aumento de los costos de la materia prima ha reducido la rentabilidad de las empresas. Sin embargo, en general las compañías pudieron compensar por el impacto mediante un aumento de precios. La situación económica de las compañías que realizan sus actividades en dólares mejoró solamente un poco por la debilidad del dólar estadounidense.

El desarrollo de la industria automotriz a nivel mundial se dio solamente de manera muy irregular, con algunas empresas que ganaron y otras que perdieron en todos los mercados. Una cantidad notoriamente inferior de automóviles fueron vendidos en el mercado estadounidense, y se redujo fuertemente la venta de vehículos fabricados por grandes corporaciones como General Motors y Ford, lo cual incidió inmediatamente en el desarrollo del volumen de ventas en el sector de los equipos originales, sin embargo, el número de neumáticos que se vendieron en Japón, por ejemplo, aumentó en un 13,9%. Hankook, el mayor fabricante coreano de neumáticos, ha señalado que en 2005 las ventas de neumáticos aumentaron en un 8,7%, lo cual se puede atribuir principalmente a las cifras de ventas en la China, que siguen aumentando. De los diez mayores fabricantes de neumáticos, Hankook fue el único que en 2003 pudo mejorar su ranking mundial, dejando la corporación japonesa Toyo Tyre en décimo lugar. Aparte de eso, desde hace varios años no se ve ningún cambio en la posición de las empresas del 1 al 13 en el ranking internacional.

El mercado de los neumáticos es dominado por tres empresas, que en su conjunto venden más de la mitad de los neumáticos del mundo. De estas compañías, la tercera tiene dos veces más ventas que la cuarta empresa que figura en este mercado. Según esta estructura oligopolista, las marcas comerciales son muy importantes. Debido a esto, casi todas las grandes empresas de neumáticos quieren participar en el mercado de equipos originales. La venta de neumáticos directamente al fabricante de automóviles es mal negocio, y no reporta grandes beneficios. Sin embargo, el mercado de repuestos es enormemente rentable, y si al conductor le gustan los neumáticos que ya se han instalado en su automóvil, generalmente querrá comprar la misma marca cuando se hace necesario cambiarlos.

Muchos fabricantes de neumáticos para automóviles han producido neumáticos de gran rendimiento en los países desarrollados y neumáticos más económicos y menos complejos en los países en vías de desarrollo, pero se está cambiando este tipo de división del trabajo. En Europa Central y Oriental, América Latina y Asia, cada vez más filiales de las EMN pueden producir neumáticos de alto rendimiento también, aún cuando existen plantas de producción de automóviles a la vuelta de la esquina.

Hechos económicos en 2004

En 2004, el valor de las ventas mundiales de neumáticos aumentó en un 15%. Esto se debió a un aumento de las ventas de aprox.1%, además de cambios de los precios y tasas de cambio, en especial influyó la debilidad del dólar. En total, el volumen de ventas alcanzó 92 billones de dólares americanos, cubriendo así el 81% del mercado mundial.

Ran-king	Compañías	Volumen de ven-tas en 2004 (sólo neumáticos)	Sede
1	Group Michelin	17,888.20 Millones de \$	Francia
2	Bridgestone Corp.	16,750.00 Millones de \$	Japón
3	Goodyear Tyre & Rubber Company	15,150.00 Millones de \$	EE.UU.
4	Continental AG	6,100.00 Millones de \$	Alemania
5	Pirelli S.p.A	4,043,50 Millones de \$	Italia
6	Sumitomo Rubber Industries Ltd.	3,150,00 Millones de \$	Japón
7	Yokohama Rubber Co. Ltd.	2,863,80 Millones de \$	Japón
8	Cooper Tyre & Rubber Co.	2,081.60 Mio \$	EE.UU.
9	Hankook Tyre Co. Ltd.	1,902.50 Mio \$	Corea del Sur
10	Toyo Tyre & Rubber Co. Ltd.	1,618.10 Mio \$	Japón
11	Kumho Tyre Co. Inc.	1,562.00 Mio \$	Corea del Sur
12	Grandtour Tyre Pte. Ltd.	1,045.00 Mio \$	Singapur

Fuente: *Rubber & Plastics News*

Inversiones en el sector

Últimamente, ha aumentado significativamente la actividad inversionista en la industria de neumáticos. El European Rubber Journal señala el panorama general siguiente:

Período	Monto total de la inversión
2001-2002	1,6 billones de US \$
2002-2003	1,2 billones de US \$
2003-2004	2,0 billones de US \$

Las mayores y más importantes inversiones que se dieron a conocer en 2004 se señalan a continuación:

- El grupo ruso SIBUR tiene planes para invertir **US \$ 300 millones** durante un período no especificado en sus plantas en Omsk, Yekatarinburg, Volhzsk, y Yaroslavl, con el fin de modernizarlas y de aumentar su producción.
- Continental tiene planes para invertir **US \$ 183 millones** en la construcción de una nueva planta de neumáticos situada en Camacari, en Bahía, Brasil. Se ha programado iniciar la producción este año.

- Toyo Tyre tiene planes para gastar **US \$ 150 millones** para ampliar su planta de producción de automóviles y vehículos comerciales en Bartour County, Georgia, EE.UU.
- Kumho Tyre tiene planes para invertir **US \$ 130 millones** antes de 2008, para aumentar su capacidad productiva actual en su planta de Nanjing, China.
- Continental tiene planes para invertir **US \$ 122 millones** para iniciar la producción en su nueva planta de neumáticos en el Brasil, con el propósito de aumentar su capacidad en 2008, creando 1.000 nuevos puestos de trabajo en Bahia.
- Pirelli tiene la intención de invertir **US \$ 115 millones** en diferentes partes del mundo para instalar el sistema MIRS (Modular Integrated Robotic System) en sus plantas de producción de vehículos comerciales pesados en todo el mundo.
- Bridgestone tiene planes para invertir **US \$ 106 millones** para mejorar su capacidad de producción de neumáticos para uso fuera de carretera en Hofu, Japón.
- Michelin tiene planes para invertir **US \$ 100 millones** en un proyecto no especificado en la China.

Al estudiar más detalladamente todos los planes de inversión de los grandes fabricantes de neumáticos para 2004, se notan las diferentes prioridades de las compañías respecto a sus inversiones. Si bien, como era de esperar, *Michelin* es el que más invierte con un monto total de aprox. US \$ 450 millones, sorpresivamente *Continental* permanece mucho más adelante que Bridgestone, con inversiones que alcanzan un total de US \$ 389 millones, en comparación con los US \$ 300 millones de Bridgestone. ¡Goodyear Tyre & Rubber Company, que se encuentra en apuros financieros, aparece mucho más abajo en la lista, en décimo lugar, con inversiones de US \$ 32,2 millones!

