



Conferencia Mundial de la ICEM para el Sector del Caucho



12 al 13 de mayo de 2009
Nashville, Tennessee, EE.UU.

Contenido

1. Cadena de producción mundial: sector automotriz y proveedores

1.1 Grupo industrial del sector automotriz y proveedores a nivel mundial

1.2 Proveedores del sector automotriz

2. Sector de neumáticos y del caucho

2.1 Mercado mundial

2.2 Avances en el uso del caucho como materia prima

2.3 Empresas principales

2.4 Política sectorial y desarrollo sostenible

3. Acuerdos Globales y Redes

3.1 Acuerdos globales

3.2 Redes

4. Importantes luchas y acciones de solidaridad

1. Cadena de producción mundial: sector automotriz y proveedores

A nivel mundial, el grupo industrial del sector automotriz y sus proveedores está compuesto por dos entidades muy diferentes: el mercado automotriz y el mercado de los proveedores del sector automotriz. Una característica de este grupo industrial es el hecho de que sus costos fijos son muy elevados. Se requiere de un capital intelectual significativo para poder introducirse en este sector, y las empresas de pequeña escala tienen pocas probabilidades de éxito. La importancia de contar con economías de escala y los altos niveles de especialización que se requieren son factores que desalientan a las empresas que podrían tener planes para establecerse en este sector, y los automóviles de segunda mano representan una amenaza pendiente, por constituir la posibilidad de una alternativa. Debido a la presencia de grandes y poderosas empresas en este sector, es alto el nivel de competencia.

El negocio del grupo industrial del sector automotriz y sus proveedores está constituido por la venta de automóviles (incluyendo nuevos automóviles, camiones ligeros, y vehículos/camionetas comerciales, y motocicletas), además de la venta de componentes de postventa (incluyendo neumáticos de repuesto). Con respecto al mercado de neumáticos y del caucho, entre los compradores de componentes de automóviles nuevos, figuran depósitos y centros de distribución, fabricantes de vehículos nuevos y departamentos de mantenimiento, y detallistas (que venden piezas de repuesto directamente al consumidor), además de fabricantes de vehículos.

La mayoría de los fabricantes han invertido en el desarrollo de marcas, cuya fuerza sirve para debilitar considerablemente el poder del comprador. El mercado de automóviles nuevos cuenta con una serie de fabricantes diferentes, con un alto nivel de diferenciación de sus productos, y por lo tanto un alto nivel de posibles opciones del consumidor para elegir. Es probable que los compradores firmen contratos con determinados fabricantes con el fin de responder a la demanda del consumidor y de promover sus propias ventas. Varias empresas han integrado también negocios al detal en sus operaciones, además de fabricar automóviles, lo cual ejerce presión sobre los compradores.

Entre los productos y servicios que contribuyen al sector a nivel internacional, figuran diferentes materias primas, energía, componentes ensamblados y semi ensamblados, carga y transporte. La materia prima suele consistir en acero, aluminio, resinas, cobre, plomo, pintura, plásticos y zinc, que suelen adquirirse de una gran variedad de proveedores nacionales e internacionales. Los proveedores de materiales como el acero y el aluminio, y de la energía, (como por ej. el gas natural), suelen ser grandes empresas que operan en una diversa gama de mercados, reduciendo así su dependencia del sector automotriz.

A nivel mundial, fluctúa el precio de la materia prima que se utiliza, como acero y aluminio, lo cual ejerce presión sobre los márgenes de ganancia de los fabricantes, y a consecuencia de la consolidación cada vez mayor del sector siderúrgico, es posible que aumente más todavía el costo de la materia prima. La inestabilidad de los costos de la materia prima está presionando no sólo a las empresas de fabricación de productos terminados, sino también a sus proveedores. Al responder a este aumento, para bajar los costos, muchas empresas intentan reducir la cantidad de materia prima que usan. Algunos fabricantes han empezado a cambiar el diseño y los materiales que se usan para fabricar sus productos. También cambian de proveedor una vez que vencen los contratos. La adquisición de proveedores por parte de las empresas de fabricación, es decir, por algunos fabricantes de neumáticos, ha presionado de modo significativo a los proveedores. Por ejemplo, en Norteamérica, la Goodyear cuenta con plantas de fabricación de caucho sintético, y también fabrica algunos de los productos químicos

que requiere para su industria. La mayoría de las empresas industriales rara vez dependen de un solo proveedor para la mayoría de la materia prima que requieren.

Existen varias vías por las cuales las empresas pueden incorporarse al grupo industrial del sector automotriz y proveedores: se puede establecer una empresa nueva, diversificar las operaciones de la empresa, o adquirir otras empresas, generalmente siendo ésta última la manera más barata de ampliar una empresa. Los proyectos de pequeña escala tienen pocas probabilidades de poder introducirse en el grupo industrial del sector automotriz y proveedores. Se necesita contar con un capital significativo para poder establecer planes de producción a gran escala. Otro factor que dificulta la incorporación de nuevas empresas en estos sectores resulta de la dificultad de lograr acceso a los canales de distribución. Los concesionarios y distribuidores suelen ofrecer automóviles de marcas conocidas, de acuerdo a la demanda del consumidor. Además, las principales empresas del mercado, como General Motors, tienen licencias para usar varias patentes, derechos de autor y marcas. Estos reglamentos pueden perjudicar el negocio, los resultados de las operaciones y la situación financiera de la empresa. Además, el hecho de haber algunas marcas fuertes con fama de buen rendimiento y calidad también desanima a posibles nuevas empresas que se interesen en esta industria. El lento crecimiento del sector automotriz, sobre todo en el segmento de automóviles de lujo, también incide en las ventas de componentes y equipos, y los fabricantes luchan por mantenerse a flote. Para la fabricación de automóviles, se requiere contar con ingenieros y diseñadores especializados, y para competir con las compañías que ya operan en el mercado, las empresas tienen que tener capacidad para realizar investigación y desarrollo en forma constante. Recientemente, la UE introdujo restricciones con relación al uso de metales pesados, debido a preocupaciones por el medio ambiente, lo cual hace más problemático todavía introducirse en este mercado. Además, las restricciones de las emisiones de los vehículos se están haciendo más rigurosas debido a las preocupaciones por el medio ambiente, por lo cual la situación se hace más difícil todavía para la penetración de las nuevas empresas, porque se les va a exigir desarrollar tecnologías más sofisticadas. Estos reglamentos pueden perjudicar el negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera de las empresas. Se considera que en general es muy poco probable que se introduzcan nuevas empresas en este mercado.

El grupo industrial del sector automotriz y sus proveedores está constituido por un número significativo de empresas a gran escala, entre las cuales existe un alto grado de competitividad. La competencia en este sector sigue siendo intensiva debido a la situación económica, y ahora se ha intensificado aún más debido a la baja de la economía que se registró a fines de 2008, y por los pronósticos para 2009. El mercado está muy consolidado. En lo que se refiere a la fabricación de automóviles, en los últimos años se ha presionado fuertemente a este sector en EE.UU. Los fabricantes estadounidenses de automóviles solían dominar el mercado mundial. Sin embargo, las empresas de países como el Japón se han globalizado cada vez más. La competencia se ha reducido un poco debido al alto grado de diferenciación del sector, donde existen varios segmentos diferentes, incluyendo el mercado de vehículos de lujo, deportivos y económicos. Las empresas también invierten fuertemente en la comercialización para promover sus modelos. A consecuencia de los altos costos fijos y obstáculos que impiden cambiar el tipo de producto que se fabrica, junto con los cambios del valor de la materia prima, los costos de producción son imprevisibles, las empresas se ven todavía más presionadas. A medida que el consumidor se hace más consciente de los problemas ambientales y se van imponiendo exigentes topes para evitar la contaminación, y, tanto en EE.UU. como en Europa se introducen normas de eficiencia en el consumo de combustible, el crecimiento de estas tendencias “verdes” presiona aún más a los fabricantes de automóviles, especialmente a los que producen automóviles “de lujo”. A pesar de todo, muchas empresas todavía pueden operar en una diversa gama de mercados. Por ejemplo, Honda fabrica automóviles, embarcaciones y equipos para

deportes acuáticos (por ej. esquíes acuáticos), equipos eléctricos para céspedes y jardines, y motores para aviones a reacción. Esto reduce su dependencia del grupo industrial del sector automotriz y de la provisión de componentes. Se intensifica la competencia debido al lento crecimiento del sector. En general, hay fuerte rivalidad en este sector industrial.

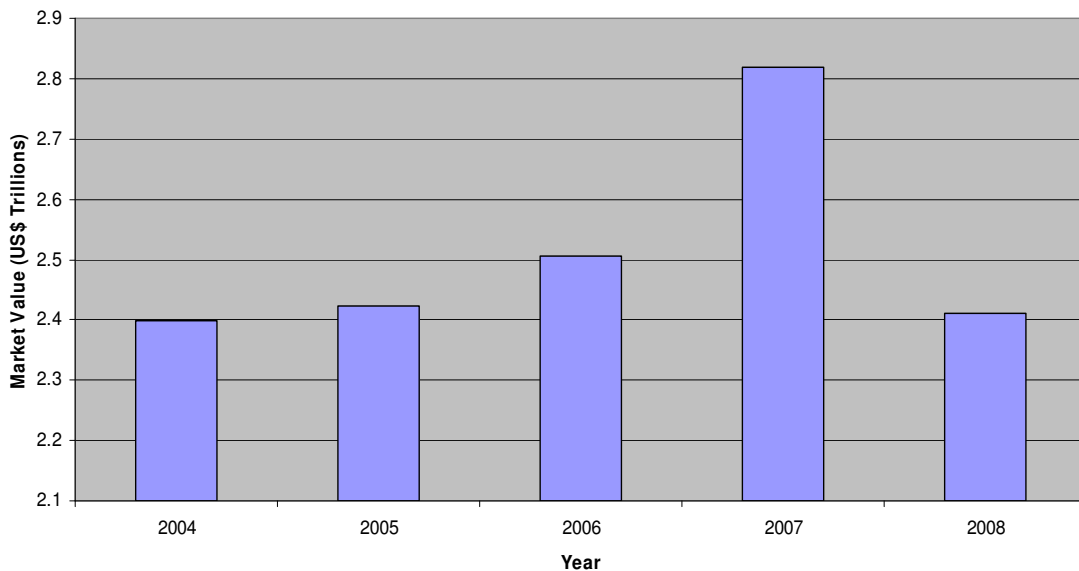
1.1. Grupo industrial del sector automotriz y proveedores:

El sector automotriz está compuesto por el sector de fabricantes de automóviles y del mercado de motocicletas, en tanto el sector de los componentes para automóviles está compuesto por fabricantes de componentes y equipos para automóviles y empresas de neumáticos y del caucho.

En el período 2004-2007, se aceleró el crecimiento del grupo industrial del sector automotriz y proveedores. Sin embargo, su valor bajó de golpe en 2008, debido a la baja económica mundial. Se cree que este grupo industrial se va a recuperar rápidamente, con tasas previstas de mayor crecimiento hasta 2013.

En 2008, el grupo industrial del sector automotriz y proveedores produjo ingresos que alcanzaron US\$2,4 trillones, lo cual constituye una tasa compuesta de crecimiento anual de 0,1% para el período 2004-2008. En comparación, en 2008, los mercados de Europa y de las Américas alcanzaron un valor de US\$648,8 billones y US\$824,5 billones respectivamente.

Valor de mercado del sector automotriz y proveedores a nivel mundial (US\$)



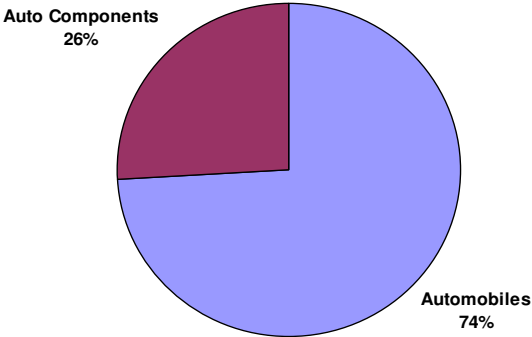
(Fuente: Data Monitor)

En 2008, la venta de automóviles resultó ser el área de mayor provecho para el grupo industrial del sector automotriz y proveedores, produciendo ingresos de US\$1,8 trillones, equivalente al 74,1% del valor total del sector. En comparación, en 2008, la venta de componentes para automóviles produjo ingresos de US\$625,2 billones, equivalente al otro 25,9% de los ingresos del grupo en su conjunto.

Se pronostica que acelerará el rendimiento de este grupo industrial, con un crecimiento previsto de 3,5% en los cinco años comprendidos entre 2008 y 2013, con lo cual se cree que este grupo industrial alcanzará un valor de US\$2,9 trillones para fines de 2013.

La venta de automóviles es el factor predominante en el grupo industrial del sector automotriz y componentes, alcanzando un 74,1% del valor total. La venta de componentes para automóviles constituye el otro 25,9% de los ingresos de este grupo industrial.

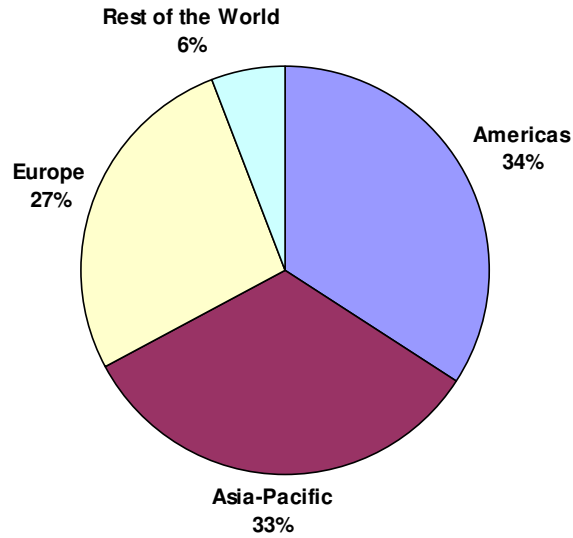
Desglose del mercado mundial de automóviles y proveedores: valor en 2008



(Fuente: Data Monitor)

Corresponde al continente americano el 34,2% del valor de la industria automotriz y sus componentes a nivel mundial. En comparación, otro 33,1% de los ingresos de este grupo industrial corresponde a Asia y el Pacífico.

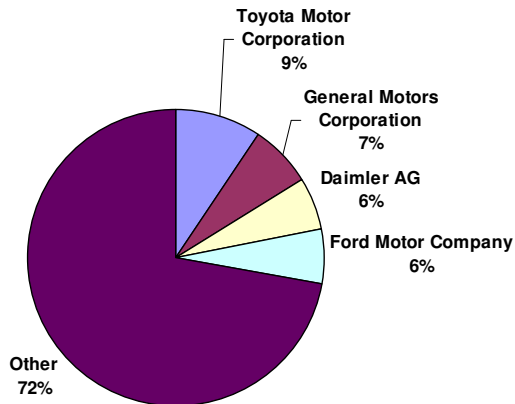
Desglose por región geográfica del mercado mundial de automóviles y proveedores en 2008



(Fuente: Data Monitor)

La Toyota Motor Corporation representa el 9,4% del valor del grupo industrial de automóviles y componentes. En comparación, la General Motors Corporation representa otro 6,6% de los ingresos de este grupo industrial.

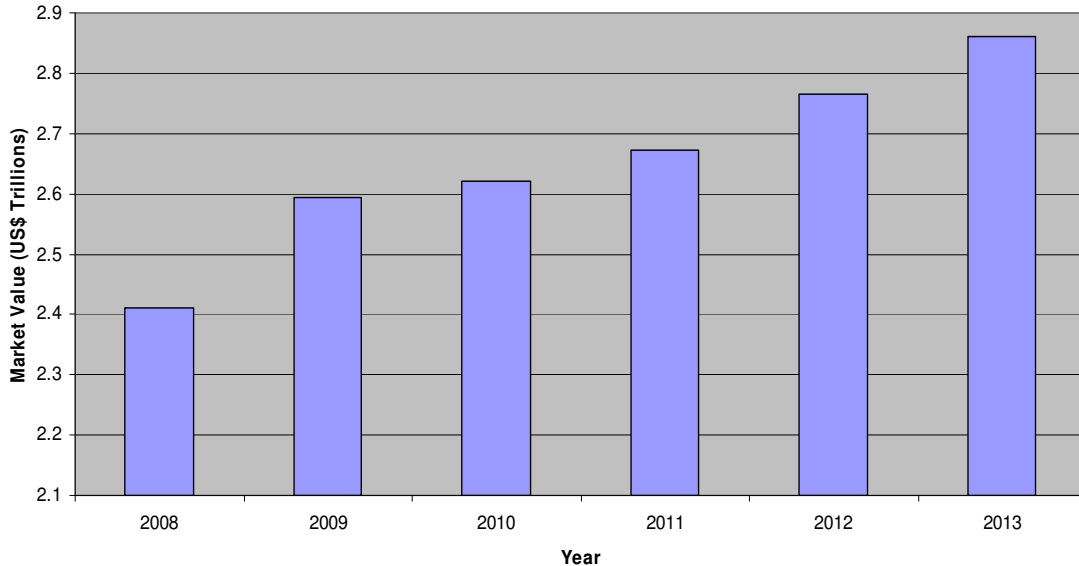
Participación en el mercado mundial del sector automotriz y proveedores: valor correspondiente a 2008



(Fuente: Data Monitor)

Se prevé que para 2013, el sector automotriz y proveedores tendrá un valor de US\$2,9 trillones, lo cual constituye un aumento del 18,8% desde 2008. Se ha pronosticado que en el período 2008-2013, la tasa compuesta de crecimiento anual de este grupo industrial será del 3,5%.