China: mercado y desafíos

La demanda cada vez mayor de los mercados de la China tiene repercusiones en todo el mundo. Esto se ha hecho evidente también por el hecho de que en 2003 la China sobrepasó a Estados Unidos como el mayor consumidor de caucho del mundo. Además, varias empresas mundiales fabricantes de neumáticos lograron mejorar sus resultados en general, a consecuencia del constante aumento de la demanda de neumáticos, aunque cada vez hay más fabricantes chinos entre las 75 mayores empresas productoras de caucho y neumáticos. La China se ha convertido en el mayor exportador del mundo de neumáticos para camiones al mercado estadounidense. En su informe anual 2004, el *European Rubber Journal* señala que 16 empresas chinas ya están entre las 75 empresas más importantes, tres de ellas entre las 20 más importantes. Otro factor que indica la creciente competitividad de los fabricantes chinos de neumáticos es que, en 2004, se asignó un código DOT a 120 compañías chinas (en comparación con solamente 45 empresas en 2000, lo cual certifica que cumplen con las normas de seguridad para neumáticos del Departamento de Transporte, que les permite exportarlos a Estados Unidos.

Sin embargo varias plantas de producción de neumáticos en la China son propiedad de EMN o son empresas conjuntas de una compañía china y una empresa extranjera. Goodyear tiene una planta en Dalian, Bridgestone tiene tres plantas en Shenyang, Tianjin y Wuxi, Hankook tiene dos plantas en Jiaxing y Huaiyin. Continental va a invertir 300 Mio US\$ en una nueva planta de neumáticos en la China. La empresa que ocupa el 12° puesto entre los fabricantes de neumáticos, Grandtour Tire Ptd Ltd, basada en Singapur, administra 7 plantas en la China. Aunque se exporta la mayor parte de los neumáticos que se producen en la China, se prevé que en un futuro relativamente próximo se tendrá que destinar todos los neumáticos producidos al mercado interno del país.

Al estudiar en forma separada el mercado estadounidense, se ve que, debido a la división del trabajo a nivel mundial, entre 1997 y marzo de 2004, el número de trabajadores se redujo de 87.100 a 68.700, en tanto el porcentaje de neumáticos importados se duplicó entre 2001 y 2004. Este constante aumento, que alcanzó a los 100 millones de neumáticos que se importan a los EE.UU., continúa inexorablemente, con un crecimiento anual expresado en dos dígitos (fuente: *Rubber & Plastics News*, julio de 2005). Mientras tanto, ha aumentado la proporción de neumáticos importados en el rubro de neumáticos de repuesto, alcanzando un 35%.

Crecimiento constante en Europa Central y Oriental

Al igual que en Asia, la situación en Europa Central y Oriental también cambia continuamente. Aunque algunos grandes fabricantes de neumáticos han trasladado a Europa Oriental una parte significativa de su producción (el ejemplo más destacado de esto es el fabricante alemán Continental), o aumentaron su capacidad de producción, otras empresas, como Michelin o Hankook, han firmado un contrato para construir una nueva planta de producción en Hungría en 2005. En el llamado "triángulo automotriz" (República Checa, Eslovaquia y Hungría), donde las empresas de producción de automóviles como VW/Skoda o Audi tienen sus plantas de producción, la proximidad al cliente es de gran importancia estratégica. Como todos los expertos suponen que seguirá creciendo el mercado automotriz de Europa Central y Oriental seguirá creciendo, la producción de neumáticos de esos países todavía sigue aumentando.

Nuevos actores globales

Hay otros factores que también indican que el mercado mundial está cambiando. Por ejemplo, la compañía rusa Amtel, adquirió en € 195,9 millones la empresa holandesa fabricante de neumáticos. La nueva empresa, llamada Amtel-Vredestein, cuenta actualmente con tres plantas de producción de neumáticos en Rusia, y una en los Países Bajos.

Todavía habría que ver cómo se desarrolla el mercado interno en Rusia. Si aumenta la producción de automóviles y camiones, será buena señal para las plantas de fabricación de neumáticos en Rusia. El actual mercado de neumáticos para repuesto y posibles exportaciones no bastan para impulsar las empresas rusas de producción de neumáticos.

Los fabricantes de neumáticos del hemisferio sur también demuestran que las empresas multinacionales no son exclusivamente prerrogativa de Europa Occidental, EE.UU. o Japón. El segundo fabricante de neumáticos de la India, Apollo Tyre, ad-

quirió Dunlop Tyres International en Sudáfrica y Zimbabwe por US\$ 200 millones. Como el mercado de neumáticos de la India todavía no crece tan rápidamente como el mercado de la China, algunos fabricantes de neumáticos introducen sus productos en mercados extranjeros, reforzando su posición en los mercados mundiales por medio del aumento de su productividad.

Al igual que Rusia, los pronósticos para la India también son poco claros. Ambos mercados están dominados en la actualidad por empresas nacionales, y la creciente demanda de neumáticos no es tan pronunciada como en la China o en algunas otras partes del mundo.

Crecimiento de sectores especiales del mercado en segmentos individuales de la industria de neumáticos

Además de los hechos producidos en las diferentes áreas, también se ven afectados segmentos individuales de la industria de neumáticos. Expertos independientes prevén que para 2008 van a haber constantes problemas para cumplir plazos de entrega en la producción de neumáticos para vehículos de uso fuera de carretera. Como en muchas zonas la actividad minera se va a intensificar en los próximos años, se cree que aumentará la demanda de neumáticos para excavadora. Otras fabricantes de neumáticos pueden responder de modo muy diferente ante un aumento de la demanda, invirtiendo en las áreas correspondientes o consolidando su producción de neumáticos y vendiendo segmentos individuales

Goodyear, por ejemplo, vendió su empresa de producción de neumáticos para uso agrícola a la empresa estadounidense Titan Tyre Corporation, y, hasta la fecha, Continental North America ha intentado tres veces vender su empresa de producción de neumáticos para uso fuera de carretera.