Valor de mercado previsto del sector automotriz y proveedores a nivel mundial (US\$)



(Fuente: Data Monitor)

1.2. Proveedores del sector automotriz:

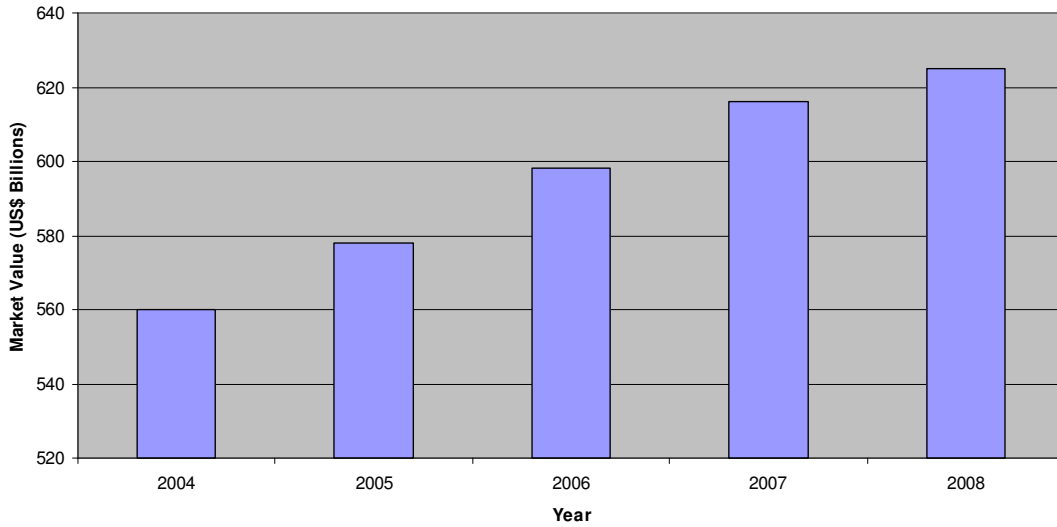
Para los fines del presente análisis, se define el sector de proveedores de la industria automotriz como empresas fabricantes de piezas y equipos para automóvil, junto con las empresas de neumáticos y caucho. El mercado mundial de componentes y equipos para automóviles se define como mercado automotriz post venta de vehículos ligeros solamente. No incluye piezas de equipo original para automóviles nuevos ni piezas y equipos para vehículos medianos y pesados.

El mercado de neumáticos y caucho produce ingresos que provienen de la venta de neumáticos de recambio y de equipo original para automóviles, camiones, maquinaria de excavaciones, motocicletas, motonetas, bicicletas y aviones. Todo cambio de monedas que se ha aplicado en este informe fue calculado en base a tasas medias constantes de cambio anuales.

En 2008 ralentizó el sector de componentes para automóviles, y se cree que bajará en 2009, debido a la ralentización económica mundial. Se prevé una recuperación del crecimiento industrial hacia 2013.

En 2008, el sector de proveedores de productos para la industria automotriz produjo ingresos de US\$625,2 billones, lo cual constituye una tasa compuesta de crecimiento anual de 2,8% para el período 2004-2008.

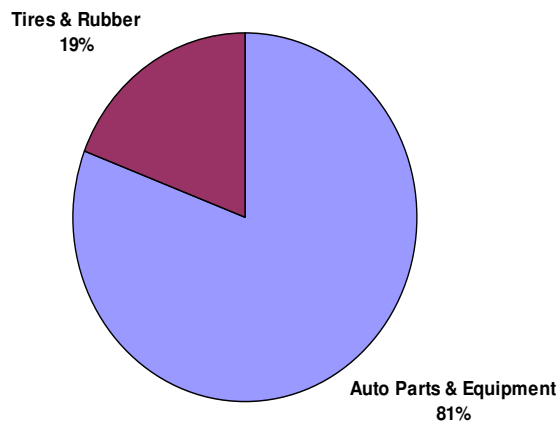
Valor de mercado de proveedores del sector automotriz a nivel mundial (US\$)



(Fuente: Data Monitor)

Los componentes y equipos para automóviles constituyen un 80% del valor de mercado de proveedores del sector automotriz a nivel mundial, en tanto los neumáticos y el caucho constituyen el otro 19,1% del valor del sector. En 2008, el segmento de piezas y equipos para automóviles resultó ser el más beneficioso para el sector de componentes de automóviles, produciendo ingresos de US\$506 billones, que equivale al 80,9% del valor general del sector. En comparación, el segmento de neumáticos y caucho produjo ingresos de US\$119,3 billones en 2008, que equivale al 19,1% del total de ingresos del sector.

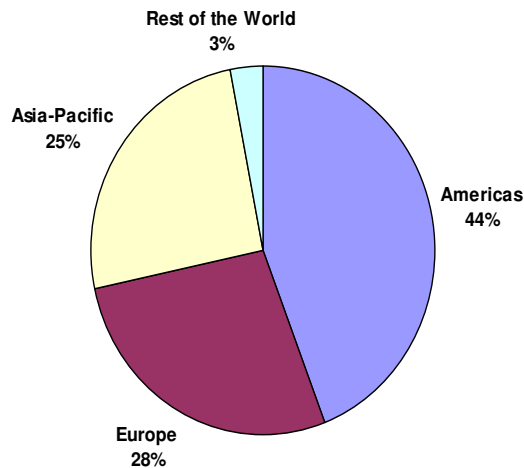
Segmentos del mercado mundial de proveedores del sector automotriz: valor, 2008



(Fuente: Data Monitor)

Para fines de comparación, en 2008, los sectores de Europa y Asia y el Pacífico alcanzaron valores de US\$172,2 billones y US\$158,4 billones respectivamente. El continente americano produce un 44,2% del valor del sector de los componentes para automóviles a nivel mundial. Europa produce otro 27.5% del valor del sector a nivel mundial.

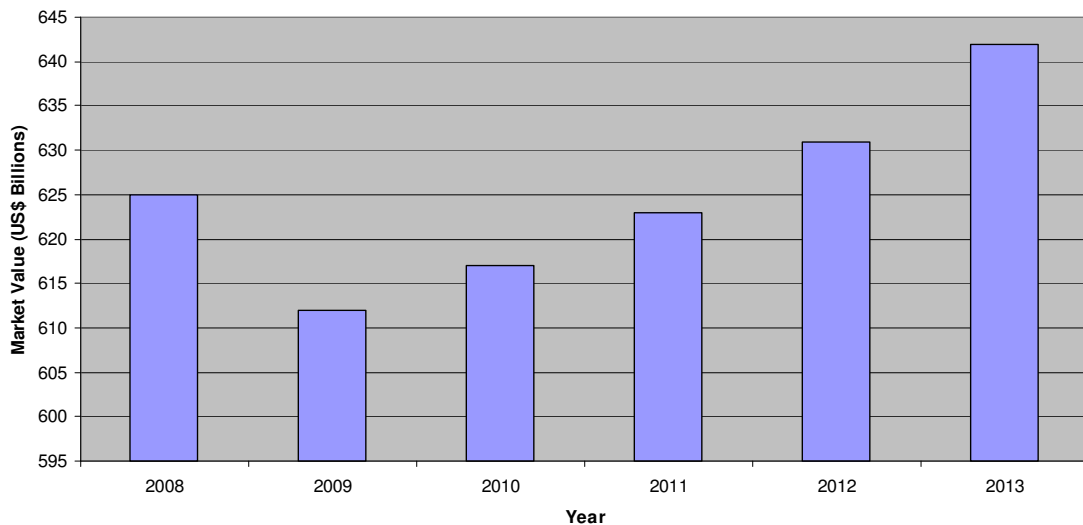
Desglose del sector de proveedores para el sector automotriz a nivel mundial, por región geográfica: valor, 2008



(Fuente: Data Monitor)

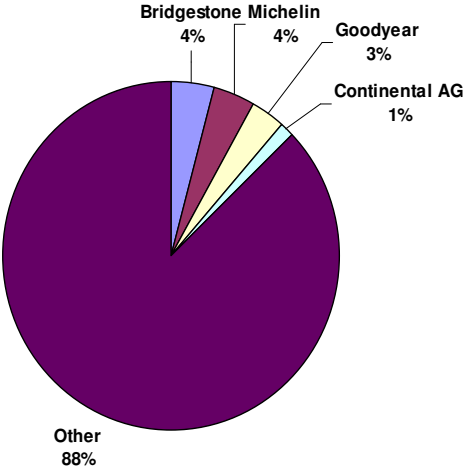
Según pronósticos, va a ralentizar la actividad de este sector, anticipándose una tasa de crecimiento del 0,5% para los cinco años del período 2008-2013. Se cree que en 2013, el sector de componentes para automóviles tendrá un valor de US\$641,5 billones, lo cual es un aumento del 2,6% desde 2008. Para el período 2008-2013, se prevé una tasa anual compuesto de crecimiento de este sector de un 0,5%

Valor previsto del mercado de proveedores del sector automotriz a nivel mundial (US\$)



Corresponde a Bridgestone un 4,1% del valor del sector mundial de componentes para automóviles, en tanto otro 3,9% corresponde a Michelin.

Desglose del mercado mundial de automóviles y proveedores: valor en 2008



(Fuente: Data Monitor)

2. Sector de neumáticos y del caucho

2.1. Mercado mundial:

El sector mundial de neumáticos y del caucho se está concentrando, y las cinco empresas más importantes son Bridgestone, Michelin, Goodyear, Pirelli y Continental, que en su conjunto dominan más del 64% del mercado. Su participación, además de la crisis económica mundial y la presión cada vez mayor que los fabricantes de automóviles ejercen sobre los precios para que dichas empresas cubran más costos relacionados con el diseño ingeniería y trabajo a máquina, contribuyen para intensificar el nivel de competencia.

El sector cuenta con algunas grandes empresas internacionales que adquieren sus productos, es decir, los fabricantes de automóviles, que suelen ser grandes empresas con un importante poder financiero, que pueden presionar a otras empresas con el fin de mantener bajos los precios. Por ejemplo, a nivel mundial Goodyear, es uno de los mayores proveedores de neumáticos para aviones comerciales, militares y generales. Dicha empresa fabrica neumáticos de aviación para importantes empresas de producción de aviones como Boeing, Bombardier, Cirrus, Cessna, Embraer y Gulfstream. La pérdida de cualquier cliente perjudicaría a estas empresas, hecho que refuerza el poder adquisitivo de tales empresas. Recientemente, la presión que ejercen los fabricantes de vehículos ha caracterizado el sector de neumáticos. Muchos fabricantes de vehículos adoptan políticas por las cuales se intenta obtener una rebaja de los precios todos los años, reforzando significativamente el poder del comprador.

Los neumáticos suelen ser fabricados y comercializados en masa, lo cual requiere una inversión significativa de capital. Además, se necesita contar con propiedad intelectual, que incluye un gran número de patentes, marcas y derechos. Los altos precios de la gasolina perjudican gravemente las ventas de automóviles, y esto, a la vez, afecta todo el sector. La materia prima que más usa el sector de neumáticos es el caucho sintético y natural. Entre los demás materiales figuran el acero, carbón negro, telas, y productos basados en la petroquímica.

Muchas veces, los proveedores son unas pocas grandes empresas. El poder de los proveedores es reforzado por el hecho de que frecuentemente no hay materia prima que pueda servir de reemplazo. Además, las empresas exigen materia prima de alta calidad, y esto ofrece a los proveedores una oportunidad para obtener precios más altos. Sin embargo, la tendencia de integración inversa por parte de algunos fabricantes de neumáticos ha presionado significativamente a los proveedores.

Por ejemplo, Goodyear cuenta con plantas de producción de caucho sintético en Norteamérica, y fabrica algunos de los productos químicos que necesita. Además, a consecuencia del aumento del costo de la materia prima, muchos fabricantes de neumáticos han reducido la compra de la materia prima, y procuran reciclar cualquier producto defectuoso. En general, se califica como regular el poder de los proveedores.

Además, las empresas fabrican productos muy poco diferenciados, con tal de cumplir con las normas exigidas, y por lo tanto los compradores pueden elegir el producto más barato que se ofrezca. Sin embargo, la fuerza de las marcas es un factor que reduce el poder del comprador. Los compradores suelen buscar neumáticos que sean fáciles de reconocer y que tengan fama de buen rendimiento y calidad. En general, se califica como regular el poder del comprador.

Existen varias vías para introducirse en el mercado mundial de neumáticos y del caucho: fundar una nueva empresa, diversificar las operaciones actuales de una empresa para incorporar la

fabricación del caucho, y también por vía de las adquisiciones, que suelen ser una manera más económica de ampliar una empresa.

A nivel mundial, las economías de gran escala traen beneficios para el sector de neumáticos y caucho. Los neumáticos suelen ser fabricados y comercializados en masa, para lo cual se requiere una inversión significativa de capital. Además, se necesita contar con propiedad intelectual, que incluye un gran número de patentes, marcas y derechos de propiedad. Se requerirá mucho capital para la investigación y desarrollo, y para determinadas actividades de ingeniería relacionadas con el diseño y desarrollo de productos y servicios y también con la formulación y diseño de procesos y equipos de fabricación. La innovación es importante para lograr la atención del cliente.

En 2008, Pirelli lanzó su última novedad: neumáticos con “chip”. Ya se había incorporado sensores a los neumáticos para permitir aplicar rápidamente los Sistemas de Control de la Presión del Neumático (TPMS), pero Pirelli lo ha optimizado más todavía, colocando un equipo de sensores en la misma carcasa del neumático. Una aplicación del “neumático inteligente” es el neumático “Lean”, que aprovecha la energía que proviene de la vibración del vehículo, y transmite a la computadora del vehículo información que incluye la presión, la temperatura y la carga del neumático.

Cyber Tire Lean está preparando el camino para poder finalmente lanzar el Cyber Tire, por el cual el sistema hecho y derecho se va a incorporar al neumático. El caucho de tecnología avanzada será más sofisticado y capaz de comunicarse directamente con los sistemas de control de estabilidad y de frenos ABS para mejorar la efectividad de los sistemas dinámicos de seguridad. Cyber Tire también llevará un acelerómetro de tres ejes que facilitará el cálculo en tiempo real de coeficientes de fricción, fuerza de contacto y carga.

Otro obstáculo que dificulta incorporarse al mercado son los reglamentos sobre emisiones al aire, descargas al agua de superficie y subterránea, y la producción, manipulación, almacenamiento, transporte y eliminación de materiales de desecho y de sustancias peligrosas. También hay reglamentos de seguridad en diferentes zonas geográficas. Por ejemplo, en EE.UU., la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras ha establecido varias normas y reglamentos que se han de aplicar a los neumáticos que se venden en EE.UU. y a los neumáticos que se venden en un país extranjero que sean idénticos o muy semejantes a los neumáticos que se venden en EE.UU.

Las regulaciones sobre el medio ambiente son complejas, cambian frecuentemente, y con el tiempo suelen hacerse más rigurosos. Estos reglamentos pueden perjudicar los resultados comerciales de las operaciones y la situación financiera de la empresa. Además, el hecho de haber algunas marcas fuertes con fama de buen rendimiento y calidad también constituye un obstáculo que impide que se introduzcan nuevas empresas en este mercado. En general, es regular la probabilidad de que puedan incorporarse nuevas empresas al sector.

En el mercado mundial de neumáticos y caucho, hay poca sustitución de los productos, ya que no existe ninguna alternativa real para reemplazar los neumáticos. A consecuencia de la mayor conciencia de los problemas del medio ambiente y el deseo cada vez mayor de evitar el cambio climático, es posible que más personas decidan dejar el automóvil para caminar/andar en bicicleta. Sin embargo, no es probable que esto suceda en gran escala, ni que pueda sustituir completamente el automóvil, y por lo tanto no debería incidir mucho en el mercado de neumáticos y del caucho. Existe poco peligro de que se encuentren productos que los reemplacen.

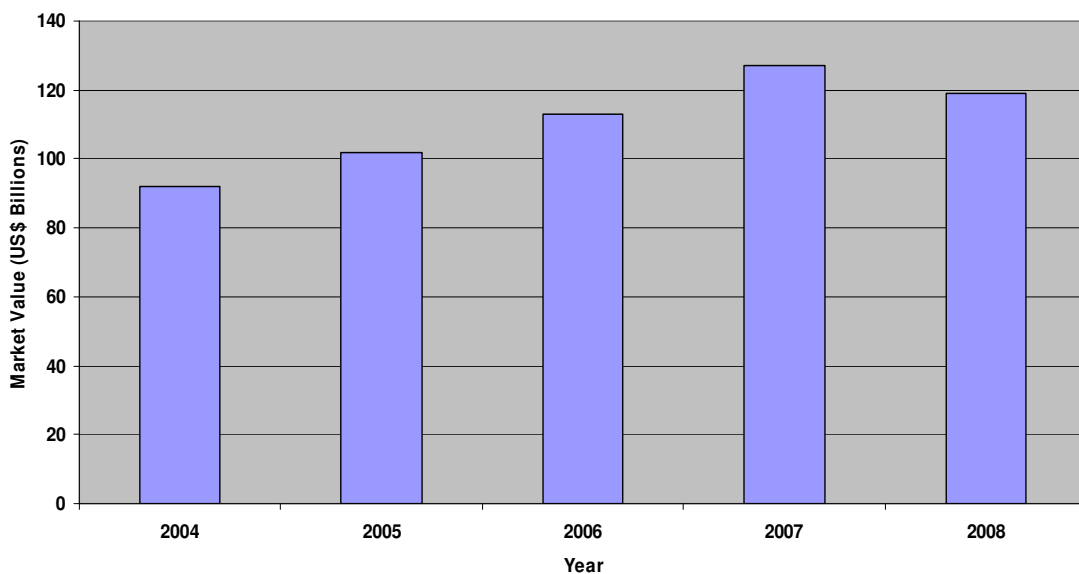
La competencia entre las empresas más importantes continua en base al diseño de los productos, rendimiento, precio y términos y condiciones, reputación, condiciones de garantía, servicios de atención al cliente, y más comodidades para el consumidor. Se ha intensificado la competencia debido al aumento del costo de la materia prima. Algunos gastos de esta naturaleza se han transferido al cliente, aunque suele haber una demora en cuanto a la realización de esta medida, a consecuencia de lo cual algunas empresas han visto una baja de los ingresos. El hecho de que los productos sean muy poco diferenciados intensifica aún más la competencia.

Algunas empresas como Goodyear operan principalmente en el área de los neumáticos. Sin embargo, otras empresas, como Bridgestone y Continental, operan en una gama de mercados diferentes. Además, a consecuencia de la crisis económica y la reducción de los ingresos en el contexto competitivo de la industria automotriz, los precios se ven presionados, lo cual intensifica más todavía la rivalidad entre empresas.

Los fabricantes de automóviles presionan a las empresas cada vez más para que cubran una parte mayor de los costos relacionados con el diseño ingeniería y trabajo a máquina, como también otros elementos. Esta presión podría bajar los márgenes de ganancia de las empresas. Sin embargo, en otras regiones va aumentando la demanda de neumáticos, como por ejemplo en Asia, donde esta tendencia es promovida en parte por el cambio a la tecnología radial y el fuerte crecimiento económico en países como la India y la China. En general, es fuerte el grado de competencia.