También influye en esto la concentración de las empresas en segmentos comerciales esenciales, y la venta de operaciones no esenciales para lograr la consolidación financiera requerida. Las decisiones de la administración pueden resultar muy imprudentes, como se demuestra claramente en el caso de Continental Tire North America (CTNA). CTNA informó a principios de 2005 que iba a vender su empresa de producción de neumáticos para uso fuera de carretera, situada en Bryan, Ohio. Inicialmente, se eligió como la otra empresa en esta transacción el grupo alemán Roesler, seguido por Titan International. Ahora, en primavera de 2006, se presenta el grupo inversionista Pensler como potencialmente parte de un contrato de venta. Como la planta de Ohio cuenta con un sindicato, y USW, el sindicato correspondiente, tiene que negociar un acuerdo de sucesión antes de que el contrato de venta pueda hacerse vinculante, se prolongó el período de transición.

Roesler se fue primero, seguido por Titan International. En círculos empresariales circulaban rumores de que esto no se debía a las negociaciones con el sindicato sino se debía a que CTNA había prolongado las negociaciones a propósito con el fin de seguir recibiendo beneficios por las ventas de neumáticos de uso fuera de carretera durante el máximo de tiempo posible. Esto parece ser lógico por cuanto se hizo evidente en 2005 que había problemas para responder a la demanda de neumáticos de uso fuera de carretera para la industria automotriz. Ahora, CTNA ha encontrado otro posible inversionista en esta planta. Es evidente que la falta de visión a largo plazo de la Administración con relación al rendimiento de las inversiones impedía

que invirtiera en la planta para aprovechar las oportunidades que el mercado ofrecía a plazo medio.

Mientras tanto, otros fabricantes de neumáticos han informado que van a ampliar su capacidad productiva en los EE.UU. y en sus países de origen (Bridgestone, Michelin North America, Yokohama Rubber y Goodyear).

Nueva tecnología

La nueva tecnología "run flat" es la más reciente innovación de los últimos años. Se trata de neumáticos con una pared lateral adicional de goma de refuerzo que puede soportar el peso del vehículo en caso de pérdida de presión, y que usualmente puede conducirse sin presión de aire durante muchos kilómetros a una velocidad de hasta 80 km/h. Michelin ofrece otra alternativa. Llamado el sistema PAX, la innovación de Michelin consiste en un anillo de caucho o plástico duro que se coloca en el interior del neumático (entre la llanta y el neumático), de modo que el neumático sigue rodando en caso de un pinchazo hasta que se llegue a la próxima estación de servicio. Se pueden eliminar los inconvenientes que significa tener que cambiar el neumático y llevar un neumático de repuesto. Esto no sólo reduce significativamente el peso del automóvil, sino también permite reducir el consumo de combustible.

En octubre de 2005, Michelin informó que aplicaría su "tecnología duradera" (MDT) a los neumáticos para camiones, y que en los próximos años invertiría € 400 millones en los equipos necesarios. Con esta nueva tecnología, los neumáticos tienen un perfil mejor y arquitectura diferente. A pesar del constante roce de la banda de rodaje, el perfil del neumático se regenera constantemente debido a las llamadas laminillas "gota de agua", lo cual garantiza adhesión del neumático en todo su ciclo de vida. Además, el diseño tridimensional del perfil del neumático refuerza el agarre y largo ciclo de vida del mismo.

Tecnología novedosa enrolla un alambre de acero de 400 m de longitud, casi sin fin.

A consecuencia de esto, el neumático es más liviano, reduciendo a 130 kg el peso del eje del camión. Además, se puede conducir sobre una distancia dos veces mayor y también puede resistir una carga 400 kg mayor (estas cifras serían para un camión de 7 toneladas).

Otra novedad en el sector de los vehículos comerciales es el lanzamiento de neumáticos más anchos. Recientemente, Hankook North America lanzó al mercado un neumático con 30 pulgadas de ancho. Sin embargo, en general se cree que pronto se va a suspender la producción de neumáticos de este tipo porque el ancho del neumático está sujeto a limitaciones, no sólo en lo que se refiere a su producción, sino también en cuanto a su seguridad a largo plazo. Otros neumáticos excepcionalmente anchos para camiones incluyen los modelos Michelin X One.

Puede resultar muy significativo cualquier cambio de la mezcla que se usa para elaborar el caucho de los neumáticos. Las compañías más grandes hacen así para producir los llamados "neumáticos verdes". Estos neumáticos tienen menos fricción al rodar, y por lo tanto los automóviles con neumáticos verdes necesitan menos combustible (Michelin cree que es aproximadamente un 3% menos).

Bridgestone informó recientemente que había creado un neumático con varias cámaras, que tiene características de rodaje muy superiores a las de los neumáticos con solamente una cámara de aire.

En enero de 2006, la empresa japonesa Toyo Tyre inauguró en White, Georgia, EE.UU., una nueva planta de fabricación de neumáticos con un valor de US \$ 180 millones. Esta nueva fábrica producirá neumáticos usando el sistema ATOM altamente automatizado, propiedad de Toyo, de producción de neumáticos, técnica que ya se había aplicado en una planta de producción en el Japón. Elimina por completo la necesidad de contar con obreros fabricantes de neumáticos, permitiendo así realizar las operaciones de la planta con solamente una tercera parte de la planta de personal usual. Esto constituirá un gran desafío para los sindicatos correspondientes en todo el mundo con relación a la representación de los intereses de sus miembros.

Ésta no es una invención totalmente nueva. Michelin empezó con su técnica C3M, seguido por otros fabricantes de neumáticos como Bridgestone con su sistema BIRD y los sistemas MIRS de Pirelli. Goodyear y Continental también cuentan con su propio sistema para reducir el espacio y el personal que se requieren. Los nuevos sistemas requerían sólo un 10% del espacio que se requería en las plantas de producción más antiguas. En el futuro se verá si es posible producir neumáticos en la misma planta en que se fabrican los automóviles.

2.1. Las tres grandes

La cuota del mercado de las tres grandes empresas de la industria de producción de neumáticos es de más del 53%. La cuarta empresa tiene solamente la mitad del volumen de ventas de la tercera, lo cual demuestra cabalmente cuán oligopolista es la estructura de este sector. Aquí correspondería resumir brevemente el perfil de estas compañías. Las tres empresas cuentan con actividades en todo el mundo, siendo Michelin fabricante, casi exclusivamente, de neumáticos, mientras Bridgestone y Goodyear Tyre & Rubber también fabrican otros productos de caucho. Con relación a la venta de productos de caucho a nivel mundial, Bridgestone está en tercer lugar, seguido por Goodyear en el 11° puesto.