La industria de neumáticos y del caucho consiste en los ingresos que se producen por la venta de neumáticos originales y de recambio para automóviles, camiones, maquinaria de excavaciones, motocicletas, motonetas, bicicletas y aviones.

Mercado mundial de neumáticos y del caucho: valor en US\$



(Fuente: Data Monitor)

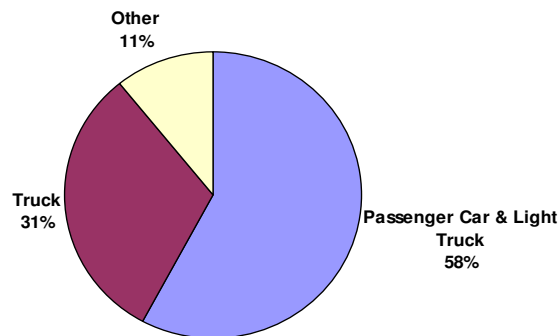
En 2008, dejó de crecer el mercado mundial de neumáticos y del caucho, y se cree que en 2009 bajará a consecuencia de la ralentización económica mundial. Se prevé una recuperación del crecimiento del mercado hacia 2013.

En 2008, el mercado mundial de neumáticos y del caucho produjo ingresos de US\$119,3 billones, lo cual constituye una tasa anual compuesta de crecimiento del 7,03% en el período 2004-2008.

Se ha pronosticado que va a ralentizar el rendimiento del mercado, anticipándose un crecimiento del 3,3% en el período de cinco años que corresponde a 2008-2013, por lo cual se cree que a fines de 2013 el valor del Mercado alcanzará US\$140,4 billones.

En 2008, el segmento de automóviles de pasajeros y camiones ligeros resultó ser el más beneficioso para el mercado mundial de neumáticos y caucho, produciendo ingresos de US\$69 billones, equivalente al 57,8% del valor total del mercado. En comparación, en 2008, el segmento de camiones produjo ingresos de US\$37,3 billones, equivalente al 31,3% de los ingresos del mercado en su conjunto.

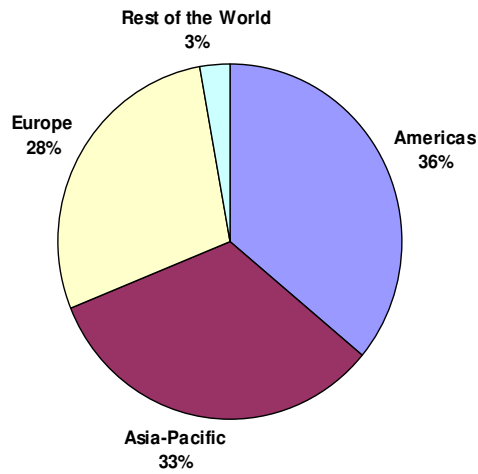
Desglose del mercado mundial de neumáticos y caucho: valor en 2008



(Fuente: Data Monitor)

En comparación, en 2008 los mercados de Europa y Asia/Pacífico alcanzaron un valor de US\$33,6 billones y US\$39,4 billones respectivamente. La región del continente americano produce un 36% del valor total del mercado mundial de neumáticos y caucho. Corresponde a Asia/Pacífico otro 33% del valor del mercado mundial.

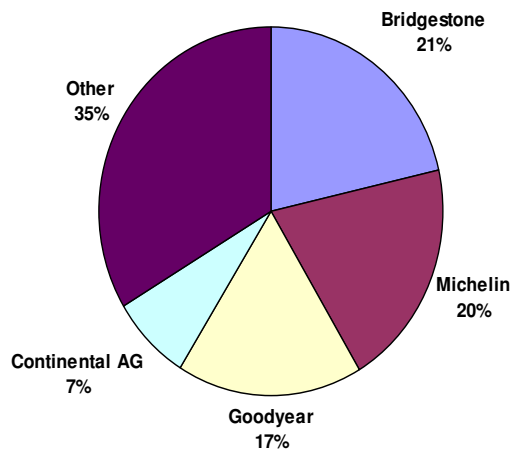
Desglose geográfico del mercado mundial de neumáticos y caucho: valor en 2008



(Fuente: Data Monitor)

Corresponde a Bridgestone un 21,3% del valor del Mercado mundial de neumáticos y caucho, y a Michelin otro 20,2%.

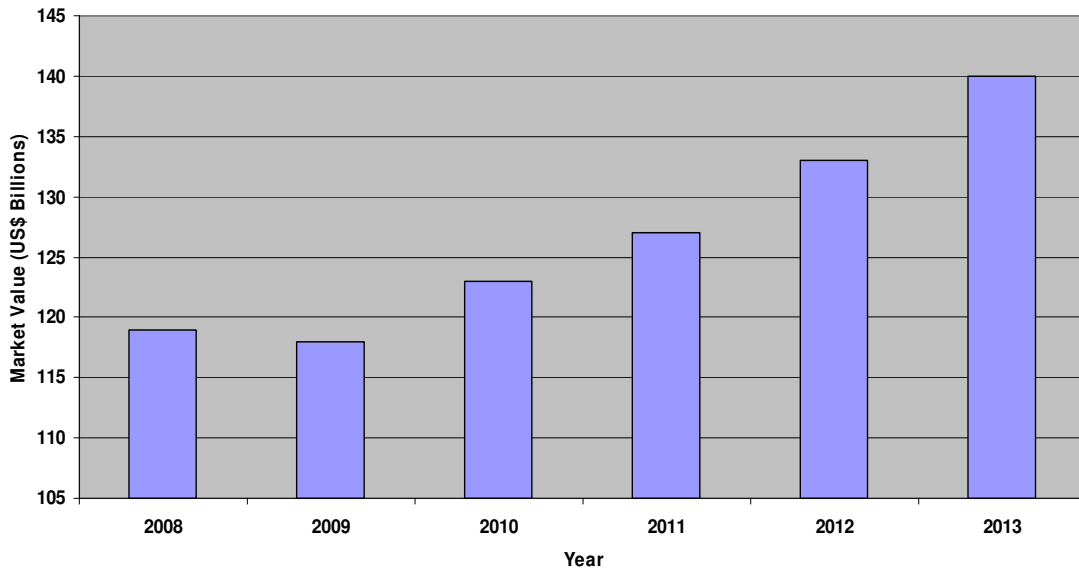
Participación en el mercado mundial del sector neumáticos y caucho: valor correspondiente a 2008



(Fuente: Data Monitor)

Se pronostica que en 2013, el mercado mundial de neumáticos y caucho tendrá un valor de US\$140,4 billones, un aumento de 17,8% desde 2008. Se prevé que, para el período 2008-2013, la tasa anual compuesta de crecimiento será de 3,3%.

Valor previsto del mercado de neumáticos y caucho a nivel mundial (US\$)



(Fuente: Data Monitor)

2.2 Avances en el uso del caucho como materia prima

Se usan más de 100 materias primas en la producción de neumáticos para automóviles, incluyendo el caucho crudo, cuerda para neumáticos, carbón negro, aros metálicos internos, e ingredientes de composición del caucho. Aproximadamente un 60% de estos materiales están basados en productos del petróleo, principalmente el nafta A consecuencia de esto, el sector de los neumáticos depende fuertemente del petróleo.

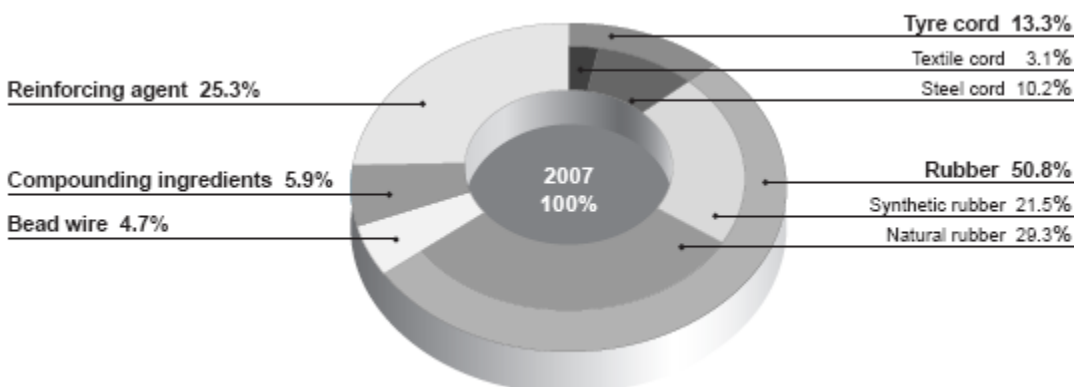
Composición básica de la materia prima

Composition	Examples
Rubber	Natural rubber, Synthetic rubber
Compounding ingredients	Vulcanizing agent, Vulcanizing accelerator, Vulcanizing accelerator aid, Antioxidant, Filler, Softener
Reinforcing agent	Carbon black, Silica
Tyre cord	Steel cord, Textile cord

Fuente: JATMA, Japanese Automobile Tire Manufacturers' Association

La distribución porcentual de la materia prima que se usó en los neumáticos en 2007 fue aproximadamente igual al año anterior: el caucho constituía aproximadamente la mitad del neumático, (29% caucho natural y 22% caucho sintético) seguido por agente reforzante en un 25%, y cuerda para neumáticos, en un 13%.

Materia prima de los neumáticos: composición por peso



Fuente: JATMA, Japanese Automobile Tire Manufacturers' Association

El año pasado, correspondió a la industria de fabricación de neumáticos el 67% del consumo del caucho natural, en tanto la mayor parte del 33% restante correspondió a las cintas transportadoras, guantes, sellos, alfombras y preservativos. Ahora que la economía mundial se encuentra en recesión, en el último trimestre de 2008 se aceleró la reducción del consumo mundial del caucho,. Entre septiembre y diciembre, el consumo mundial bajó en más de un millón de toneladas métricas, alcanzando un total anual de 22,2 millones de toneladas, en tanto la tasa anual de crecimiento cayó vertiginosamente, del 2,1% al -4.1%, una baja más abrupta que la que se vio durante la ralentización económica mundial que se produjo en 2001-02.

Entre septiembre y diciembre el consumo mundial del caucho natural bajó en más de 0,3 millones de toneladas, con una inversión del aumento del consumo, de 2,1% a -3,4% en el período señalado, en tanto el consumo del caucho sintético se redujo a 0,7 millones de toneladas, un cambio del 2% al -4,7%.

En 2008, la producción mundial del caucho fue de 22,7 millones de toneladas, en comparación con 23,3 millones de toneladas en 2007, después de haber experimentado una baja notoria de la producción en el último trimestre de 2008. Esta reducción se atribuye a una fuerte reducción de la producción mundial de caucho sintético, que en 2008 bajó a menos de 12,8 millones de toneladas, en comparación con la producción de más de 13,5 millones de toneladas; en el último trimestre de 2008, el crecimiento de la producción bajó vertiginosamente, llegando hasta -5.6%, en comparación con el 1,0% del trimestre anterior.

En 2008, la producción mundial del caucho natural alcanzó 9,9 millones de toneladas, un aumento de 0,2 millones de toneladas en comparación con 2007; el crecimiento de la producción solo empezó a ralentizarse en los últimos dos meses del año, aunque a fines de este período todavía se encontraba en aproximadamente un 2,0%.

Con la reducción del consumo y aumento de la producción que se registró en 2008, se calcula que el saldo mundial del caucho natural ha pasado a un superávit de 392.000 toneladas, en comparación con el déficit de 157.000 toneladas que se registró en 2007. Se estima que el consumo y la producción del caucho sintético han bajado vertiginosamente en 2008, en comparación con 2007 (en un -4.7% y -5,8% respectivamente), que contrasta con la tasa de crecimiento de más del 6% que se había registrado el año anterior. Se estima que a fines de

2008, en términos reales las reservas mundiales de caucho aumentaron modestamente, pero de modo más pronunciado con relación al nivel de consumo.

A mediados de diciembre de 2008, se recuperaron los precios del caucho natural, después de haber caído vertiginosamente en un 65% en comparación con el precio más alto que se había registrado, que se alcanzó en julio 2008. Durante el último trimestre de 2008 y principios de 2009, los precios del caucho siguieron reflejando los precios del crudo. En su conjunto, la ralentización económica mundial, la baja cada vez mayor del sector automotriz mundial que ha producido preocupación por la demanda, y la persistencia de bajos precios del petróleo, tienen consecuencias perjudiciales para este mercado. El precio del látex de caucho natural siguió la misma tendencia que el precio del caucho natural sólido.

A fines de diciembre 2008, el precio del crudo ligero bajó al nivel más bajo que se había visto en más de cinco años, alcanzando US\$31,41/barril. Posteriormente, se recuperó un poco, y desde ese entonces ha permanecido entre los mismos márgenes, con un precio máximo de US\$45/barril. Aunque con cierto atraso en algunos mercados, el precio del butadieno bajó ininterrumpidamente durante tres meses hasta llegar febrero. Al final, llegó a los fabricantes el impacto de la baja de precios de la materia prima, junto con la baja de la demanda, y, en el primer trimestre de 2009, el precio del caucho sintético alcanzó el nivel más bajo que se había visto desde 2004.

La tendencia general de baja del volumen de exportación de determinados productos generales de látex de caucho (GRP) pudo haberse detenido un poco durante el cuarto trimestre, debido principalmente a la ralentización de las tasas negativas de crecimiento de las exportaciones de otros guantes de China y Tailandia. En 2008, se estabilizó el consumo del látex de caucho natural en comparación con el año anterior, en tanto en Malasia y Tailandia ralentizó la producción de látex de caucho natural, en un 16% y 8%, respectivamente.

Según Bloomberg, puede que esté llegando a su fin el rebote de 42% que experimentaron los precios del caucho en 2009, a medida que la demanda de neumáticos a nivel mundial baja más de lo que se había visto en tres décadas. Según el International Rubber Study Group de Singapur, que cuenta con financiamiento gubernamental, es posible que en 2009 los fabricantes de neumáticos, que son los mayores consumidores del caucho, registren una baja de 6.8% de las ventas, a medida que la recesión mundial reduce la demanda de automóviles. Los fabricantes afirman que el suministro de productos de Tailandia, el más importante país exportador, van a aumentar después de una baja que corresponde a la temporada. Los datos recogidos por Bloomberg señalan que el precio de US\$1.530 por tonelada es 18% mayor que el precio de las alternativas que se producen en base al petróleo.

Durante el año que viene, cuando funcionará un Fondo de Cobertura de Materia Prima, con un valor de US\$1,2 billones, es posible que el caucho baje hacia US\$1.000 por tonelada. Va a bajar la demanda porque la gente podrá adquirir menos automóviles y porque tomarán un tiempo en comprar neumáticos de repuesto. En marzo, en EE.UU., las ventas de automóviles bajaron vertiginosamente, en un 37%, y, según Autodata Corp., en febrero la tasa anual registró el punto más bajo que se había visto en más de 25 años. En Japón, las ventas bajaron en un 32% en marzo, alcanzando un nivel que no se había visto en más de tres décadas. La Administración Federal de Carreteras informó que desde hace un año hasta enero, bajaron en 7 billones, o un 3,1%, las millas recorridas por vehículos en EE.UU.

Según la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles, es probable que este año baje en un 25% la producción de automóviles en Europa, y que las ventas bajen en un 20%. Según el

Internacional Rubber Study Group, que representa a los fabricantes y usuarios, es posible que en 2009, a nivel mundial, la venta de neumáticos para automóviles y vehículos comerciales baje hasta 1.32 billones de unidades, en comparación con las 1,41 billones que se registraron el año pasado. Esta baja sería la más pronunciada que de ha visto desde, por lo menos, 1975.

Según informó la aduana, aumentó la importación del caucho a la China, el mayor consumidor del producto, hasta alcanzar, en marzo, 190.000 toneladas, en comparación con 180.000 en los primeros dos meses del año. Según la Asociación de Fabricantes de Automóviles de la China, este aumento fue promovido por un aumento del 10%, que se registró en marzo, de las ventas de automóviles de pasajeros, en comparación con el año pasado, alcanzando un nivel récord de 772,400, después de que subvenciones gubernamentales promovieran la compra. Japón, Alemania, y Francia también están ofreciendo incentivos en este sentido.

Según ICIS, un servicio de análisis de precios, el 17 de abril, en la Bolsa de Singapur, el caucho, con un valor de US\$1.530 la tonelada, superaba en un 18% el precio (US\$1.250 a US\$1.350 por tonelada) de las alternativas basadas en el petróleo que se ofrecían en el Sureste de Asia. El 14 de enero, la brecha aumentó alcanzando un 35%, la mayor diferencia que se había visto desde julio 2006, según datos recogidos por Bloomberg. Hoy, el caucho bajó en un 3,6%, alcanzando US\$1.4750/kilo (US\$1,475/tonelada).

Según el Internacional Rubber Study Group, es posible que este año baje en un 9% la demanda de ambos tipos de caucho, más de dos veces la baja que se vio el año pasado. El uso del producto bajará en por lo menos un 6.1%, alcanzando 20,8 millones de toneladas métricas, y es probable que la baja sea mayor si se empeora la recesión.

2.3. Empresas principales

2.3.1. Bridgestone:

Esta empresa japonesa se dedica principalmente a la producción y venta de neumáticos y cámaras para automóviles, camiones y autobuses, vehículos de construcción y minería, maquinarias industriales y agrícolas, aviones, motocicletas y motonetas.

Además, la empresa fabrica componentes para automóvil, productos industriales y para la construcción, piezas y materiales para equipos electrónicos, bicicletas y bienes deportivos. La empresa opera principalmente en Japón, Europa y el continente americano, a través de 449 filiales y 182 empresas asociadas.

Bridgestone opera por medio de dos divisiones comerciales: la de neumáticos y la de productos diversificados.

La división de neumáticos de la empresa se dedica a la fabricación y venta de material reutilizado, neumáticos y cámaras para automóviles, camiones, autobuses, vehículos industriales, maquinaria agrícola, aviones y motocicletas, además de vender productos relacionados con los neumáticos.

Dicha división también ofrece servicios de mantenimiento y reparación de automóviles, La empresa cuenta con plantas de producción de neumáticos en Norteamérica, América Latina, el Medio Oriente, Europa, África, Asia, Japón y Oceanía. Su unidad de operaciones de fabricación y tecnología se encarga del trabajo de investigación y desarrollo y de diseño.

La división de diversificados de Bridgestone se dedica a la fabricación de productos para automóviles, productos industriales, materiales de construcción y para ingeniería civil, y componentes para equipos electrónicos. La empresa fabrica piezas de automóvil como componentes anti vibración (soportes del motor) y amortiguadores de aire para camiones, automóviles y vagones de trenes. Entre los productos industriales figuran la espuma de poliuretano para los asientos y parte interior de los automóviles, y otras aplicaciones.

La empresa también produce materiales de construcción e ingeniería civil como diques inflables de caucho y hojas impermeables, entre otros productos. Sus operaciones en cuanto a piezas para equipos electrónicos incluyen rodillos a precisión para máquinas de oficina y películas para células solares y pantallas de plasma. En cuanto a productos deportivos, la empresa produce pelotas y palos de golf, y pelotas y raquetas de tenis.

Según Rubber&Plastics News, en comparación con las cifras de un año atrás, los ingresos netos de Bridgestone Corp. en 2008 bajaron vertiginosamente, en un 92%, alcanzando US\$114 millones, con una baja del 5% en ventas netas, alcanzando US\$35,5 billones. Con relación a estos resultados, la empresa fabricante de neumáticos culpó el impacto en la tasa de cambio del yen japonés más fuerte y a la reducción de las ventas de unidades producidas.

A consecuencia de los grandes aumentos del precio de la materia prima, los ingresos por operaciones correspondientes al ejercicio recién terminado bajaron en un 47%, alcanzando US\$1,44 billones, en comparación con las cifras de 2007. Los ingresos de las operaciones del segmento de neumáticos de la empresa bajaron en un 52%, alcanzando US\$1 billón, con una reducción de un 5% de las ventas, alcanzando US\$28,9 billones por el año.

En Norteamérica, bajaron en 2008 las ventas de Bridgestone de productos para automóviles/camiones ligeros y neumáticos comerciales en los mercados de equipos originales y de recambio. Sin embargo, la empresa informó que en comparación con 2007, aumentó considerablemente la venta de neumáticos de recambio de alto rendimiento (UHP). En el continente americano, Bridgestone informó que en 2008 había bajado en un 58% los ingresos de operaciones, alcanzando US\$237 millones, ya que las ventas bajaron en un 6%, alcanzando US\$15,6 billones en comparación con 2007.

Bridgestone también informó que durante el ejercicio 2008 bajaron en un 8% las ventas netas en Europa, pero que se registró un aumento del 9% de las ventas en la China y el resto de Asia. Bridgestone cree que continuará la baja en las ventas e ingresos en 2009, previendo una baja de los ingresos netos de un 71%, alcanzando US\$32,9 millones, con una reducción del 22% de las ventas netas, alcanzando US\$27,8 billones.

Aparentemente en un intento de reducir los gastos, la Junta Directiva de Bridgestone ha propuesto eliminar su sistema de beneficios de jubilación de sus directores y funcionarios corporativos, y en su reemplazo pagar beneficios por finalización del contrato, y ofrecer incentivos de compensación en forma de acciones.

Bridgestone Europe ha dado a conocer el cierre temporal de plantas de producción en Europa. En la primera mitad de 2009, las plantas de Bethune, Francia, Bilbao, España, Burgos, España, Bari, Italia y Poznan, Polonia, pararán la producción durante 5 a 8 días al mes. La planta de Hungría permanecerá abierta, en tanto todavía no abre la planta Bridgestone de producción para camiones situada en Stargard, Polonia. La empresa mantendrá en funcionamiento las líneas de producción de neumáticos para uso agrícola de su planta situada en Puente San Miguel,

España. Bridgestone tomará medidas para equiparar la producción con la demanda, y para procurar que el nivel de las reservas sea apropiada para la situación actual del mercado.

2.3.2. Michelin:

Esta empresa, cuya casa matriz está en Francia, es también un importante fabricante de neumáticos. La empresa ofrece igualmente productos y servicios para facilitar al viajero, como mapas y guías. Desarrolla y comercializa productos relacionados con el estilo de vida, como productos relacionados con el ciclismo, accesorios deportivos, obsequios y productos para coleccionista.

La empresa cuenta con operaciones en 170 países. La empresa cuenta con centros de tecnología en EE.UU., Europa y Japón. Michelin administra dos redes integradas de distribución de neumáticos, Euromaster y TCI. También cuenta con dos filiales comerciales, ViaMichelin y Michelin Lifestyle.

Tiene tres divisiones comerciales: la de neumáticos para automóviles/camiones ligeros, la de neumáticos para camiones, y la de neumáticos especializados.

La división de neumáticos para automóviles/camiones ligeros fabrica estos productos, y es proveedora de los mercados tanto de equipos originales como de recambio. Esta división cuenta con 38 plantas en 18 países. Opera como socio estratégico para los fabricantes de equipos originales y ayuda al usuario final a reemplazar sus neumáticos con la marca utilizada por el fabricante original del equipo. El grupo realiza actividades en todos los segmentos del mercado de recambio. El 70% de sus ingresos proviene del mercado de recambio.

La división de neumáticos para camiones fabrica estos productos, y es proveedora de los segmentos de equipos originales, de recambio y de recauchado. Cuenta con 28 plantas en 16 países. La empresa conserva su liderazgo tecnológico en lo que se refiere a equipos originales, de recambio y de recauchado. En 2007, el 68% de los ingresos de este segmento provinieron del mercado de neumáticos de recambio (neumáticos radiales).

La división de neumáticos especializados produce neumáticos para equipos de excavación y agrícolas, neumáticos para motocicleta, para aviones, mapas y guías y sistemas de navegación. Esta división también se ocupa de la distribución de ViaMichelin, un sistema de navegación, y también administra Michelin Lifestyle, negocio de concesiones para la producción de bienes relacionados con el estilo de vida como productos para ciclismo, accesorios deportivos, obsequios y productos para coleccionista. También ofrece guías de turista y servicios de asistencia para la movilidad.

La división de especialidades cuenta con 18 plantas de fabricación de neumáticos situadas en 9 países. Además, la empresa pone en el mercado más de 1.000 productos diferentes, por vía de una red de distribución de más de 30.000 puntos de venta.

Según Rubber&Plastics News, en 2008 Michelin sufrió una reducción de dos dígitos en sus ingresos operativos y netos, debido principalmente al aumento del costo de la materia prima, energía y transporte, y la reducción de las ventas en el cuarto trimestre. Como Michelin ha previsto que continuará en baja la demanda durante la primera mitad del año, ha reducido su presupuesto de inversión de capital, y a corto plazo centrará su atención en la flexibilidad del proceso de fabricación, gestión del inventario y administración del efectivo.

En el último ejercicio, los ingresos operativos de Michelin antes de los impuestos bajaron en un 44,1%, alcanzando US\$1,35 billones, y sus ingresos netos bajaron vertiginosamente, en un 53,8%, alcanzando US\$522,7 millones. Las ventas bajaron en un 2,7%, llegando a US\$24 billones, y en el cuarto trimestre el volumen de ventas bajó en un 16%, a consecuencia de la vertiginosa reducción de la demanda.

Además del aumento del costo de la materia prima y de energía/transporte, que, en comparación con 2007, aumentaron en US\$1,18 billones y US\$240 millones respectivamente, Michelin incurrió en gastos excepcionales de más de US\$325 millones relacionados con el cierre temporal de plantas de fabricación, principalmente en el cuarto trimestre.

Michelin informó que el volumen de ventas de neumáticos para automóviles/camiones ligeros había bajado “fuertemente”, pero decía, a la vez, que en todas las regiones la marca Michelin había logrado aumentar su participación en el mercado. Las ventas bajaron en un 4,1%, alcanzando US\$12,7 billones.

Bajó levemente el volumen de ventas de neumáticos, aunque se informó de un aumento de la participación en los mercados de Asia y Norteamérica. Las ventas bajaron en un 3,6%, alcanzando US\$7,95 billones.

En todos los segmentos, aumentó la actividad relacionada con los neumáticos especializados (todo terreno, para motocicleta, para maquinaria agrícola, etc.), aunque en el cuarto trimestre bajó la demanda de equipos originales. Las ventas aumentaron en un 5,5%, alcanzando US\$3,38 billones.

Michelin también informó que este año va a reducir sus gastos de inversión en aproximadamente la mitad, llegando a US\$900 millones, con el fin de ayudar a enfrentar las “perspectivas bajistas predominantes” para los próximos meses.

Según el gerente Michel Rollier, la mayor parte de los cortes se efectuarán en los mercados tradicionales de Norteamérica y Europa, aunque no quiso decir cuáles serían los proyectos que se van a eliminar.

Señaló que la empresa seguiría financiando proyectos en América Latina, India y China, además de mantener en los niveles tradicionales los gastos por concepto de investigación y desarrollo y relacionados con innovación. En 2008, Michelin dedicó US\$1,86 a los gastos de capital.

2.3.3. Goodyear:

Esta empresa norteamericana se dedica al desarrollo, fabricación, comercialización y distribución de neumáticos para automóviles y aplicaciones todo terreno. En el segmento de automóviles, la empresa se dedica a los mercados tanto de equipos originales como de recambio. Goodyear también fabrica y vende, para aplicarse en otras áreas, productos químicos relacionados con el caucho.

Goodyear es una de las mayores empresas del mundo que ofrecen mantenimiento para camiones y centros de recauchado de neumáticos. Además, administra más de 1.800 puntos de venta de neumáticos y centros de mantenimiento de automóviles, que venden sus productos y ofrecen servicios de reparación de automóviles y otros. Goodyear fabrica sus productos en 64 plantas situadas en 25 países.

La división de neumáticos de la empresa está separada en cinco subdivisiones. La subdivisión norteamericana de neumáticos fabrica y vende neumáticos para automóviles, camiones, motocicletas, autobuses, equipos de excavación, aviación comercial y militar, equipos industriales y otras aplicaciones. La subdivisión norteamericana de neumáticos fabrica los neumáticos en ocho plantas de EE.UU. y dos situadas en Canadá.

Las líneas más importantes de neumáticos radiales de marca Goodyear que se ofrecen en EE.UU. y Canadá para vehículos deportivos y camiones ligeros son Wrangler y Fortera, que incorporan tecnología TripleTred y SilentAmor. Además, en EE.UU. y Canadá, la subdivisión norteamericana de neumáticos también fabrica y vende varias líneas de las marcas Nelly, Republic, Remingtonne y Fuerce, otras marcas de la empresa, y varias líneas de neumáticos radiales de marcas privadas para automóvil.

La subdivisión norteamericana también opera aproximadamente 1.000 puntos de venta al detal (incluyendo centros de mantenimiento de automóviles, centros comerciales de neumáticos y servicios de mantenimiento y espacio alquilado en grandes almacenes), que llevan el nombre Goodyear o que operan con las marcas Wingfoot Commercial Tire Systems, Allied o Just Tires. Varias líneas de neumáticos de marcas propias y marcas privadas y de empresas asociadas se venden a concesionarios independientes, organizaciones nacionales y regionales de venta al por mayor, y a varios otros detallistas.

La subdivisión de neumáticos de la Unión Europea, Europa Oriental, el Medio Oriente y África se dedica al desarrollo, fabricación, distribución y venta de neumáticos para automóviles, motocicletas, camiones, maquinaria agrícola y equipos de construcción en Europa Occidental, Europa Oriental, el Medio Oriente y África, exporta neumáticos a otras regiones del mundo, y ofrece productos y servicios relacionados. La subdivisión de la UE fabrica neumáticos en 16 plantas. Situadas en Inglaterra, Francia, Alemania, Luxemburgo, Polonia, Eslovenia, Turquía y Sudáfrica.

Además, en algunos mercados, los neumáticos de marca Goodyear, así como también los de marca Dunlop, Fulda, Debica y Sava, se distribuyen a través de concesionarios independientes, distribuidores regionales y detallistas, de los cuales, en Europa Occidental, aproximadamente 250 son propiedad de Goodyear.

En algunos países, los neumáticos de marca Goodyear, Dunlop, Kelly, Fulda, Debica y Sava se venden por medio de distribuidores regionales y comerciantes de múltiples marcas. En el Medio Oriente y la mayor parte del África, los neumáticos se venden principalmente a los distribuidores regionales, que luego se revenden a comerciantes independientes. En Sudáfrica y el África Subsahariana, los neumáticos se venden también a través de una cadena de aproximadamente 160 detallistas operados por Goodyear, principalmente con la marca Trentire.

La subdivisión de neumáticos de América Latina fabrica y vende neumáticos para automóviles, camiones, y maquinaria agrícola en toda América Central y Sudamérica y Méjico. Vende neumáticos para los mercados de exportación, neumáticos recauchados, y neumáticos para camiones comerciales, para aviación y para maquinaria pesada, además de otros productos y servicios. Esta subdivisión opera seis plantas de fabricación situadas en Brasil, Chile, Colombia, Perú y Venezuela. Se venden neumáticos de marca Goodyear en el Mercado de recambio, principalmente a través de concesionarios independientes.

La subdivisión de neumáticos de Asia/Pacífico fabrica y vende neumáticos para automóviles,

camiones ligeros y medianos, equipos agrícolas y de construcción, y aviones en todos los mercados de Asia y el Pacífico. Cuenta con diez plantas en Australia, China, India, Indonesia, Japón, Malasia, Filipinas, Taiwán y Tailandia.

Esta subdivisión vende neumáticos, principalmente de marca Goodyear, en toda la región, y en Australia y Nueva Zelandia también vende la marca Dunlop. Se venden neumáticos de otras marcas, como Kelly, Fulda y Sava, en cantidades más pequeñas. Los neumáticos se venden a través de una red de concesionarios o tiendas de franquicia, y, por vía de una red de concesionarios al por mayor, a detallistas de múltiples marcas. En Australia y Nueva Zelandia, la empresa también opera a través de una red de aproximadamente 420 tiendas detallistas propiedad de la empresa, con las marcas Beaurepaires y Frank Allen.

La empresa informó que en el cuarto trimestre del año había tenido pérdidas de US\$330 millones, en comparación con ingresos netos de US\$52 millones en el mismo período de 2007. La empresa señaló que las ventas habían bajado en un 26%, alcanzando US\$4,1 billones en ese trimestre, a pesar de haber aumentado la participación de la marca Goodyear en el mercado.

En 2008, Goodyear tuvo pérdidas netas de US\$77 millones, en comparación con los ingresos netos de US\$602 millones en 2007. Los resultados de 2007 incluían beneficios de US\$508 millones después de los impuestos, por la venta de la empresa Engineered Products, que anteriormente era propiedad de esta compañía.

Las ventas del año alcanzaron US\$19.5 billones, menos de 1% inferior al record de US\$19,6 billones en 2007. Según Goodyear, los ingresos de 2008 reflejan el impacto negativo de US\$1.3 billones, resultado de una reducción del 8,5% en el volumen de venta de neumáticos.

La empresa señaló que también había incidido en la reducción de ventas la venta en 2007 de la empresa T&WA que se dedica al montaje de neumáticos, y que en 2007 había aportado ventas de US\$639 millones. Agregó que el cambio de divisas favorable había impactado positivamente en los ingresos, produciendo ganancias de US\$383 millones.

Cada una de las empresas Goodyear Asia Pacific Tire, Latin American Tire y Europe, Middle East and Africa Tire logró ventas récord por ventas del ejercicio completo. En 2008, las ventas del cuarto trimestre de North American Tire bajaron en comparación con 2007, debido principalmente a que bajó en un 17% el volumen de ventas de los neumáticos, reflejo de la demanda significativamente más baja por parte del sector.

Goodyear piensa reducir su fuerza de trabajo en otros 5.000 trabajadores, congelar los sueldos y reducir la capacidad, como parte de un plan de reducción de gastos y recuperación de la rentabilidad en 2009.

Al publicar sus informes financieros del año 2008, la empresa señaló que la finalidad de estas y otras medidas era para responder ante la debilidad de la economía y las pérdidas que se registraron tanto en el cuarto trimestre como en el ejercicio completo.

Entre otras medidas que la empresa piensa tomar en 2009 figuran: el lanzamiento de más de 50 nuevos neumáticos; la aplicación de nuevas políticas de control de gastos para eliminar gastos discrecionales no esenciales; implementación de medidas de compra para reducir el costo tanto de materia prima como de materiales indirectos; recortar los gastos de capital para dejarlos

entre US\$700 millones y US\$800 millones; reducir los niveles del inventario en más de US\$500 millones; y procurar vender activo no esencial.

2.3.4. Continental:

Continental es uno de los más importantes proveedores de la industria automotriz. Dicha empresa se especializa en la tecnología del caucho, neumáticos, y frenos, control de la dinámica de la conducción, electrónica, sistemas de sensores y telemática.

Esta empresa fabrica y provee neumáticos, sistemas de frenos, componentes para chasis, electrónica para vehículos, y elastómeros técnicos. A nivel mundial, Continental es la quinta proveedora del sector automotriz, y la segunda de Europa. La empresa tiene operaciones principalmente en Europa y Norteamérica. Cuenta con operaciones en 38 países, con más de 200 plantas de producción, centros de investigación y pistas de ensayo.

En 2007, la empresa reestructuró su división comercial, creando seis divisiones: chasis y seguridad, tren de potencia, interiores, neumáticos para automóviles y camiones ligeros, neumáticos para vehículos comerciales, y ContiTech.

La división de neumáticos para automóviles y camiones ligeros desarrolla y fabrica neumáticos para automóviles y camiones ligeros para coches compactos, medianos y de tamaño completo, además de neumáticos para camionetas, camiones ligeros y caravanas.

Esta división produce neumáticos con las marcas Continental, Uniroyal (excepto en la región del TLCAN, Colombia, y Perú), Semperit, Barum, General Tire, Euzkadi, Viking, Gislaved, Mabor, Matador, y Sime Tires. También incluye las empresas Continental para vehículos de dos ruedas (motocicletas y bicicletas) y de neumáticos al detal, con más de 2.000 franquicias y puntos de venta de neumáticos especializados, situados en 18 países.

Esta división está separada en cinco unidades comerciales: equipos originales, neumáticos de recambio en Europa, neumáticos de recambio en el continente americano, neumáticos de recambio en Asia, y neumáticos para vehículos de dos ruedas. Realiza sus operaciones a través de 22 centros situados en 14 países.

La división de vehículos comerciales ofrece neumáticos para autobuses, camiones, e industriales para servicios y aplicaciones muy diversos. En algunas regiones, también provee neumáticos para uso fuera de carretera. Esta división ofrece productos para los mercados de equipos originales y de recambio. Produce neumáticos con las marcas Barum, Semperit, Uniroyal, y Matador.

Esta división está dividida en cuatro unidades comerciales: Truck Tires Europe, Truck Tires the Americas, Truck Tires Replacement Asia, e Industrial Tires. Continental fabrica neumáticos para vehículos comerciales en 12 plantas situadas en 7 países.