2.1.1. Michelin

Sede de la compañía:	Clermont-Ferrand, Francia
Dirección de internet:	www.michelin.com
Trabajadores:	127.000 (en 2004)
Fábricas:	74 en 19 países
Plantaciones de caucho:	6 en Brasil y Nigeria
Presencia en el mercado:	en 170 países
Ventas:	€ 15.590 millones (+ 3,6 % en 2005)
Beneficios:	€ 889 millones (+ 35,9 % en 2005)

En 2004, Michelin vendió 194 millones de neumáticos, 53% (+0,7%) en Europa incluyendo en Rusia, 33% (-1,6%) en Norteamérica y 14 (+ 0,8%) en otras regiones.

La mayor planta europea de producción de neumáticos del grupo está situada en Olsztyn, Polonia. ésta parece una tendencia seguida por muchos fabricantes de neumáticos. Por ejemplo, la planta de German Continental AG en Otrokovice, en la

República Checa, es actualmente la mayor planta de producción de neumáticos del mundo.

El año pasado, el retiro de Michelin del negocio de neumáticos de la Fórmula 1 fue una extraordinaria decisión que se produjo después del fiasco que se registró en el Grand Prix de EE.UU., cuando 11 equipos no pudieron participar en la carrera debido a que Michelin había retirado sus neumáticos del mercado casi sin aviso a consecuencia de algunas preocupaciones respecto a la seguridad de los mismos. Hasta ese momento, Michelin había dominado esta área, ya que Bridgestone sólo proveía productos a Ferrari y unos cuantos otros equipos de carrera. Ahora que Bridgestone está penetrando este prestigioso mercado, parece que Michelin ha superado este desastre de sus relaciones públicas.

La ampliación de la planta Michelin de producción de neumáticos para excavadora, situada en Lexington, South Carolina, por un valor de US\$ 85 millones, es una de las más importantes decisiones que la empresa ha tomado últimamente con relación a sus inversiones. Se duplicará la producción de la planta de Lexington, especialmente a consecuencia de la creciente demanda del mercado de neumáticos para minería.

2.1.2. Bridgestone

Sede de la compañía:	Tokio, Japón
Dirección de internet:	www.bridgestone.co.jp
Trabajadores:	113.699 (2004)
Fábricas:	140 fábricas, con 47 plantas de producción de neumáticos situadas en 25 países
Plantaciones de caucho:	por lo menos 5 en la China, Tailandia, Indonesia y Liberia
Presencia en el mercado:	en más de 150 países
Ventas:	€ 18.9 billones = + 8,2 % (2005)
Beneficios:	€ 1.27 billones = + 58,0 % (2005)

El alto nivel de beneficios se debe principalmente a beneficios que se dieron por una sola vez con relación a pensiones de jubilación ofrecidas por la compañía.

En 2005, la proporción de los beneficios derivados de las ventas era la siguiente: Japón 36,5%, EE.UU. 36,4%, Europa 11,5% y otras regiones 15,6%.

A pesar de los elevados beneficios, el año 2005 fue también el año en que Bridgestone Firestone North American Tyre llegó a un acuerdo de indemnización en su disputa legal con el fabricante estadounidense Ford Motor Company sobre el retiro de neumáticos del mercado que hiciera Firestone en 2001 por razones de seguridad, acordando pagar a Ford US\$ 240 millones. Los neumáticos estuvieron vinculados con una serie de accidentes que se produjeron con vehículos para uso fuera de carretera fabricados por Ford en los que hubo varias víctimas fatales. Sin embargo, no se considera que Bridgestone haya reconocido su culpabilidad al respecto. Hasta la fecha, la Ford siempre ha perdido los pleitos en los tribunales norteamericanos con las familias de los víctimas. Bridgestone ya ha desembolsado US\$ 440 millones en costos relacionados con el retiro de los neumáticos del mercado. Sin embargo, en los últimos años, la sede de Bridgestone ha acumulado tantas reservas que las cifras comerciales no se ven muy afectadas.

En 2005, Bridgestone dio a conocer su intención de invertir US\$ 100 millones en la construcción de una planta de producción de caucho sintético en Guandong, China.

En 2005, se presentó una demanda en los tribunales federales de EE.UU. , por la cual se acusaba a Bridgestone/Firestone de emplear a sus trabajadores en condiciones prácticamente de esclavitud en la plantación de caucho de Bridgestone/Firestone en Liberia. En varios reportajes periodísticos, los trabajadores han descrito sus inhumanas condiciones de trabajo en la mayor plantación del mundo. A consecuencia de esto, en febrero de 2006, la mayor parte de los 6.000 trabajadores de la plantación de caucho declararon una huelga para exigir mejores condiciones de trabajo y mejores sueldos. Después de una huelga de una semana, se informó que todas las partes se habían reunido con la intención de lograr el mejoramiento permanente de las condiciones de trabajo del personal.

Todavía habría que ver los resultados de las negociaciones, y también de la demanda en Estados Unidos. La ICEM debe establecer contacto con el sindicato que hace algunos años atrás se afilió brevemente a la ICEM, aunque los informes sobre la huelga en Liberia señalan también que los trabajadores no están conformes con su sindicato, afirmando que los dirigentes sindicales trabajan demasiado estrechamente con la administración de la plantación.

2.1.3. Goodyear Tyre & Rubber

Sede de la compañía:	Akron, Ohio, EE.UU.
Dirección de internet:	www.goodyear.com
Trabajadores:	más de 80.000 (en 2005)
Fábricas:	99, con 44 plantas de producción de neumáticos en 28 países
Plantaciones de caucho:	0, las últimas fueron vendidas en 2005
Presencia en el mercado:	en casi todos los países
Ventas:	US\$ 19,70 billones = + 7 % (2005)
Beneficios:	US\$ 228 millones = + 50 % (2005)

La proporción de neumáticos vendida en 2004 fue la siguiente: Norteamérica (48,6%), Unión Europea (27,7 %), Europa Oriental, Medio Oriente y África (7,9 %), América Latina (7,7%) y Asia/Pacífico (8,1%).

Las cifras de resultados comerciales del año 2005 indican que éstos son los mejores resultados que Goodyear ha logrado desde 1998. Después de registrar un déficit durante seis trimestres consecutivos, finalmente en el primer trimestre de 2004 se registraron beneficios. Los problemas financieros siguen pesando en el presupuesto de la empresa, donde las principales obligaciones son los altos intereses de los préstamos y pensiones de jubilación con insuficientes garantías. En los últimos años, se recortaron algunas prestaciones sociales de los trabajadores después de negociaciones que resultaron difíciles para el sindicato que representaba a los trabajadores, el United Steelworkers' Union (USW).