ContiTech es uno de los líderes del mercado de tubos de aire de sobrealimentación resistentes al calor para automóviles, mangueras de traslado para uso con grandes máquinas de excavación y en la industria petrolera, cintas transportadoras, amortiguadores neumáticos para tecnología de vagones de trenes, y hojas de forrar para los interiores de vehículos de todo el mundo. Además, esta división es líder del mercado europeo de mangueras y manguitos para vehículos, y sistemas de amortiguación neumática para vehículos comerciales, así como también correas de sincronización y correas acanaladas en V.

Esta división desarrolla y fabrica piezas funcionales, componentes y sistemas para la industria automotriz, para la fabricación de maquinarias y equipos, para vehículos de ferrocarril, impresoras, para el sector de la construcción, para los sectores de la química y petroquímica, para la navegación marítima y la aviación, y para la minería. Esta dividida en siete unidades comerciales: sistemas de amortiguación neumática, benecke-kaliko, el grupo de cintas transportadoras, revestimientos de elastómero, tecnología de fluidos, el grupo de sistemas de transmisión, y control de vibraciones, Cuenta con plantas de fabricación en 61 lugares situados en 21 países.

Continental AG informó que este año aplicará mayores medidas de reducción de gastos, ya que en 2008 registró pérdidas netas de US\$1,61 billones, en comparación con los beneficios de US\$1,49 billones que se registraron en 2008. La empresa informó que en 2008, después de su adquisición de Siemens VDO, las ventas aumentaron en un 45,8%, alcanzando US\$35.5 billones. Alan Hippe, Director de Finanzas de la empresa dijo que, tomando en cuenta la difícil situación económica, los resultados operativos del grupo de caucho y neumáticos eran “destacados”. El grupo logró ventas de US\$13,7 billones, e ingresos de US\$1.44 billones antes de intereses e impuestos.

El grupo automotriz Conti logró ventas de US\$21.8 billones. Conti no especificó en qué áreas va a reducir los gastos, pero señaló que había reducido la fuerza de trabajo a 139.155 trabajadores, después de haber despedido a 12.499. No se renovaron los contratos de unos 5.000 trabajadores temporales.

Continental AG y Schaeffler Group, su mayor accionista y socio en este sector, han iniciado un programa de cooperación en torno a las adquisiciones, con la esperanza de reducir los costos al respecto en más de US\$500 durante los próximos tres años.

Las empresas señalaron que, en su conjunto, las adquisiciones de bienes y servicios por parte de Conti y Schaeffler alcanzan casi US\$27 billones, de los cuales unos US\$9 billones corresponden a áreas en las que las empresas tienen los mismos requerimientos, especialmente en cuanto a la provisión de acero y de otros componentes.

Además del volumen de adquisiciones de productos y componentes, las empresas señalaron que dedican anualmente más de US\$5 billones a inversiones y materiales que no son de uso en la fabricación, incluyendo servicios de logística, energía, materiales de oficina, hardware para informática, teléfono, viajes y marketing.

2.3.5. Pirelli:

Este grupo, cuya sede está en Italia, cuenta con actividades en más de 169 países. En términos de movimiento de mercancías, el grupo Pirelli es el quinto fabricante de neumáticos del mundo, con 24 plantas situadas en cuatro continentes, y es líder en los segmentos de lujo y de tecnología avanzada del mercado. Pirelli también cuenta con operaciones en el sector inmobiliario de Italia y Europa Central y Oriental, y cuenta con nuevas empresas creadas en base al desarrollo de patentes y tecnologías: el acceso de banda ancha, tecnología de control de emisiones, tecnologías medioambientales, fotónica, y diseño industrial.

Pirelli Tire se dedica al diseño, desarrollo, fabricación y comercialización de neumáticos para automóviles, vehículos industriales y motocicletas, y alambre de acero. La estructura manufacturera de la empresa está compuesta de 24 plantas de fabricación situadas en 12 países de diferentes partes del mundo, Argentina, Brasil, China, Egipto, Alemania, el Reino

Unido, Italia, Rumania, Turquía, España, Estados Unidos y Venezuela, y una red comercial que abarca más de 160 compañías.

Las actividades de Pirelli Tire consisten en dos secciones principales: la de bienes de consumo (que produce aproximadamente el 70% de los ingresos), cuyo ámbito es el de neumáticos para automóviles, vehículos deportivos utilitarios, vehículos comerciales ligeros y motocicletas; y la sección industrial (que produce aproximadamente un 30% de los ingresos), cuyo campo es el de neumáticos para autobuses, camiones pesados, maquinaria agrícola y también alambre de acero, el principal elemento de refuerzo de los neumáticos radiales. Estas empresas se dirigen a la vez a dos canales de venta diferentes: para instalación original, que centra su atención en los fabricantes, y para recambio, que ofrece neumáticos de recambio para vehículos que ya están en la carretera. Pirelli establece contratos con fabricantes de automóviles y motocicletas de todo el mundo.

Según las cifras financieras de Pirelli para 2008, los ingresos consolidados registraron una baja del 0,5%, equivalente a 4.648 billones de euros, constituyendo ganancias de 397 millones de euros antes de los impuestos, una reducción del 30% en comparación con el año anterior, en tanto los ingresos comerciales bajaron en un 48%, alcanzando 188 millones de euros. La empresa informó que los resultados negativos se debían a la baja económica mundial. En cuanto a las perspectivas actuales, Pirelli cree que 2009 será un año difícil, con una reducción del volumen de ventas y de la producción, en tanto a fines del año debería empezar a notarse el impacto positivo de la reducción del costo de la materia prima. La empresa cree que no habrá recuperación significativa hasta 2011, cuando los ingresos antes de impuestos vuelvan a aumentar en un 8-8,5%.

En Europa Occidental, quedarán sin trabajo 1.500 trabajadores de Pirelli Tire, en tanto el personal administrativo de Pirelli se reducirá, de 1.473, a aproximadamente 800, en parte por la eliminación de una empresa hipotecaria que emplea a 237 personas. Pirelli ha señalado que los cortes irán acompañados de una reducción de la producción, y que en su conjunto estas medidas deberían permitir a la empresa ahorrar más de 300 millones de euros. La reducción de gastos de producción y mano de obra serán el equivalente de una fábrica completa en Europa Occidental. Pirelli Tire seguirá centrando su atención en extender su actividad en los nuevos mercados y Rusia, que seguirá siendo su prioridad, a pesar de que hasta el momento no ha producido resultados significativos.

Pirelli quiere procurar ser menos afectada por el malestar económico que algunos de sus competidores, porque la ralentización impacta menos en los mercados en vías de desarrollo de China y Sudamérica, donde Pirelli tiene una fuerte presencia.

El 61% de la capacidad de Pirelli en cuanto a automóviles se encuentra en las llamadas áreas de bajo costo, y tiene la intención de aumentarlo hasta llegar al 71% en 2011. En el sector de camiones, el 78% de su capacidad se encuentra en áreas de bajo costo, que alcanzará el 89% en 2011. Pirelli va a reducir los inventarios, de manera que es probable que la producción baje a un nivel inferior al nivel del volumen de ventas que se prevé para este año, que se cree bajará en un 12%.

2.4. Política sectorial y desarrollo sostenible

2.4.1: Regulación de neumáticos

2.4.1.1. Marco de regulación mundial: la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) ha establecido reglamentos técnicos respecto a los neumáticos. El Acuerdo de 1958 de la CEPE/ONU relativo a la “adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación” es el foro internacional único que establece el marco legal según el cual se desarrollan los reglamentos técnicos relativos a los neumáticos. En la actualidad, 53 países de diferentes regiones del mundo han aprobado el Acuerdo CEPE/ONU de 1958.

Los reglamentos relativos a los neumáticos son los siguientes:

- Reglamento No. 30 de la CEPE/ONU: neumáticos para vehículos de motor y sus remolques
- Reglamento No. 54 de la CEPE/ONU: neumáticos para vehículos industriales y sus remolques
- Reglamento No. 64 de la CEPE/ONU: neumáticos y ruedas de repuesto de uso temporal
- Reglamento No. 75 de la CEPE/ONU: neumáticos para motocicletas y ciclomotores
- Reglamento No. 106 de la CEPE/ONU: neumáticos para vehículos agrícolas y sus remolques 1ª parte, 2ª parte, 3ª parte
- Reglamento No. 117 de la CEPE/ONU: emisiones de ruido de rodadura de neumáticos y adherencia en superficie mojada
- Reglamento No. 108 de la CEPE/ONU: neumáticos recauchutados para vehículos de motor y sus remolques
- Reglamento No. 109 de la CEPE/ONU: neumáticos recauchutados para vehículos industriales

El Acuerdo Mundial de la CEPE/ONU de 1998 tiene el propósito de optimizar el proceso de armonización internacional, elaborando reglamentos técnicos mundiales (GTR) que puedan cubrir a aquellos países que no sean partes contractuales del Acuerdo de 1958.

2.4.1.2. Reglamentos de la Unión Europea:

En la Unión Europea, los neumáticos tienen que cumplir con las directivas siguientes:

- Directiva 89/459 CEE, del 18 de julio de 1989, exige que las ranuras de los neumáticos de automóviles tengan una profundidad mínima de 1.6 mm
- Directiva 92/23 CEE, del 31 de marzo de 1992, establece las condiciones por las cuales los países miembros puedan conceder aprobación de tipo CEE de neumáticos y vehículos equipados con dichos neumáticos. Las cláusulas correspondientes se vienen aplicando desde el 1º de enero de 1993. Esta Directiva, y otras enmiendas, forma parte de los requisitos del sistema obligatorio de homologación de vehículos completos (WVTA), que verifica cumplimiento de la legislación europea antes de ofrecer el producto en el mercado.
- Directiva 2001/43 CEE, del 27 de junio de 2001, enmienda la Directiva 92/23 CEE, introduciendo requisitos relativos al ruido causado al rodar los neumáticos, La Directiva prevé implementación de la Directiva por etapas.

- Se están estudiando otras medidas para reducir el ruido en las carreteras causado por los neumáticos
- Directiva 2005/11 CEE, del 18 de febrero de 2005, enmienda la Directiva 92/23 CEE, estableciendo que las autoridades encargadas de aprobación de tipos de neumáticos pueden aceptar que los laboratorios de fabricantes de neumáticos sean laboratorios aprobados para realizar ensayos.
- Directiva 2005/69, del 16 de noviembre de 2005, limita la comercialización y uso de determinados hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) para extender aceites durante la fabricación de neumáticos. Los neumáticos fabricados después del 1º de enero de 2010 tendrán que cumplir con los requisitos de la Directiva.
- Decisión 2006/443 del Consejo, del 13 de marzo de 2006 determina que, a partir del 13 de septiembre de 2006, es una condición obligatoria el cumplimiento de los Reglamentos 108 y 109 de la CEPE/ONU para poder ofrecer neumáticos recauchutados en los mercados de los países miembros de la UE.

Requerimientos de aprobación de tipo para la seguridad general de vehículos de motor y neumáticos

En el contexto de la iniciativa “Legislar mejor” de la Comisión Europea, cuya finalidad es simplificar, abrogar o reescribir más de 220 reglamentos legislativos, se identificó como prioritario el sector automotriz. En términos prácticos, este proceso involucrará alrededor del 50% de la legislación relativa a los automóviles

De acuerdo a un reglamento que se estableció el año pasado, todos los neumáticos nuevos recauchutados que se vendan en la UE tienen que cumplir con los reglamentos establecidos por la Comisión Económica de la ONU para Europa (CEPA/ONU), de acuerdo con una decisión de la Comisión Europea. Estos reglamentos introducen normas de seguridad y control de calidad semejantes para neumáticos recauchutados y neumáticos nuevos. La decisión del Consejo de hacer obligatorios los reglamentos en la UE es la primera vez que la Comisión ha votado por aprobar reglamentos de la CEPE/ONU, que se habían reconocido solamente como alternativas a los reglamentos que contienen las directivas de la UE.

Recientemente, la Unión Europea aprobó un plan para mejorar la eficiencia y el ruido de los neumáticos de automóviles, pero ha prolongado el tiempo que se otorga a los fabricantes para cumplir con estas normas. Los reglamentos revisados respecto a los neumáticos de automóviles establecen nuevas normas en cuanto a la resistencia al rodamiento y presión, que inciden de manera significativa en la eficiencia de uso del combustible y en las emisiones.

Los sistemas de control de la presión de los neumáticos (TPMS) también serán obligatorios para los automóviles. Es especialmente importante llevar un control preciso de la presión de los neumáticos porque una pequeña reducción de la presión del neumático puede incidir de modo significativo en el consumo del combustible.

Aunque hace tiempo que esta medida es una prioridad para los ecologistas, se han expresado críticas sobre cuáles han de ser los reglamentos que se van a introducir. Aunque los nuevos reglamentos entrarán en vigor a partir de noviembre 2011, en algunos casos habrá excepciones que permiten no cumplir plenamente con los cambios de la transición hasta 2018.

El Parlamento Europeo señala que el objetivo del período de transición es permitir que los fabricantes se adapten a los nuevos reglamentos, y para eliminar las reservas de neumáticos que ya se han fabricado.

2.4.2. Aplicación de REACH en Europa

REACH es la nueva política de la UE respecto a los productos químicos, que consta de cuatro partes: registro, evaluación, autorización y restricciones. Como nuevo sistema integral sumamente original, REACH entró en vigencia a partir del 1º de junio de 2007. Exige a los fabricantes reunir información sobre las propiedades de las sustancias de que está compuesta la materia prima que usan - como es el caso del sector de neumáticos y caucho - con el fin de promover seguridad de gestión, y para ir reemplazando las sustancias más peligrosas con alternativas más seguras. Las cláusulas de los reglamentos REACH se aplicarán a toda sustancia fabricada o de importación en cantidades mayores que una tonelada/año por cada fabricante o importador de sustancias que se ofrezcan en el mercado en forma separada o como productos compuestos o en los bienes que se ofrecen.

El fabricante o importador de la sustancia (en forma separada, como producto compuesto, o en los bienes) debe registrar la sustancia. Al registrar la sustancia que sea, debe señalar que el producto es para uso propio, y cómo el fabricante/importador propone que se use la sustancia una vez puesta en el mercado. El usuario de la materia prima tiene el derecho de ayudar en la preparación de una carpeta de registro, y también tiene el derecho de informar por escrito al proveedor cómo va a usar el producto. El proveedor tiene que tomar en cuenta el uso del producto, a condición de que el usuario provea suficiente información sobre el uso y/o uso posterior por otro usuario, para que dicho proveedor pueda preparar un documento que explique la exposición a la sustancia, como parte de la evaluación de la seguridad de los productos químicos que ofrece.

Sin embargo, en base a una evaluación, con el fin de proteger la salud humana o el medio ambiente, el proveedor tiene el derecho de no incluir determinada aplicación, con el fin de proteger la salud humana o el medio ambiente. En lo que se refiere a los requisitos de registro, se hace una distinción entre las nuevas sustancias y las existentes. Para las sustancias existente, el registro se realizará durante un período de 11 años.

En su mayor parte, se califica a los fabricantes de los sectores del caucho y de neumáticos como usuarios de la industria de productos químicos, y de hecho actúan así, sin embargo, tomando en cuenta el carácter globalizado del sector de productos químicos, las empresas productoras de caucho pueden caer en varias categorías: usuarios de productos químicos, fabricantes y proveedores de productos compuestos de caucho, importadores de materia prima (sustancias y preparaciones químicas) y fabricante o importador de productos. En el capítulo siguiente, vamos a señalar los principales requisitos que debe cumplir cada empresa de estas diferentes categorías, al actuar de acuerdo a los reglamentos REACH.

Para las sustancias de importación, REACH tiene cláusulas específicas respecto al cumplimiento de los reglamentos. Algunas de las materias primas que se usan en la fabricación de productos de caucho/neumáticos ya son bienes en sí, por ejemplo el alambre recubierto de latón, y la tela que se usa como refuerzo.

2.4.3. Posición de la ICEM en cuanto al desarrollo sostenible del sector del caucho

En 2008, respondiendo a una resolución que se aprobó en su Congreso Mundial, la ICEM empezó a desarrollar un plan de sostenibilidad que permite que, con relación a cuestiones de sostenibilidad, la ICEM se exprese de manera positiva y progresista. No podría haber sido mejor el momento para que volvámos a participar en este debate, ya que la crisis financiera mundial de 2008 ofrece una oportunidad para reinventar nuestras modalidades actuales de producción y

consumo, de acuerdo a criterios más sostenibles. Ofrece también una auténtica posibilidad de debatir algunos aspectos del dogma económico de la desregulación, privatización y globalización que desde hace tanto tiempo han dominado el modo de pensar de los políticos.

Las industrias de productos químicos, pesticidas, productos farmacéuticos, plástico, y caucho son de valor añadido, que, para obtener su materia prima, tienen que competir con quienes simplemente quisieran quemar esas materias. Aunque mucha gente asocia con estas industrias la contaminación, los desastres industriales y otros problemas ambientales, se podría decir que han aportado, y que siguen aportando enormemente al desarrollo social y económico. Las industrias de productos químicos y caucho proveen muchos de los materiales con los cuales se va a construir una infraestructura sostenible.

Es muy común que se critique (a veces injustamente) a las industrias de productos químicos y caucho, debido a sus emisiones, desechos, y las consecuencias secundarias que producen para el medio ambiente debido al uso y desecho de sus productos (como por ejemplo envases de plástico y neumáticos usados). La opinión pública suele considerar que las sustancias y productos químicos son más bien parte del problema, en vez de ser parte de la solución.

Desde la Segunda Guerra Mundial, las industrias de productos químicos y caucho han lanzado unos 70.000 productos químicos al mercado para uso industrial generalizado. La cantidad sería mucho mayor si se incluyeran productos que se usan a pequeña escala. Aunque algunos de estos productos son relativamente inertes, otros son persistentes, se acumulan en los sistemas biológicos, y/o son tóxicos. Los medios de comunicación están repletos de palabras que, una generación atrás, rara vez las usaban: por ejemplo, “carcinógeno”, “mutágeno”, “teratógeno”, “alterador endocrino”, “imitadores de las hormonas”, y “toxina del sistema reproductivo”. Es solamente para unos cuantos productos químicos que tenemos siquiera información limitada respecto a sus consecuencias tóxicas o para la salud humana. Sus consecuencias para el medio ambiente se entienden menos todavía.

Éste es un problema ambiental con un aspecto laboral. Muchos problemas químicos en el medio ambiente se identificaron por primera vez a consecuencia de enfermedades profesionales.

Frecuentemente, las autoridades locales sólo tienen una conciencia mínima, o se preocupan muy poco de los tipos de industrias que se hallan en su ámbito, y están completamente sin preparación en caso de accidentes industriales mayores.

En su favor, habría que señalar que algunas empresas fabricantes de productos químicos han aplicado programas como el de “Cuidado responsable”, para tratar de “trabajar conjuntamente para mejorar su actuación en cuanto a salud, seguridad y medio ambiente, y para comunicarse con las partes interesadas sobre sus productos y procesos.” Aunque el “Cuidado responsable” no ha sido un éxito total, especialmente en cuanto a sus posibilidades de comunicar con los trabajadores y en cuanto a su actuación en los países en vías de desarrollo, es prometedor.

En los países industrializados, esta agrupación de fabricantes tiene en general antecedentes de haber observado y cumplido bastante bien con los reglamentos nacionales e internacionales y con los acuerdos sobre el medio ambiente. En los países en vías de desarrollo, sus antecedentes no son así tan buenos. Frecuentemente, la industria ha cambiado su conducta y sus actitudes hacia los reglamentos a consecuencia de la presión ejercida por los sindicatos, o después de un desastre ambiental como el vertido de productos químicos de Sandoz al Rin en 1986, o el desastre de Union Carbide con el metilisocianuro en Bhopal.

La industria del caucho tiene enormes oportunidades de reciclaje y reutilización de productos de caucho. Se pueden recauchar los neumáticos en vez de tirarlos. Los neumáticos desechados pueden utilizarse directamente en algunos tipos de construcción, o para fabricar otros productos como el caucho molido, que tiene muchas aplicaciones potenciales. Finalmente, los neumáticos desechados pueden ser quemados en condiciones controladas, como en hornos de cemento, aprovechando su valor como combustible.

Un área que se ha investigado poco es la de las oportunidades que existen para reciclaje y reutilización de otros productos químicos.

En las últimas dos o tres décadas, las industrias de la química y el caucho han invertido significativamente en los países en vías de desarrollo, y en las economías jóvenes como China e India. Estas regiones solían atraer un porcentaje desproporcionado de producción tóxica y sitios de desecho de vertidos tóxicos, a veces a costa de la inversión y puestos de trabajo en países industrializados. Este sector también ha intensificado el uso de la subcontratación laboral y contratación por agencias, en vez de usar personal permanente.

Estas industrias compiten para tener acceso a recursos no renovables que también se aplican como combustible. En vez de quemar estos recursos, se debería tomar en cuenta la posibilidad de producción con valor añadido y creación de puestos de trabajo. En algunas partes del mundo, se ha puesto en peligro la viabilidad de las industrias de productos químicos y del caucho debido a la escasez de materia prima con precio asequible, mientras que al mismo tiempo esa misma materia prima se quema en cantidad cada vez mayor como combustible.

Las industrias de la química y productos relacionados tienen un historial variado en cuanto a las relaciones con sus sindicatos. Muchas veces, en los países industrializados, la industria tiene una relación madura con sus sindicatos. Tanto en los países industrializados como en los que están en vías de desarrollo, las empresas podrían hacer más para contribuir al progreso social por medio de programas para aprendices, programas de alfabetización y formación para adultos, programas de salud pública, etcétera. Los sindicatos podrían ser socios eficaces en estas iniciativas sociales.

Se necesita contar con más, y mejor información sobre los efectos de los productos químicos para el ser humano y para el medio ambiente. Se deben celebrar programas como REACH en Europa, teniendo cuidado de que la industria regional no sufra de injustas desventajas. En algunos casos, puede que se justifique la prohibición de determinados productos químicos, como la dioxina o el asbesto, pero es una estrategia de gestión de los productos químicos por parte de los proveedores que debería ponerse en práctica juiciosamente: es posible que los beneficios que aporta determinado producto químico sean más significativos que sus potenciales riesgos. Igualmente, se debería reconocer que no existe "producción limpia" si es que ese término quiere decir cero descarga simultánea de todo producto contaminante (incluyendo el calor y el dióxido de carbono). Sin embargo, existen posibilidades de "producción más limpia". La industria debería comprometerse a realizar más investigación sobre la llamada "química verde". En resumen, se trata de la búsqueda de vías, procesos y productos sintéticos que, inherentemente, produzcan menos daño potencial en el medio ambiente.

El sector de la química se enorgullece de su iniciativa "Cuidado responsable", aunque no ha sido completamente eficaz en cuanto a lograr la participación de la mayor parte de las empresas del sector, ni, quizá más importante, una gran parte del público (incluyendo a sus trabajadores). Nunca será convincente un programa como el "Cuidado responsable" sin la participación formal

de los sindicatos. Las empresas y la ICEM deben reiniciar el diálogo sobre el papel de los trabajadores en el programa de "Cuidado responsable".

Las empresas farmacéuticas podrían, y deberían contribuir al mejoramiento de los sistemas de salud. Un ejemplo específico es la epidemia de VIH/SIDA, que podría mitigarse por vía del suministro de medicamentos de bajo costo, o gratuitos, en los países en vías de desarrollo.

3. Acuerdos Globales y Redes

3.1. Acuerdos Globales:

En los últimos tres Congresos de la ICEM, se ha identificado la firma de Acuerdos Globales con importantes empresas multinacionales como una de las prioridades de nuestra Internacional. En la actualidad, la ICEM cuenta con 13 acuerdos de esta naturaleza, uno de ellos en el sector del caucho, con Freudenberg, empresa multinacional con sede en Alemania, que se dedica a la producción del caucho, accesorios para automóviles, telas no tejidas, e ingeniería.

En el plan de acción surgido en la última Conferencia Mundial de la ICEM para el Sector del Caucho, que se realizó en abril 2006 en Estambul, Turquía, se prestó atención especial a este tema: "La ICEM seguirá procurando que, en los acuerdos globales que la ICEM establezca con empresas multinacionales, figuren en la medida correcta la salud, seguridad y protección del medio ambiente, y que se incluya a los trabajadores subcontratados o contratados por agencias. Donde sea posible y necesario, se reforzarán las normas de salud, seguridad y del medio ambiente que figuran en los acuerdos globales."

En 2008, se optimizó el Acuerdo Global de la ICEM con el Grupo Freudenberg, al incorporar una cláusula sobre neutralidad respecto al trabajo de sindicación. Junto con la IGBCE, organización alemana afiliada a la ICEM, la ICEM se reunió con la administración de la empresa para revisar y actualizar el acuerdo con Freudenberg.

En cuanto a las propuestas que la ICEM presentó a esta empresa privada, se acordó continuar el diálogo sobre la mayor parte de dichos asuntos. Sin embargo, la empresa aceptó incorporar inmediatamente una cláusula del acuerdo que se refiere a la neutralidad.

La nueva cláusula reza de la siguiente manera: "El Grupo Freudenberg respeta el derecho de sus trabajadores de decidir libremente la fundación de un sindicato, o de afiliarse a algún sindicato de su elección, legítimamente establecido. El Grupo Freudenberg permanecerá estrictamente neutral en cuanto a la decisión de sus empleados al respecto."

El acuerdo también contiene una cláusula que dice: "La ICEM y la IGBCE están de acuerdo en hacer todo lo posible para promover un acercamiento constructivo en campañas locales de sindicalización, con un espíritu de diálogo social, y con el fin de lograr relaciones laborales positivas, tales como se expresan en este Acuerdo."

Con el fin de establecer confianza mutua y un acercamiento constructivo en las relaciones laborales, la ICEM ayudó a organizar una reunión que se realizó el 1º de octubre de 2008 en Pittsburgh, Pennsylvania, EE.UU., en la cual se reunieron administradores de Freudenberg con algunos sindicatos afiliados de la ICEM en Norteamérica, incluyendo United Steelworkers (USW), United Electrical, Radio and Machine Workers of America (UE), y Communications, Energy, Paperworkers (CEP) Union de Canadá. Al final, se acordó que se aplicaría y se realizaría un caso modelo de diálogo social basado en la neutralidad.

Además del acuerdo con Freudenberg, en este sector se realizaron algunas otras iniciativas para desarrollar el diálogo con las empresas multinacionales. En octubre 2007, gracias al trabajo realizado por IFMetall, afiliada sueca de la ICEM, se realizó una reunión informativa con Trelleborg, empresa del caucho con sede en Suecia.

3.2. Redes:

Es política de la ICEM desarrollar redes sindicales en importantes empresas multinacionales que trabajan en los sectores correspondientes a la ICEM. Estas redes cubren temas tales como los derechos humanos y sindicales, igualdad, y salud, seguridad y el medio ambiente, y a la vez se consideran herramientas importantes en el proceso de desarrollo de diálogo y para alcanzar Acuerdos Globales con empresas multinacionales.

Los sindicatos afiliados a la ICEM, situados en el país de la sede de la empresa, se encargan de la administración de estas redes. Una Red Sindical Mundial es principalmente un medio de comunicación para quienes trabajan en la misma empresa pero en diferentes partes del mundo, y para sus sindicatos, facilitando su cooperación y coordinación.

En el plan de acción de la última Conferencia Mundial de la ICEM para el Sector del Caucho, que se realizó en abril de 2006, se incluyeron las actividades de las redes: “La ICEM realizará una auditoria de las redes actuales, con el propósito de hacer que funcionen eficientemente, en especial la administración de dichas redes y el intercambio de información que se efectúa por vía de las mismas.” En la misma Conferencia se puso énfasis también en el diálogo con las empresas multinacionales en el sector del caucho.

3.2.1. Redes Sindicales Mundiales:

3.2.1.1. Red Mundial ICEM de Sindicatos de Bridgestone:

El comité director de esta red se ha reunido tres veces: en Johannesburgo, Sudáfrica, en 2006; en Tokio, Japón, en 2007, y en Las Vegas, EE.UU. en 2008. Sindicatos afiliados a la ICEM provenientes del Brasil, Japón, Sudáfrica, España y Estados Unidos han tenido representación en el comité director. Preside la Red de Gomurengo, Confederación de Sindicatos de Trabajadores del Caucho del Japón.

Los asuntos tratados por la red han sido los hechos y problemas principales del sector del caucho a nivel mundial, la situación económica de Bridgestone, las relaciones laborales, y, en forma especial, cuestiones de salud y seguridad.

La red también se refirió a las luchas sindicales actuales y la negociación colectiva en los diferentes países.

3.2.1.2. Red Mundial ICEM de Sindicatos de Goodyear:

Esta Red, coordinada por United Steelworkers (USW), se reunió en Akron, Ohio, EE.UU. en marzo de 2007, con la participación de 50 dirigentes sindicales de 12 países.

La Red hizo una declaración en la que se hacía un llamado para que la administración inicie un diálogo sobre un acuerdo mundial, empezando con conversaciones sobre cuestiones de salud y seguridad laborales y el medio ambiente. Se dieron informes sobre una huelga de 86 días que se realizó recientemente en Norteamérica, y también se informó sobre situaciones laborales en

las cuales Goodyear demostró conducta reprochable en cuanto a las relaciones humanas. Los sindicalistas también se informaron de problemas a largo plazo que existen en la fábrica de neumáticos de Goodyear en Bangkok.

La Red Goodyear, ya ampliada, eligió como Presidente a Tom Conway, Vicepresidente del USW. Entre otros dirigentes sindicales que fueron elegidos para incorporarse al comité director, figuran sindicalistas provenientes del Brasil, Japón, Alemania y Sudáfrica.

Gracias al empeño del Presidente de la Red, la administración de la empresa acordó realizar una conferencia conjunta sobre salud y seguridad que se supone va a realizarse en el verano de 2009.

3.2.2. Redes Sindicales Regionales:

3.2.2.1. Red Freudenberg de la región del Brasil/América Latina:

En octubre de 2007, fue inaugurada una red nacional para trabajadores de Freudenberg en los sectores del caucho, productos químicos, metales y textiles. El Sindicato de Trabajadores del Caucho del Brasil (FUB), afiliado a la ICEM, organizó la reunión, a la cual asistieron seis sindicatos.

Participaron en la reunión representantes de las seis plantas de Freudenberg en el estado de São Paulo, la federación Frente Único Trabajadores de las Industrias de Neumáticos y Afines de América Latina (FUTINAL), y la IGBCE, organización de Alemania afiliada a la ICEM, y también el secretario y principales representantes de los trabajadores del Comité de Empresa Europeo de Freudenberg.

Brasil es el principal país de fabricación de Freudenberg en América Latina, donde cuenta con 1.400 trabajadores. Esta empresa alemana también tiene fábricas en Argentina, Chile, y Venezuela. El propósito de la reunión fue el de establecer una red para trabajadores de ese sector industrial en Brasil, y luego extender las actividades de la red a los demás países de América Latina.

3.2.2.2. Red Pirelli de la Región Latinoamericana:

En términos de magnitud, América Latina es la segunda zona de producción y comercialización de Pirelli, cuya sede está en Italia; cuenta con unidades de producción en el Brasil, Argentina y Venezuela. En una reunión realizada en octubre de 2007, los sindicatos de trabajadores del caucho de la región decidieron unirse para crear una red de trabajadores.

Veinticinco delegados de los trabajadores lanzaron la red regional, que incorpora a los siguientes sindicatos: El Sindicato de Trabajadores del Caucho, Neumáticos y Afines del Brasil (FUB), el Sindicato Único de Trabajadores del Neumático Argentino (SUTNA), el Sindicato de Trabajadores del Caucho de Bahia, Brasil, y el Sindicato de Trabajadores del Caucho de São Paulo, Brasil.

También asistieron a la reunión delegados sindicales de Italia. La red eligió a Márcio Ferreira del Brasil, Vicepresidente del FUB, como Coordinador de la Red. Se definió el enfoque de la red como el intercambio de información, como datos sobre salud y seguridad, convenios colectivos, y tendencias y datos respecto a la subcontratación laboral y contratación por agencias.

3.2.2.3. Red Goodyear de la Región Asia/Pacífico:

La cuarta reunión regional de la Red Goodyear de la Región Asia/Pacífico se realizó en Yakarta, Indonesia, en octubre 2008, con la participación de 20 delegados provenientes del Japón, Indonesia, Malasia, India y Tailandia. Las reuniones anteriores de la red se realizaron en Manila, Filipinas, en 2005; Singapur, en 2002; y en Kuala Lumpur, Malasia, en el año 2000.

Se eligió como Presidente a Toshiaki Hojo, Presidente de la Confederación de Sindicatos de Trabajadores del Caucho del Japón (GOMU-RENGO). Los delegados evaluaron las actividades pasadas de las redes mundiales y regionales, y se oyó un informe detallado sobre la situación financiera de Goodyear y las relaciones laborales. El 28 de octubre, los delegados identificaron situaciones específicas en sus plantas, proporcionando cifras actuales relativas a los sueldos, jornadas de trabajo, y hechos ocurridos en el proceso de negociación colectiva.

Por medio de un plan de acción, esta reunión decidió intensificar el trabajo conjunto de sindicalización, centrar la atención en programas de formación y educación, y realizar un intercambio regular y detallado de información por vía electrónica.

La red regional también aprobó una declaración especial a favor de nuevas medidas para lograr la reincorporación de colegas tailandeses y malasios, trabajadores que han sido despedidos injustamente por la empresa.

3.2.3. Redes Sectoriales Regionales

3.2.3.1. FUTINAL, Red de Sindicatos Latinoamericanos del Caucho:

El Sindicato de Trabajadores del Caucho del Brasil (FUB), organización afiliada a la ICEM, invitó a delegados de varios sindicatos latinoamericanos de trabajadores del caucho para asistir a la Conferencia de FUTINAL, que se realizó en Praia Grande/São Paulo en octubre de 2006. Aproximadamente 100 delegados, en su mayor parte organizaciones afiliadas a la ICEM, provenientes de diferentes países, incluyendo Argentina, Brasil, Chile, Méjico, Perú, Uruguay y EE.UU., participaron en los debates sobre diferentes temas, entre otras cosas la importancia de establecer más redes sindicales para los trabajadores de empresas multinacionales. Los sindicatos que representan a los trabajadores de las fábricas de Continental AG en Brasil, Méjico, Argentina y EE.UU., aprovecharon la oportunidad para coordinar sus ideas y actividades para el próximo Día Internacional de Acción de todos los sindicatos de trabajadores del neumático de Continental en el hemisferio occidental. Al final de la Conferencia, se aprobó un plan de acción para el trabajo futuro.

En octubre de 2007, se reunieron nuevamente en São Paulo unos 84 delegados de 15 sindicatos del caucho de Argentina, Brasil, Chile, Méjico, y EE.UU., por invitación del FUB, para asistir al Congreso de FUTINAL.

Después de oírse los informes de los diferentes países, Carlos Antonneio da Silva, representante de América Latina en el comité director de la Red ICEM de Trabajadores de Goodyear, y Daniel Demetrio, representante de América Latina en la Red de Bridgestone, presentaron al Congreso informes sobre las actividades de las Redes Sindicales Mundiales de Goodyear y Bridgestone. Los delegados también celebraron la creación de la recién inaugurada Red Pirelli de la Región Latinoamericana,

En el Congreso se intercambiaron ideas sobre el nuevo estatus de FUTINAL, por el cual la red regional de trabajadores del caucho se convierte en una asociación con sede en Brasil, a la cual puede acceder toda organización sindical democrática de América Latina y el Caribe que represente a los trabajadores del sector del caucho. En el último día del Congreso, se realizaron elecciones para constituir el Comité Ejecutivo, compuesto de diez secretarios.

Por medio de cooperación de la ICEM y FUTINAL, se organizó un taller en Buenos Aires, Argentina, en el que participaron 35 delegados sindicales de Brasil y Argentina, con el propósito de establecer un plan de acción para el sector del caucho de la región, respecto a la subcontratación laboral y contratación por agencias. El sindicato anfitrión de la reunión fue SUTNA-CTA, el Sindicato de Trabajadores del Neumático Argentino.

Después de una presentación que ofreciera Kemal Özkan, encargado del sector de la química y del caucho de la ICEM, sobre las tendencias generales, regionales y nacionales del sector del caucho, se informó a los participantes sobre la campaña mundial de la ICEM sobre subcontratación laboral y contratación por agencias, con ejemplos de diferentes sectores de todo el mundo.

Se acordó trabajar en un proyecto especial sobre la externalización en el sector del caucho en América Latina.