Desde 2003, Goodyear ha cerrado tres de sus plantas de producción de neumáticos: Huntsville, Alabama, EE.UU. (1100 trabajadores), Guatemala (aprox. 50 trabajadores) y Wolverhampton, Reino Unido, durante un período de 5 años.

Con un costo de US\$ 21 millones, los huracanes "Katrina" y "Rita" pusieron mayor tirantez financiera en los resultados operativos. Debido al daño que se produjo, Goodyear se vio obligada a recortar su producción en un 30% en Norteamérica.

En septiembre de 2005, Robert J. Keegan, Presidente y Director General de Goodyear, informó que en los próximos tres años se van a economizar hasta US\$ 250 millones con el fin de transformar los resultados financieros de la compañía. Según Keegan, estas medidas de recuperación también incluyen cerrar plantas de alto costo de producción de neumáticos, aunque no quiso indicar cifras ni nombrar los países afectados.

En diciembre de 2005, Goodyear adquirió el otro 50% de participación en la empresa conjunta South Pacific Tyres (SPT), que cuenta con operaciones en Australia y Nueva Zelanda.

2.2 Continental AG: ¿un caso especial?

Sede de la compañía:	Hanovre, Alemania
Dirección de internet:	www.conti-online.com
Número de trabajadores:	80,586 (2004)
Plantas de producción:	100, de las cuales 29 son de producción de neumáticos en 18 países
Ventas:	12.597,4 millones € = + 9,2% (2004)
Beneficios:	1.096 millones € = + 28,2 % (2004)

A principios de la década de 1990, era muy posible que "Conti", el nombre que la compañía usa internamente para referirse a sí misma, fue adquirida por otra empresa, sin embargo en los años posteriores se desarrolló más, aunque esto no benefició ni a los trabajadores ni a sus sindicatos. El cierre de plantas que supuestamente no reportaban beneficios en Austria, Bélgica, Suecia, EE.UU. y Alemania ocasionó dolorosos despidos, y la administración de la empresa ha intensificado la presión que ejerce sobre sus trabajadores en Alemania, solicitando que la semana laboral fuera de 40 horas, y sin aumentar los sueldos, a pesar de estar reportando beneficios. Ésta era la situación en un conflicto reciente en la planta de producción de neumáticos para automóviles en Hanover-Stöcken 2005/2006.

Ninguna otra compañía fabricante europea de neumáticos ha trasladado su producción a los llamados "países de bajos sueldos" en forma tan persistente, y casi sin transigir. En 1993 Conti adquirió la planta checa de neumáticos Barum Tyre, situada en Otrokovice. Ésta se ha convertido en la mayor planta de fabricación de neumáticos del mundo, con una producción de 18 millones de neumáticos el año pasado, y con una producción proyectada de 27 millones de neumáticos para el año 2006. Esta producción sería 17 veces la de 1993. Se exporta un 80% de los neumáticos.

En el conflicto en Alemania, la atención se centró en la manera cómo la administración de Conti intentó cerrar la planta repentinamente, a pesar de que ésta reportaba beneficios, (2005: 40 millones de euros de beneficios brutos), después de haberse llegado a un acuerdo sobre garantías de puestos de trabajo. Aunque Conti retiró la producción de neumáticos de Alemania, Michelin, Pirelli y Goodyear hacen exactamente lo contrario, invirtiendo en nueva tecnología y nuevos puestos de trabajo en plantas situadas en Alemania.

Se realizaron varias manifestaciones con reuniones simultáneas en los lugares de trabajo en todas las plantas de Alemania, junto con protestas del Comité Europeo de

la Empresa, donde participan representantes de los trabajadores de todos los países europeos. A consecuencia de esto, se acordó una solución que suspendía el cierre que se había programado de la planta de Hanover-Stöcken, además de garantizar la producción y los puestos de trabajo hasta fines de 2007. Después de esa fecha, la compañía ofrecerá otros trabajos a los trabajadores afectados.

Por primera vez, estas protestas fueron hechas en forma conjunta por los sindicatos IG BCE e IG Metall, creando así un frente unido. Desde hace ya algunos años, Conti viene desarrollando la estrategia de proyectarse como proveedor de sistemas para la industria automotriz, en vez de proveer solamente neumáticos. En una planta de VW, se incorporan ejes completos para vehículos. Se adquirieron empresas electrónicas, y la empresa provee sistemas ABS y otros semejantes.

La cuestión de si esto es necesario a escala internacional halla su respuesta incuestionablemente en la reacción de la administración de la empresa en dos otros casos que podemos citar. En la primavera de 2005, la administración de la planta de Port Elizabeth, Sudáfrica, suponía que el sindicato NUMSA acordara turnos adicionales en los fines de semana con el fin de lograr costos más bajos por concepto de salarios en comparación con las demás plantas de Conti. Como en una reunión los enlaces sindicales y su sindicato se refirieron al convenio colectivo y a una cláusula cuyo marco de referencia podría ser aplicable, la administración de la empresa no parecía satisfecha, negándose a pagar la prima adicional por fines de semana y despidiendo a algunos trabajadores sin consultar previamente al sindicato, lo cual contravenía la legislación sudafricana. En ambos casos, NUMSA ganó el pleito en los tribunales, sin embargo a pesar de ello la administración de la empresa no volvió a recontractar en ese momento a los trabajadores despedidos.

A fines del año 2005, la sede de Conti en Hanovre señaló que se valdría de las negociaciones sobre sueldos, que habían programado realizar en abril de 2006 con el sindicato norteamericano USW en la planta de Charlotte, North Carolina, para reducir los costos de la mano de obra en un 35%. Se dio al sindicato la "oportunidad" de decidir cómo se iban a repartir estos enormes cortes entre reducciones de sueldos y de seguro de salud. La compañía insistió que no podía negociarse la reducción de US\$ 32 millones. El único calificativo que se puede usar para este tipo de conflicto es el de chantaje, una política "tumba y quema".