3.2.3.2. Red de Sindicatos de Trabajadores del Caucho de la Región de Asia/Pacífico

En octubre 2008, se reunieron en Yakarta, Indonesia, veinticinco delegados sindicales que representan a los trabajadores del caucho del Japón, Indonesia, India, Malasia, Tailandia, y Vietnam, y se creó la Red de Sindicatos de Trabajadores del Caucho de la Región de Asia/Pacífico.

Esta reunión estudió las redes mundiales y regionales de la ICEM para los trabajadores de determinadas empresas, y también los Acuerdos Globales. Se debatió a fondo el uso de los acuerdos globales como herramientas en el trabajo sindical. En esta reunión, se consideró que las redes de empresas eran instrumentos clave en la organización de la solidaridad y que sirven de intercambio de información. Se entregaron cuestionarios antes de la reunión, de modo que los informes de los diferentes países ofrecían una base firme para poder debatir las situaciones que enfrentaban los sindicatos en los diferentes países.

Se puso énfasis en el trabajo de las redes, en relación con la experiencia derivada de otros temas como la negociación colectiva, salud y seguridad, empleo, y condiciones generales de trabajo. Toshiaki Hojo, Presidente de la Confederación de Sindicatos de Trabajadores del Caucho del Japón (GOMU-RENGO), fue elegido Presidente de la nueva Red de Trabajadores del Caucho de Asia/Pacífico.

La reunión también aprobó un plan de acción de actividades de seguimiento, que incluye hacer circular regularmente la información, y dirigir la atención a empresas multinacionales jóvenes en auge, como Hankook y Kumho, con sedes en Corea, y Apollo, de la India. La subcontratación laboral y contratación por agencias también fue un tema clave que se analizó, ya que se ha intensificado vertiginosamente en el sector del caucho de Asia. Los delegados decidieron continuar su trabajo sobre este difícil problema que enfrentan los trabajadores a nivel mundial.

3.2.3.3. Red de Sindicatos del Caucho de la Región de Europa Central

En la última década, las empresas multinacionales de producción de neumáticos consideraron que Europa Central era un paraíso para el inversionista, y por tal razón trasladaron la producción a esa región y ampliaron las plantas con mucha velocidad. Recientemente, Goodyear, cuya sede está en EE.UU., invirtió US\$100 millones para ampliar su planta en Debica, Polonia, en tanto Bridgestone del Japón empezó a construir una segunda planta también en Polonia.

En Hungría, Hankook, de Corea del Sur, estableció una nueva planta de producción, y la nueva planta de Bridgestone está por inaugurarse. Apollo Tire, de la India, también cuenta con una planta en Hungría. Del mismo modo, Pirelli acaba de iniciar operaciones en Slatina, Rumania, donde la empresa italiana se ha unido con Continental AG en la producción de alambre de acero.

Sin embargo, este crecimiento a nivel de Europa Central produce algunas consecuencias en términos de condiciones de trabajo y representación sindical. Los sueldos, condiciones de trabajo, y reglamentos de salud y seguridad tampoco alcanzan el nivel que prevalece en los países de Europa Occidental. En algunas plantas nuevas, se niegan los derechos sindicales, o las empresas prefieren tener sindicatos a nivel de plantas o compañías.

A consecuencia de esto, la ICEM ha alentado a los sindicatos nacionales para que cuestionen estas circunstancias por medio del desarrollo de una red regional de sindicatos del caucho. Del 8 al 9 de abril de 2009, dirigentes sindicales de Hungría, Eslovaquia, Rumania, y Eslovenia se reunieron en Budapest para intercambiar ideas sobre estos problemas, y también sobre las consecuencias de la crisis económica. El sindicato húngaro VDSz, afiliado a la ICEM, fue el anfitrión de la reunión, a la cual asistieron también delegados sindicales de Francia y España, y de EMCEF, organización hermana de la ICEM.

4. Importantes luchas y acciones de solidaridad realizadas después de la última Conferencia Mundial

Después de la última Conferencia Mundial del Sector del Caucho realizada en abril 2006, en Estambul, Turquía, se han visto varios conflictos en el sector del caucho, y nuestra Internacional ha participado en muchas acciones de solidaridad.

Algunos de las más importantes luchas y acciones realizadas son las siguientes:

4.1. Reino Unido – Polonia: Cortes en dos plantas de Goodyear (abril 2006)

En la víspera del día en que se inauguraba la Conferencia Mundial de la ICEM para el Sector de Caucho en Estambul, la empresa Goodyear dio a conocer su intención de cerrar dos plantas europeas. Se supo que Goodyear Dunlop iba a suspender la producción en su fábrica de Washington, situada en Tyne and Wear, Reino Unido, eliminando 585 puestos de trabajo. Se iban a eliminar otros 39 puestos de trabajo en otra planta de la empresa situada en Wolverhampton, Reino Unido, que es proveedor de componentes para la fábrica de Washington. Goodyear también señaló que iba a suspender la producción de neumáticos de bicicleta en su fábrica en Debica, Polonia, eliminando 320 puestos de trabajo. Esto, junto con ahorros previstos en otras unidades comerciales, significó que, en total, Goodyear eliminaba 1.500 puestos de trabajo.

Los delegados presentes en la Conferencia Mundial de la ICEM manifestaron grave preocupación por este plan. Dieron su pleno apoyo a los sindicatos hermanos del Reino Unido y Polonia en su lucha para conservar los lugares de trabajo de sus miembros.

4.2. Tailandia: triunfan trabajadores subcontratados en Goodyear (abril-mayo 2006)

Trabajadores subcontratados por Goodyear en Tailandia lograron una victoria en nombre de la equidad y justicia cuando la Comisión de Relaciones Laborales del país dio la orden de reincorporar a 18 trabajadores subcontratados, algunos de los cuales llevaban hasta 10 años trabajando con contratos de un año de duración. Los habían despedido por intentar ejercer el derecho de negociación colectiva. Los trabajadores subcontratados eran miembros del Sindicato de Trabajadores Fabricantes de Neumáticos, organización afiliada a la Federación de Trabajadores de la Petroquímica de Tailandia (PCFT) que está afiliada a la ICEM.

Los trabajadores señalados, que laboran en las operaciones de reservas de caucho y depósitos de la fábrica de Goodyear, que lleva 40 años operando en Bangkok; ahora volverán a presionar para exigir su derecho de negociación colectiva. Se llevó a cabo una audiencia al respecto en una corte aparte, el día 26 de abril, pero se atrasó el fallo debido a que había un nuevo juez que recién fue asignado para el caso.

Sin embargo, Goodyear Thailand se negó a reincorporar a los 18 trabajadores subcontratados que despidió el año pasado, a pesar del fallo de una Comisión del Tribunal Laboral que señaló que debía hacerlo. El 3 de mayo, dieciséis de los 18 trabajadores fueron a trabajar en la fábrica de neumáticos de Goodyear en Bangkok, pero la administración no les dejó pasar.

Más tarde, los trabajadores recibieron cartas que señalaban que la empresa no está de acuerdo con la directiva del Tribunal Laboral, y que piensa presentar documentación al tribunal laboral central de Tailandia, exigiendo que se abroge la decisión anterior. Las cartas dicen: "La orden de la Comisión del Tribunal Laboral no es definitiva, hasta que hayamos recurrido a todos los mecanismos del tribunal laboral, y la empresa no puede reincorporarles en este momento."

La ICEM siguió presionando para que Goodyear contrate en forma permanente a los trabajadores tailandeses del caucho.

4.3. EE.UU.: Conflicto en Continental (verano de 2006)

Continental AG, fabricante alemán de neumáticos, no quiso perder tiempo, suspendiendo el proceso de negociación al dar a conocer el cierre de una planta sindicalizada de EE.UU. No obstante la oferta de United Steelworkers (USW) de reducir los costos de la mano de obra en US\$16 millones con el fin de permitir que siguieran las operaciones de una planta de fabricación de neumáticos para automóviles y camiones ligeros situada en Charlotte, North Carolina, la empresa señaló que los cortes eran insuficientes.

Luego los administradores abandonaron las conversaciones, y enviaron una carta formal en la que señalaban que las negociaciones habían llegado a un punto muerto. El 1° de mayo, un día después de haberse vencido el convenio colectivo de 800 trabajadores del caucho, Continental aplicó su conjunto de cortes, con un valor total de US\$32 millones, e informó que antes de fines de septiembre se suspendería completamente la producción de neumáticos en Charlotte.

El 5 de mayo, el USW llevó a la junta general anual de la empresa, que se realizaba en Hanóver, Alemania, su lucha en favor de la conservación de puestos de trabajo y justicia en Charlotte. Se unieron al USW representantes de la fabricación del caucho del IGBCE para planificar y realizar una protesta y para organizar una conferencia de prensa para denunciar la acción severa y abrupta de Conti.

Luego, Continental informó que abandonaría la fabricación de neumáticos de automóvil y camiones ligeros en la planta de Kentucky. Con esta clausura, que se efectuó el 1º de enero de 2005, se privó del trabajo a 730 miembros del USW. Sin embargo, Continental dijo que no tenía obligación de negociar indemnización por despido ni otras prestaciones para los trabajadores despedidos porque iba a conservar 100 puestos de trabajo en los departamentos de moldura y depósitos en Mayfield.

Continental había adquirido la planta de Mayfield en la década de 1980 a la General Tire Corp. Alguna vez laboraron 2.400 trabajadores del caucho en estas operaciones.

Este verano, Continental también eliminó 800 puestos de trabajadores sindicalizados, al cerrar una planta norteamericana de neumáticos situada en Charlotte, North Carolina. La empresa exigía al USW ahorrar gastos de US\$32 millones en esa planta, incluyendo una reducción generalizada del 35% de los sueldos y beneficios de todos los trabajadores.

El USW expresó su disconformidad con Continental AG en dos manifestaciones. El Consejo Nacional de Relaciones Laborales de EE.UU. acusó a Continental de haber violado la legislación laboral del país cuando se negó a participar en negociaciones colectivas con el USW en torno a un nuevo convenio para 800 trabajadores en la planta de Charlotte. El USW había intentado lograr un nuevo convenio colectivo y mantener abierta la planta de Charlotte, ofreciendo a la empresa ahorros de US\$16 millones. Sin embargo, la empresa se negó a estudiar la propuesta, y aprovechó el 1º de mayo para informar que se iba a suspender toda producción de neumáticos en la planta.

A principios de agosto, el USW hizo un llamado formal al Departamento de Estado de EE.UU. para que iniciara una investigación basada en acusaciones de violación de procedimientos laborales según las directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Leo Gerard, Presidente del USW, escribió al Punto de Contacto de la OCDE en EE.UU., señalando lo siguiente: “Es un escándalo la conducta de esta empresa alemana, y su aparente convicción de que pueda violar impunemente, las leyes de EE.UU. y las directrices de la OCDE. Se le debería aplicar todo el peso del gobierno de EE.UU., incluyendo intervención del Punto de Contacto de la OCDE. “

4.4. Méjico: Solidaridad internacional en la lucha con Continental (octubre de 2006)

Del 18 al 19 de octubre, por invitación del sindicato independiente SNTGTM, se reunieron en San Luis Potosí, Méjico, siete sindicatos en representación de trabajadores del caucho de Continental AG en seis países, con el fin de analizar las prácticas laborales de esa empresa.

A raíz de la Conferencia, se produjo una declaración sobre el trabajo futuro, incluyendo un Día de Acción, el 13 de diciembre de 2006, en los lugares de trabajo de Continental en todo el mundo. La declaración incluye un llamado al IGBCE de Alemania, como el sindicato principal de los trabajadores de Conti en ese país, para que organizara una reunión de sindicatos de Continental con el fin de establecer una red sindical mundial.

Asistieron a la reunión en San Luis Potosí sindicalistas de Argentina, Brasil, Ecuador, Alemania, Méjico y EE.UU.. El sindicato anfitrión describió cómo la administración de esa planta había despedido a algunos dirigentes sindicales, y cómo el SNTGTM había llevado el asunto a los tribunales para exigir la reincorporación de los trabajadores despedidos. No obstante el éxito que lograron en este asunto, el sindicato todavía encuentra difíciles las negociaciones anuales con la empresa.

4.5. Tailandia: Caso de trabajadores subcontratados de Goodyear en Tailandia (noviembre de 2006)

Un tribunal laboral central de Tailandia dictaminó que era ilegal el despido del trabajador subcontratado Chalom Kongnok por parte de Goodyear Thailand, y mandó que la empresa lo reincorporara y que pagara el sueldo atrasado y plenos beneficios correspondientes a los últimos diez años.

Este caso es uno de 16 casos para los cuales la Federación de Trabajadores de la Petroquímica de Tailandia (PCFT) busca justicia en nombre de trabajadores subcontratados a largo plazo que laboraban en el depósito y departamento de reservas de caucho de la fábrica de neumáticos de Goodyear en Bangkok. Fueron despedidos en octubre de 2005 por tratar de ejercer su derecho legítimo a la negociación colectiva.

La ICEM siguió apoyando a la PCFT y a su afiliada a nivel de planta, el Sindicato de Trabajadores Fabricantes de Neumáticos, en su justa solicitud de respeto de plenos derechos sindicales y empleo permanente para todos los trabajadores subcontratados de Goodyear Thailand Ltd.

En Bangkok, el 30 de noviembre, diecisiete trabajadores subcontratados lograron un fallo con aspectos tanto negativos como positivos en un caso ante el tribunal laboral central de Bangkok que se remontaba a casi tres años atrás. Se determinó que Goodyear Thailand Ltd. pagara más de un año de sueldos atrasados a los 17 trabajadores, quienes habían sido despedidos por la empresa estadounidense en octubre de 2005, por haber ejercido su derecho legítimo de negociación colectiva.

A pesar de que varios de los 17 trabajadores subcontratados laboraban en la planta de fabricación de neumáticos de Goodyear desde 1996, el tribunal dictaminó que los sueldos atrasados se pagaran solamente a partir de agosto 2004, fecha de entrada en vigor del convenio colectivo en la fábrica, hasta la fecha de su despido. El sindicato que representa a los trabajadores, el Sindicato de Trabajadores Fabricantes de Neumáticos, afiliado a la Federación de Trabajadores de la Petroquímica de Tailandia (PCFT), organización afiliada a la ICEM, está estudiando una apelación contra la decisión, y Goodyear también está apelando contra el fallo de la corte.

4.6. EE.UU.: Huelga y convenio colectivo en Goodyear (diciembre de 2006)

El 29 de diciembre, finalizó la huelga de 86 días que llevó el United Steelworkers (USW) en 12 plantas de Goodyear Tire and Rubber Co. en EE.UU., después de que los trabajadores del caucho votaron, con una mayoría de 2 a 1, en favor de aprobar un nuevo convenio con el mayor fabricante de neumáticos de América. USW informó ayer que 10.000 de los 14.000 sindicalistas en huelga habían votado, y que en los 12 sindicatos locales se había logrado aprobación, por mayoría, del nuevo convenio de tres años.

En cuatro plantas de fabricación de accesorios de caucho situadas en Ontario, Canadá, unos 500 miembros del USW votan sobre una propuesta relativa a un convenio separado. Tanto los trabajadores de EE.UU., como los de Canadá, estuvieron en huelga desde el 5 de octubre de 2006.

La huelga en EE.UU. se centraba en la cobertura médica y la seguridad de puestos de trabajo. El USW logró garantías de Goodyear de que, en los próximos tres años invertiría US\$550 millones en las 12 plantas.

Durante la huelga, Goodyear informó que en 2007 iba a cerrar una planta de neumáticos situada en Tyler, Texas, dejando cesantes a 1.100 trabajadores. En conversaciones realizadas en diciembre, USW y Goodyear acordaron que el cierre no se llevara a cabo antes de 2008, y el sindicato logró una considerable compensación por concepto de jubilación, mayor compensación por despido, y cobertura médica para los trabajadores de Texas por dos años después de haberse clausurado la planta de fabricación de neumáticos de marca privada. También logró garantías de que la fabricación futura de estos neumáticos se realizaría en una planta que había estado de huelga.

Durante la huelga de 12 semanas, la empresa se burló del sindicato, dirigiéndose directamente a los miembros del USW para convencerles que abandonaran la huelga y volvieran al trabajo. A pesar de esto, de casi 15.000 huelguistas, fueron pocos los que desertaron, y sin duda este hecho obligó a Goodyear a transigir en cuanto a sus exigencias originales.

4.7. Australia: Conflicto en Bridgestone (junio de 2007)

Después de un año de negociaciones difíciles, que incluían huelgas en la primavera y una serie de cierres patronales de tres días por parte de la empresa, 500 trabajadores del neumático de la fábrica Bridgestone de Salisbury, cerca de Adelaide, South Australia, aceptaron las condiciones planteadas por la empresa japonesa.

El nuevo convenio de tres años fue aprobado apenas por los trabajadores de tres sindicatos, con un margen de solamente 240: 225. Este convenio, que se logró unos diez meses después de haberse vencido el anterior, concedía a los trabajadores un aumento de sueldo del 6% de mayo 2007 a mayo 2010, posiblemente con primas de vez en cuando.

Los trabajadores de producción, unos 450 en total, estuvieron representados por el sindicato Liquor, Hospitality, and Miscellaneous Union (LHMU), organización afiliada a la ICEM, en tanto la mayoría de los trabajadores de mantenimiento cuentan con representación del Australian Manufacturing Workers' Union (AMWU), también afiliada de la ICEM. Los electricistas de Salisbury pertenecen al Communications, Electrical, and Plumbing Union (CEPU).

En Australia, Bridgestone aprovechó todo el peso de la ley WorkChoices de 2005 para presionar por sus exigencias menos favorables en las negociaciones colectivas. Desde marzo, los trabajadores habían participado en cuatro huelgas, además de una prohibición de sobretiempo. La empresa castigó a los trabajadores por las acciones de los sindicatos, empleando a trabajadores subcontratados para trabajos de mantenimiento y electricidad, y tomando la ofensiva bajo WorkChoices al imponer cierres patronales de tres días, sin sueldo.

4.8. Sudáfrica: huelga del sector de neumáticos (agosto de 2007)

Finalizó una huelga de un mes en el sector de neumáticos de Sudáfrica, en la cual habían participado 6.000 miembros del Sindicato Nacional de Trabajadores Metalúrgicos de Sudáfrica (NUMSA). Participaron en la huelga trabajadores de seis importantes plantas de fabricación de neumáticos, incluyendo Goodyear y Continental en Port Elizabeth, Dunlop en Durban y Ladysmith, y Bridgestone en Port Elizabeth y Brits, North West.