Como el sindicato no aceptó esto en forma inmediata, la administración de la empresa informó a los medios de comunicación que iban a eliminar 513 puestos de trabajo, en dos etapas (casi la mitad de los trabajadores). Echando más leña al fuego, Conti declaró que en su planta de Mount Vernon en Estados Unidos, que no cuenta con ningún sindicato, iba a aplicar reducciones de los sueldos (en un 10%), y, a la vez, decía tener planes para invertir 60 a 70 millones de US\$ para modernizar dicha planta. El USW había intentado varias veces establecer un sindicato en la planta de Mount Vernon, pero había fracasado cada vez al no poder superar las maliciosas campañas antisindicales que lanzara la compañía.

Para controlar la conducta irresponsable de la administración de la empresa, es imprescindible que todos los sindicatos y plantas afectados se comuniquen unos con otros para coordinar un procedimiento común.

3. Otras industrias del caucho

Además de la industria de producción de neumáticos, hay otras industrias del caucho que dependen del sector automotriz. En la lista de las 50 más grandes "empresas del caucho que no producen neumáticos", en los 13 primeros puestos figuran subproveedores de la industria automotriz. De las 50 empresas más importantes, hay 39 que pertenecen a esta categoría.

Otras áreas de esta industria incluyen fabricantes de caucho sintético que, al no pertenecer a empresas típicas del sector del caucho como Bridgestone o Goodyear, son principalmente compañías del sector de la química. Algunos ejemplos de compañías de este tipo son BASF, DOW Chemical, DuPont o Lanxess, para mencionar sólo algunas.

Otro sector industrial es la producción de guantes, por ej. en el campo de la medicina para quirófanos de hospitales y también de artículos como preservativos. Ambas son áreas con perspectivas de crecimiento. Sin embargo, debido a los problemas que se prevén para responder a la demanda de caucho natural en 2010 o antes, se van a ver afectadas estas áreas industriales, debido a que las empresas multinacionales de producción de neumáticos seguirán siendo los mayores consumidores de la materia prima, y, si el caso se da, algunas podrán pagar precios más elevados, aunque no así la mayor parte de las empresas medianas que fabrican guantes de goma y preservativos.

En el ranking de 2005 deberían producirse cambios significativos a consecuencia de la adquisición, en octubre de 2004, de la empresa alemana Phoenix AG por parte de la compañía alemana Continental AG. Hasta la fecha, se había asignado el 6° lugar a Conti, y el 15° a Phoenix. En su conjunto, el monto total de las dos ventas da una cifra mayor que la empresa que actualmente ocupa el primer puesto, el grupo francés Hutchinson SA. Sin embargo, con el tiempo se verá si se puede conservar esta suma sencilla, ya que en febrero de 2006 Conti vendió Stankiewicz, compañía especializada en aislamiento de ruidos, que antes estuvo afiliada a Phoenix, a la empresa holandesa Equity-Funds Gilde.

La polémica actual en el área del caucho sintético tiene que ver con los EE.UU. La compañía italiana Polimeri cerró su filial francesa de producción de cloropreno debido a problemas con el suministro del cloro. Otra planta de producción que pertenece a la empresa estadounidense DuPont Performance Elastomer sufrió graves daños por el huracán del año pasado, y se paralizó la producción en forma temporaria. A nivel nacional, quedan solamente dos otros fabricantes: Lanxess Corp. y la planta de DuPont Performance Elastomer situada en Louisville, Kentucky. Se ha programado cerrar ésta última planta a fines de 2006, a pesar de haber demanda del producto en el mercado norteamericano.

Lanxess, al igual que DuPont Performance Elastomer, provee sus productos exclusivamente a sus clientes regulares. La consecuencia de esto es que muchos subproveedores, especialmente en New England, terminan con las manos vacías, y se ven obligados a cerrar sus empresas a los pocos meses. Debido al hecho de que DuPont Performance Elastomer dice no tener ninguna intención de cambiar su decisión de cerrar la compañía, informándose recientemente sobre un acuerdo para prolongar hasta marzo de 2007 la producción en Louisville, las compañías de la costa oriental

están recomendando a los EE.UU. suprimir los aranceles que se imponen al cloropreno japonés, para así permitirles mantener su producción y garantiza con ello la fuente de trabajo de sus trabajadores.

Es irónico que la planta de Louisville sea una de las pocas plantas de DuPont en los Estados Unidos que cuenta, no sólo con representación sindical, sino también con un convenio salarial vigente. Por lo tanto, el sindicato USW está convencido que ésta es una decisión política de la administración, que está reñida con los factores económicos que se deberían tomar en cuenta.

4. Desafíos para los sindicatos de todo el mundo

4.1. Coordinación de actividades

Tal como se ha señalado muchas veces en este informe, es cada vez más importante que los sindicatos cuenten con procedimientos internacionales más coordinados para hacer frente efectivamente a las empresas multinacionales. Aunque en la comunidad europea el requerimiento legal de establecer Comités de Empresa Europeos permitió evitar enfrentamientos entre una planta y otra, debido a que la administración de las empresas tiene obligación de presentar y explicar sus resultados económicos a dichos comités, no obstante se produce este fenómeno muy frecuentemente a nivel internacional.

En el pasado, la ICEM ha intentado reforzar nuestra función de coordinación, estableciendo redes mundiales que permiten el intercambio rápido de la información, realizando de este modo una acción específica que favorece a nuestras organizaciones afiliadas.

Hasta la fecha, se habían adoptado dos vías en el sector industrial del caucho. Al establecerse una red mundial, se creaba un comité de coordinación que se iba a encargar del intercambio de información sobre actividades sindicales e informando también, en un boletín noticioso, sobre las negociaciones salariales nacionales o conflictos con la administración de las compañías.

Otro modelo fue el haber firmado un acuerdo global con la administración del grupo Freudenberg. En este acuerdo, la administración de la empresa garantizaba proteger los derechos humanos y sindicales fundamentales en todas sus plantas.

4.1.1. Red mundial para Goodyear

Esta red fue creada en marzo de 1999 por más de 100 delegados sindicales provenientes de 16 países, con el patrocinio del USW. La red estableció un consejo de dirección, publicando en 2001 su primer boletín noticioso, "Global Solidarity", el cual sigue apareciendo, con cierta irregularidad. Además, representantes sindicales de la zona de Asia/Pacífico asisten cada dos años a reuniones organizadas por las plantas de Goodyear. La última reunión se celebró en Manila en agosto de 2005.

El tema central de dicha reunión fue el despido de Anan Pol-ung, presidente del sindicato de la planta Goodyear situada en Bangkok, Tailandia. La administración le acusaba de sindicalizar a los trabajadores subcontratados y a los que cuentan con contratos de corto plazo. Se reincorporó después de que el Secretario General de la ICEM enviara cartas de protesta a la administración local, y después de que la ICEM hiciera una declaración a los medios de comunicación que fuera publicada en todo el mundo. Lamentablemente, los intentos de activar la red Goodyear para acciones de solidaridad no fueron tan exitosos como se esperaba: en el futuro habría que mejorar las iniciativas de este tipo.

4.1.2. Red mundial para Bridgestone

La red Bridgestone fue creada por iniciativa de 9 sindicatos, y la primera reunión del consejo de dirección se realizó en Tokio en abril de 2001. Posteriormente, se han

realizado las reuniones una vez al año. La última reunión del consejo de dirección se realizó en junio de 2005, nuevamente en Tokio, y antes de eso en Brasil. La red también publica un boletín noticioso que aparece con cierta irregularidad.

Actualmente existe un reto especial en el campo de la comunicación a través de la red, por el conflicto sobre las condiciones de trabajo en la plantación Firestone en Liberia. El alegato se inició por una demanda y acusación legal que fue presentada por el Fondo Internacional para los Derechos Laborales de Estados Unidos contra Bridgestone-Firestone North America. Se acusa a Bridgestone de practicar un sistema de esclavitud en sus plantaciones en Liberia. Es muy difícil lograr un panorama general de la situación en la plantación por el hecho de que los sindicatos miembros de la ICEM no están incorporados en el proceso en forma oficial, con la complicación de que se ha informado en la prensa que el presidente del sindicato de la plantación no goza de la confianza de los trabajadores.

4.1.3. El Acuerdo Global con Freudenberg

En julio 2000, se logró un Acuerdo Global con la empresa Freudenberg, la segunda compañía del sector del caucho que no produce neumáticos, firmado por la administración de la empresa, el IG BCE de Alemania, y la ICEM. Posteriormente, se renovó una vez. El objetivo de la secretaría de la ICEM es instigar actividades en todo el mundo que hagan realidad este acuerdo, ayudando a extender la colaboración sindical.

Un desafío especial para estas actividades es apoyar a los sindicatos norteamericanos en sus intentos de sindicalizar las plantas de Freudenberg en los EE.UU. El año pasado, la ICEM y también el IG BCE se comunicó frecuentemente con la administración de esta empresa alemana. En general, los resultados que se observan en la actualidad no son satisfactorios, sin embargo vamos a continuar por esta vía, junto con nuestras afiliadas norteamericanas.

Otro tema de interés es la necesidad de aumentar el número de contactos sindicales en el área del Comité de Empresa Europeo. Por ejemplo, cuando se inaugura una nueva planta en Europa Central u Oriental, sobre todo si se trata de una zona rural, muchas veces no hay representación sindical. En estos casos, el Comité de Empresa Europeo ayudará al sindicato correspondiente para que se establezca en la nueva empresa, En este sentido, la ICEM puede contar con el apoyo de EMCEF, con la que se coordinan estrechamente todas las actividades en Europa.

4.2. La seguridad en el sector del caucho

La ICEM y sus organizaciones afiliadas representan a la mayoría de los trabajadores del sector del caucho. Para esto, se exige conocer muy bien las condiciones de trabajo de las respectivas empresas de producción de caucho. Es justamente en este sector donde hay muchas empresas multinacionales que están sujetas a condiciones estrictas en sus propios países con relación a la cuestión de seguridad en el trabajo, condiciones ambientales y seguridad de producción. Siempre ha sido política de la ICEM que se apliquen las más altas normas de seguridad en cada una de sus plantas, sea o no ésta una exigencia legal del país en cuestión.

La ICEM también ha hecho un llamado para que se desarrollen más las normas de seguridad que se exigen, y estudia las investigaciones realizadas en todo el mundo

con relación a enfermedades laborales especiales y estrés ambiental en los lugares de trabajo del sector del caucho.

Peligros especiales para la salud en la industria de producción de neumáticos

Numerosos estudios han comprobado que algunos materiales o emisiones producidas durante la fabricación de neumáticos pueden ser cancerígenos. En algunos países, estas enfermedades se reconocen como enfermedades laborales, y a la vez se ofrecen soluciones que varían desde la disminución del contacto de los trabajadores con estas sustancias hasta la eliminación completa del contacto. Algunos materiales que comprobadamente producen cáncer son los siguientes:

- Aminas aromáticas
- Asbestos
- Benzeno
- 1,3 Butadieno
- Hidrocarburos clorinados
- Polvo de madera
- Radiación ionizada
- Nitrosa mina

Se lleva mucho tiempo estudiando las aminas aromáticas porque, según información de la IAO, producen entre otras cosas cáncer de la vejiga, que se atribuye a la exposición a un 20% del producto químico en el lugar de trabajo. El cáncer de la vejiga es una enfermedad laboral que puede detectarse en sus primeras etapas.

Un peligro especial es el que presentan las nitrosa minas que se crean durante la vulcanización de los neumáticos, y que también es un compuesto parcial del hollín que se agrega al producto. Incluso los neumáticos ya terminados emiten nitrosa mina al ambiente durante su ciclo de vida.

Otros problemas tienen que ver con los peligros físicos, como por ej. el ruido, el calor y los movimientos monótonos y repetitivos, por lo cual surgen preguntas sobre la secuencia del trabajo.

Otra enfermedad, que en algunos casos poco comunes está relacionada con un producto químico específico, es la dermatitis, reacción alérgica de la piel ante determinados materiales.

En muchos países, la edad promedio aumenta, en tanto se introduce más trabajo de turnos dentro del marco de una mayor utilización de las máquinas y la reducción de costos por concepto de salarios. Además de operación continua, en algunos casos la consecuencia de esto ha sido la introducción de turnos de 12 horas. Esta forma de trabajo puede crear enormes peligros para la salud de todos los trabajadores. En algunos países existen condiciones especiales para quienes realizan trabajos de turno, también han dado buenos resultados sistemas de turnos de bajo riesgo. La ICEM considera que esto se debería aplicar en todas las áreas.

Otros peligros en el sector del caucho no productor de neumáticos

En este sector, existe una amplia gama de cauchos sintéticos que se producen con disolventes orgánicos muy diferentes. Además, existen peligros específicos para la salud debido al uso de disolventes como hexano, 1, 1, 1, tricloroetano o heptano.

Otro factor que aumenta constantemente es el problema de la alergia, cada vez más extendida, al caucho natural, debido en algunos casos al contacto directo con la piel, lo cual se puede resolver mediante la sustitución de otros materiales, por ej. recubrimiento con acrílico.

Seguridad del medio ambiente y lo que pueden hacer los sindicatos

Los productos terminados y desechos producidos por la industria del caucho no son solamente peligrosos para los trabajadores, sino también constituyen un peligro especial para el medio ambiente, el aire y el agua subterránea. Por lo tanto, es imprescindible la manipulación responsable de todo el material del ciclo completo de producción. Es necesario que los trabajadores individuales reciban la capacitación correspondiente, y que haya cooperación entre el representante de los trabajadores y la administración de la empresa. Debido a nuestros conocimientos y contactos a nivel internacional, la ICEM puede prestar apoyo en caso necesario y asesorar a los sindicatos individuales sobre la forma de establecer en la empresa un comité de trabajo y medio ambiente.

4.3. Conflictos laborales: 2002 a 2006

Dos ejemplos

En diciembre de 2002, los trabajadores de la Fábrica Uruguaya de Neumáticos SA (FUNSA) se encontraron ante las puertas cerradas de la empresa. ¿Cómo era posible que después de más de 70 años, esta empresa tradicional en la zona industrial de Montevideo se encontrara repentinamente insolvente? Sin haber recibido ningún aviso previo, los trabajadores se encontraron allí, frente a las puertas de la fábrica. Nadie podía creer lo que pasaba. Era el inicio de una lucha larga y difícil emprendida por los trabajadores para defender sus puestos de trabajo. Primero impidieron que se llevaran los equipos, y luego pasaron de una oficina a otra hasta lograr la oportunidad de abrir la planta nuevamente.

El empeño sostenido de los trabajadores que no se rindieron resultó ser la fórmula para que la empresa volviera a nacer. En septiembre de 2004, se inició la producción con 120 trabajadores. Se fabricaron guantes de goma del mismo modo que antes de la insolvencia. En julio de 2005, se amplió la producción para incluir neumáticos para equipos agrícolas, camiones y automóviles, ya con 170 trabajadores. Producen 400 neumáticos al día. A mediados de 2006, los trabajadores, que son también propietarios de la empresa, invertirán en otra ampliación que permitirá la producción de 2000 neumáticos diarios, creando así más puestos de trabajo.

El segundo caso tiene que ver con una empresa mejicana fabricante de neumáticos situada en El Salto, Jalisco. En septiembre de 2001 el dueño anterior, la multinacional alemana Continental, decía que tenía la intención de cerrar la empresa porque no era rentable. La administración no realizó negociaciones con el sindicato corres-

pondiente, el Sindicato Nacional Revolucionario de Trabajadores de la Compañía Hulera Euzkadi (SNRTE). Durante tres años, el sindicato y su presidente Jesús Torres Nuño lucharon por conservar la planta y los 971 puestos de trabajo involucrados.

Finalmente, en 2004 Continental acordó transferir una mitad de la compañía a los trabajadores y la otra mitad al grupo mejicano Llanti que se especializa en venta de neumáticos. Incluso los 600 sindicalistas que estaban en huelga a tiempo completo recibieron pago retroactivo de sus sueldos. La empresa realiza sus operaciones desde enero de 2005, y ya se están produciendo 100.000 neumáticos. Sin embargo, en vez de producir 12.000 a 14.000 neumáticos diarios como era el caso anteriormente, se producen actualmente sólo 3.000 neumáticos, aunque se tiene planes para ampliar la producción.

En el Foro Económico Mundial que se llevó a cabo en Davos este invierno, se reconoció el éxito de este programa alternativo. USW, afiliada norteamericana de la ICEM, y su afiliada alemana IG BCE facilitaron asistencia y ayudaron a encontrar una solución que garantizara el futuro para estos trabajadores.

Ambos ejemplos demuestran claramente que las compañías pueden ofrecer trabajo y trabajar de modo rentable cuando no se esfuerzan por obtener márgenes de beneficios cada vez mayores, que siempre es lo que recomiendan los apologistas del valor de los accionistas. No se puede imaginar una administración responsable si no cuenta con la participación de los más afectados, es decir los trabajadores.

Solidaridad internacional

A continuación se informa sobre algunos de los conflictos mayores que se han registrado en el sector del caucho, donde la ICEM ha facilitado apoyo. Aparecen en orden cronológico.

- *Septiembre de 2003:* Bridgestone Australia retiró sus planes de realizar un cierre patronal contra los trabajadores, de no pagar los aumentos de sueldo, y de reducir los sueldos. Las organizaciones afiliadas LHMU, CEPU y AMWU ganaron este conflicto con el apoyo de la ICEM.
- *Mayo de 2004:* Durante las negociaciones salariales, Lastik-Iş afiliada turca de la ICEM, declaró una huelga en 6 plantas de neumáticos. El Presidente Erdogan de Turquía calificó esta huelga como ilegal, diciendo que amenazaba la seguridad del estado. Después de que la ICEM presentara una protesta ante la CE y la OIT, un tribunal turco declaró que era inválida la declaración del Presidente. Después de esto, Lastik-Iş pudo realizar las negociaciones en favor de los 4000 miembros que tiene en este sector.
- *Septiembre de 2004:* Fin de una huelga de casi un año en la planta Bridgestone de Argentina. La administración de la compañía reincorporó a 58 trabajadores que habían sido despedidos en forma ilegal, y reconoció a SUTNA, afiliada a la ICEM, como la parte responsable de las negociaciones salariales. La ICEM apoyó la lucha de los colegas argentinos mediante cartas de solidaridad y en el trabajo de la red de los trabajadores de Bridgestone.
- *Febrero de 2005:* El comité regional de la ICEM para Norteamérica apoyó a la afiliada de USW en su próximo conflicto sobre salarios.

- *Agosto de 2005:* Después de declaraciones publicadas en la prensa de todo el mundo, e intervenciones directas de Fred Higgs, Secretario General de la ICEM, ante el administrador de la planta, Goodyear Thailand reincorporó al dirigente sindical Anan Pol-ung que habían despedido en forma ilegal.
- *Septiembre de 2005:* La ICEM llama la atención al conflicto, que lleva un año, sobre el despido de 8 sindicalistas de Goodyear Malaysia y la lucha del sindicato afiliado NUECMRP para lograr su reincorporación.
- *Noviembre de 2005:* La ICEM apoya la manifestación de 1000 trabajadores en Tailandia en favor de mejoramientos de la situación de trabajadores subcontratados en la planta local de Goodyear.