La huelga terminó después de que el sindicato lograra un acuerdo histórico con la asociación patronal South African Employers' New Tire Industry Association.

El convenio de tres años contiene importantes logros para los sindicalistas. Los aumentos de sueldo se establecen en un 8% durante el primer año, y en un 7,5% en los años segundo y tercero. Entre otros beneficios que se lograron figuraron calificación en base al desarrollo de conocimientos, cinco meses de permiso por maternidad, vacaciones anuales de 15 días laborales, y un aumento del 10,5% del aporte patronal al fondo de jubilación. También se alcanzó un acuerdo sobre otra importante exigencia de NUMSA, con relación a la eliminación de intermediarios para contratar a los trabajadores.

Además, Goodyear en Port Elizabeth acordó pasar a su nómina de personal permanente a unos 100 trabajadores subcontratados, de un total de 250 empleados contratados por intermedio de agencias de trabajo. Se va a iniciar un proceso consolidado de eliminación paulatina de los 150 puestos de trabajo de las agencias.

4.9. Eslovenia: se acuerda convenio en Goodyear (septiembre de 2007)

En verano del 2007, el Sindicato de Trabajadores de la Química, Productos no Metálicos, y del Caucho (KNG) de Eslovenia, organización afiliada a la ICEM, y la administración Sava de Goodyear Tire and Rubber Co. en Kranj, acordaron términos y condiciones salariales en una fábrica de neumáticos, pero el nuevo convenio todavía necesitaba estudiarse más, debido a que se debe determinar hasta qué punto la administración cumplía – o no – con cláusulas que se habían introducido recientemente en el convenio colectivo.

Además de lograr un aumento de €90 al mes, los 900 trabajadores también aceptaron un plan de reducir el permiso por enfermedad a cambio de un programa con primas considerables. La administración no cumplió con ese plan, y también descuidó otros aspectos del nuevo convenio. Dirigentes sindicales de las plantas de neumáticos y productos trabajados a máquina en Kranj, que son las operaciones más valoradas de Goodyear en Europa Oriental y Central, junto con Andrej Zorko de KNG, tenían mucho interés en que los administradores llevaran a la práctica el nuevo convenio colectivo.

4.10 Europa: plan de reestructuración de Michelin (octubre de 2007)

Michelin dio a conocer un enorme plan de reestructuración mundial de cuatro años llamado l'Horizon 2010. El plan reduciría los costos en más de US\$2 billones para el año 2010, haciendo que el margen operativo sobrepasara el 10%, y aumentando la tasa anual de crecimiento hasta llegar a un 3,5%.

También significaría la eliminación de 12.000 puestos de trabajo, de los cuales casi dos tercios se estaban produciendo en Francia, España e Italia. Para muchos trabajadores europeos de Michelin, el panorama era triste y casi no se veía ninguna esperanza.

En Francia, el sindicato CFDT expresó su profunda preocupación por los planes de la empresa francesa de cerrar su planta de producción de neumáticos para automóvil y camiones ligeros, situada en Toul. La empresa, llamada Pneumatiques Cléber, está situada en Toul, Meurthe-Moselle, cerca de Metz. Michelin tiene planes de cerrar la planta, que ha estado en producción por 47 años, antes de 2009, eliminando 800 puestos de trabajo.

En España, los sindicatos CC.OO realizaron una votación entre 5.500 trabajadores de Michelin de tres plantas de producción de neumáticos, en torno a un plan que proponía la empresa, relacionado con l'Horizon 2010. El plan fue aprobado con un margen de poco menos que dos a uno, pero se iban a reestructurar el trabajo de la mitad de los trabajadores. Aunque se introdujeron cambios en los turnos, los sindicatos españoles lograron conservar la semana laboral de 35 horas, y los días de trabajo no sobrepasarán 198 al año.

Las plantas de fabricación de neumáticos son: la de neumáticos para automóviles y tractores de Michelin en Valladolid; una planta de neumáticos para automóviles y vehículos de construcción en Vitoria; y una fábrica de neumáticos para camiones y autobuses en Aranda de Duero. Estas plantas estaban situadas en el norte de España. Los trabajadores de otra planta de neumáticos situada en Lasarte, cerca de Bilbao y de la costa del Golfo de Vizcaya, lograron que Michelin se comprometiera a invertir US\$73 millones para producir neumáticos exclusivos para motocicletas deportivas.

En Italia, los sindicatos FILCEM-CGIL, FEMCA-CISL, y UILCEM-UIL iniciaron protestas en junio para proteger 5.500 puestos de trabajo en cuatro plantas de producción cerca de Turín, tres plantas de logística, y un centro comercial en Milán. Los sindicatos exigieron que la multinacional realizara nuevas inversiones en el país, e hicieron un llamado para que el Ministerio de Desarrollo Económico de Italia estudiara detalladamente las cuestiones que facilitaran la inversión.

El ambicioso plan de reestructuración de cuatro años que propuso Michelin pedía niveles de reservas inferiores al 16% de las ventas netas, liberar el flujo de efectivo, y gastar unos US\$650 millones al año en proyectos de inversión, casi todos los cuales se producirían en Europa Oriental, Asia y América Latina.

Además de Europa, los trabajadores de otros países sufrieron el impacto de la eliminación de puestos de trabajo y cierres de plantas de producción. En Nigeria, a principios de 2007, la empresa francesa clausuró una planta de neumáticos situada en Port Harcourt, a consecuencia de lo cual, la federación de empleados de Nigeria, el Trade Union Congress (TUC), expresó su opinión, preguntando “por qué (Michelin) simplemente quiere marcharse del país, causando miseria y penurias para sus ex empleados que nunca estuvieron preparados para jubilarse en forma adelantada”. La planta empleaba a 1.200 personas, y Michelin la administraba desde hacía 30 años.

En Norteamérica, en 2008, Michelin clausuró una planta sindicalizada en Kitchener, Canadá. La clausura costó 1.100 puestos de trabajo en la provincia de Ontario. El sindicato United Steelworkers (USW) protestó varias veces por la clausura, incluyendo una concentración masiva cuando se vendió la maquinaria de la planta en mayo de 2007.

En ese mismo mes, en el Reino Unido, Michelin informó que iba a cancelar su plan de jubilación basado en el último sueldo de 4.000 trabajadores del caucho de tres plantas y de un centro de logística. La empresa decía que pasaría a los trabajadores a un plan de jubilación con cuotas

definidas, a partir de enero de 2009. Hace tres años, Michelin eliminó el plan de jubilación basado en el último sueldo aplicado a todos los empleados recién contratados en sus operaciones en el Reino Unido.

4.11 Francia: Plan de reorganización de horas de trabajo en Goodyear (noviembre de 2007)

Los trabajadores franceses del caucho de las dos plantas Goodyear-Dunlop en Amiens rechazaron un plan de reestructuración de la empresa por el cual se quería aumentar las horas de trabajo. Con una votación del 65%, las dos fábricas, que contaban con 2.700 trabajadores en total, dijeron que “no” al plan de la empresa Americana de reducir de cinco a cuatro los equipos de turnos semanales, y de reducir en un 10% el pago por trabajo en fines de semana.

Todos los sindicatos franceses principales de esas plantas, incluyendo a la CFDT, organización afiliada a la ICEM, recomendaron que los trabajadores rechazaran el plan, y después de la votación, recomendaron que se volviera rápidamente al diálogo para reformar el plan de reestructuración.

El plan de Goodyear también eliminaría 450 puestos de trabajo en tres años a raíz de la movilidad ocupacional. La empresa quería reorganizar las plantas del norte de Francia con el fin de aplicar un plan de modernización que tenía un valor de €52 millones para la producción de neumáticos de alto rendimiento. Sin embargo, con esta reorganización, aumentaría el tiempo de trabajo debido al cambio de turnos cada ocho días. Si los trabajadores hubiesen aceptado el plan de la empresa, el trabajo de fines de semana también habría aumentado, de 28 a 35 horas.

4.12 Hungría: Hankook retira el reconocimiento sindical (diciembre de 2007)

En 2008, cuando Hankook de Corea del Sur construyó en Dunaujváros, al sur de Budapest, una planta de fabricación de neumáticos para automóviles y camiones ligeros, recibió del gobierno húngaro subsidios significativos para desarrollo y capacitación. Un año más tarde, varios meses después de haberse iniciado la producción, la recompensa se transformó en violación de la legislación laboral y discriminación descarada contra sindicalistas.

La empresa en cuestión, la séptima del mundo en cuanto a producción de neumáticos, pagó multas por violaciones del código del trabajo, y una gran parte de sus subsidios fueron suspendidos por el gobierno de Hungría. La empresa despidió a un dirigente del Sindicato de Trabajadores Fabricantes de Neumáticos, y se negó a realizar negociaciones con la Federación de Sindicatos de Trabajadores de la Química, Energía e Industrias Diversas (VDSz), organización afiliada a la ICEM..

Desde que iniciara la producción a principios del año, en esta fábrica de neumáticos que produce 28.500 unidades diarias, y emplea a 800 obreros, la empresa se ha burlado de las normas laborales establecidas por la UE, y ha violado Convenios de la OIT. La Hankook Tire Magyarorszag Kft. Fue hallada culpable, o acusada de no pagar sobretiempo, de exponer a sus trabajadores a condiciones de trabajo insaludables, de obligar a los trabajadores a trabajar una semana laboral de seis días antes de dos días de permiso, de hacer obligatorio el trabajo en días feriados, de interrogar a los trabajadores respecto a su derecho legal de sindicalización, y de despedir trabajadores en forma ilegal.

Además de usar subsidios de Hungría para la puesta en marcha de la planta, Hankook usó ayuda de casi €100 millones de la Comisión Europea. A modo de respuesta, la empresa pagó

multas por haber contratado en forma ilegal a 32 trabajadores coreanos indocumentados, y por haber incumplido plazos para registrar a sus empleados en programas de seguridad social.

En su 4º Congreso Mundial, realizado en Bangkok del 22 al 24 de noviembre, la ICEM aprobó unánimemente una declaración de solidaridad como respuesta a la constante violación de los derechos de los trabajadores por parte de Hankook Tire Hungary Ltd.

4.13 Liberia: Certificación de sindicato legítimo de Firestone (diciembre de 2007)

La ICEM celebró la decisión tomada por la Corte Suprema de Liberia de dar licencia al Sindicato de Trabajadores Agrícolas de Firestone en Liberia (FAWUL) como representante de los trabajadores en las negociaciones colectivas en la plantación de caucho de Firestone en Harbel.

La ICEM concordó con una declaración publicada por el sindicato estadounidense United Steelworkers (USW), acerca de la decisión de la Corte Suprema. USW ha apoyado a los trabajadores de la plantación de Firestone con el fin de organizar su sindicato democrático y activo. La ICEM también se unió al USW, al hacer un llamado para que la administración de Bridgestone/Firestone inicie diálogo auténtico con FAWUL en las negociaciones colectivas.

Anteriormente, una mayoría considerable de unos 5.000 trabajadores de la plantación había votado a favor de FAWUL, organización afiliada a la ICEM. El Ministerio del Trabajo de Liberia supervisó las elecciones, y un Comité Electoral Especial observó la votación.

Después de algunos atrasos en la certificación de FAWUL, la ICEM le escribió a Ellen Johnson Sirleaf, Presidente de Liberia, diciendo lo siguiente: "En nombre de los sindicatos libres de todo el mundo, le hacemos un llamado para que use su influencia en el gobierno de Liberia para que se reconozca la legitimidad del Sindicato de Trabajadores Agrícolas de Firestone. Insistimos que Ud. certifique a los dirigentes elegidos de FAWUL y que procure que la administración local de la plantación de Firestone realice negociaciones colectivas plenas y significativas con dicho sindicato."

4.14 EE.UU.: Acuerdo de Continental en conflicto sobre atención médica de los jubilados (abril de 2008)

Continental Tire de Norteamérica acordó resolver un pleito introducido por el sindicato United Steelworkers (USW) sobre las contribuciones a un fondo de seguro de salud para trabajadores jubilados. El 15 de abril, el USW informó que la empresa había acordado pagar al fondo US\$158 millones, asegurando que 2.300 jubilados y unos 100 trabajadores activos contarán con el seguro médico necesario cuando se jubilan.

Después de haber clausurado en 2006 tres plantas de producción de neumáticos, Continental impuso un nivel máximo de US\$3,000 por cada trabajador como la contribución empresarial a la cobertura de atención médica a los jubilados. Esto significaba que algunos jubilados tendrían que pagar hasta US\$1.000 mensuales para conservar su cobertura.

El USW demandó a la empresa en abril de 2007, alegando que la modificación unilateral por parte de Continental de la cobertura médica de los jubilados violaba la legislación estadounidense. A fines de julio de 2007, un juez de la corte federal de EE.UU. dictaminó en un fallo que la empresa había reducido de modo incorrecto los niveles de beneficio que figuraban en el convenio colectivo para los jubilados y sus esposos. El fallo del juez señalaba que, como

la empresa no pudo imponer sus términos al USW durante las conversaciones sobre el convenio colectivo, la empresa empezó a aplicar esos términos en forma unilateral e ilegal.

Continental apeló contra la decisión, pero el acuerdo alcanzado con el sindicato sobre el pago de US\$158 millones significaba la suspensión de una acción mayor en la corte.

A partir de la fecha del acuerdo alcanzado, la empresa pagará cuotas a una Voluntary Employee Benefit Association, que se tenían que usar específicamente para prestaciones médicas de los jubilados. Estas cuotas incluyen el pago inmediato del monto de US\$40 millones; compensación de US\$3 millones a los miembros que apoyaban la demanda colectiva por el período de 2007 cuando estaba vigente el máximo de US\$3.000 impuesto por la empresa; US\$21 millones en siete cuotas anuales; y cuotas de responsabilidad por beneficios médicos de personas jubiladas de aproximadamente US\$94 millones durante 20 años.

4.15 Turquía: huelga del sector neumáticos y convenio colectivo (junio de 2008)

En Turquía, finalizó una huelga de 14 días realizada por 4.000 trabajadores del sector de neumáticos, miembros de Lastik-İş, organización afiliada a la ICEM, y los trabajadores de tres empresas multinacionales del caucho volvieron al trabajo.

La huelga terminó cuando se logró un convenio por dos años entre el sindicato y las tres empresas que representan conjuntamente al sector de los neumáticos en las conversaciones. Las empresas fueron Goodyear Tire & Rubber Co., Bridgestone Brisa Sabanci, y Pirelli.

Las dos partes acordaron un aumento de sueldo de un 14% para el año 2008, y, para el año 2009, un aumento igual a la tasa de inflación en Turquía. En 2007, la tasa de inflación de Turquía era de 8,39% y se creía que en 2008 superaría esa cifra. Lastik-İş había solicitado un aumento de sueldo del 12% para los primeros seis meses de 2008, con aumentos equivalentes a la tasa de inflación durante cada período de seis meses hasta finales de 2009.

Por el tiempo que dure el convenio colectivo, también aumentarán, de acuerdo a la tasa de inflación, todos los niveles de las prestaciones sociales. La ICEM considera que el convenio 2008-2009 para el sector del caucho en Turquía constituye un importante logro, en consideración de que a fines de la década de 1990 y principios de esta década, se bloquearon los aumentos de sueldo y de prestaciones sociales debido a la prohibición de huelgas impuesta por el gobierno de Turquía.

4.16 España: caso del asbesto en Michelin (junio de 2008)

Siete sindicatos que representan a más de 3.000 trabajadores de una planta de fabricación de neumáticos de Michelin en la provincia de Alava, en el norte de España, se han unido para apoyar a un compañero enfermo de Mesotelioma. Los sindicatos enviaron una petición, tanto a la empresa como al Instituto de Seguridad y Salud Laboral de esa región para que identifique la presencia de asbesto en la planta durante los 42 años de su historia.

La planta Michelin, situada en la ciudad de Vitoria, fabrica 36.000 unidades diarias de neumáticos para automóviles y para equipos pesados. A principios de junio, la autoridad regional de seguridad y salud volvió a abrir una investigación después de que un trabajador empleado por Michelin durante 30 años, recibiera el diagnóstico de cáncer ocasionado por la exposición al asbesto.

Se unieron cinco otros sindicatos a los delegados de las plantas representadas por las CC.OO. y UGT, organizaciones afiliadas a la ICEM, a fin de hacer un llamado para que se aclaren las causas de la enfermedad. Michelin niega usar, ni haber usado, ningún tipo de asbestos en esa planta, aunque la empresa importaba el producto en el pasado para aislamiento de los conductos de calefacción de la fábrica.

Los trabajadores de Vitoria, por intermedio de sus representantes sindicales, enviaron un aviso de solidaridad al trabajador enfermo, y se comprometieron a realizar pruebas voluntarias a otros trabajadores, y a ayudar en la investigación de la mejor manera que sea posible.

4.17 Francia: se aprueba plan de reestructuración en Goodyear (junio de 2008)

Aparentemente, el 27 de junio, una votación de los trabajadores en las dos plantas Goodyear-Dunlop en Amiens, Francia, aprobó la reestructuración del tiempo de trabajo, sin embargo continua la controversia porque el sindicato mayoritario, la CGT, boicoteó la votación.

En la votación, que fue supervisada por la oficina regional de empleo, un 72,8% de los trabajadores del caucho aceptó el plan social de la empresa, que reduce de cinco a cuatro los equipos de turnos semanales, además de economizar otros costos relacionados con el trabajo en fines de semana. Poco más del 54% de los 2.700 trabajadores de las plantas de Dunlop, en el sur, y de Goodyear, en el norte, votaron sobre la reestructuración, que también tiene el propósito de integrar el trabajo de las dos fábricas.

La reestructuración del tiempo de trabajo, que, en vista de la votación, se había programado para entrar en vigor a partir del 1º de enero de 2009, también impide que se despidan a 402 trabajadores. Además, compromete a Goodyear a invertir €52 millones en programas de modernización en los próximos tres años, con el fin de producir neumáticos de alto rendimiento.

La CFDT, organización afiliada a la ICEM, apoyó el plan social renegociado, en tanto la CGT hizo un llamado para que sus miembros boicotearan la votación. Un plan inicial, que se presentó para su votación en noviembre de 2007, fracasó por rechazo de un 65% de los votos.

4.18 Irán: huelga en Kina Tires (julio de 2008)

La semana pasada, los trabajadores del caucho de Kiyán Tire en Chahardangeh, Irán, continuaron sus protestas por el atraso del pago de los sueldos. Unos 600 trabajadores de la fábrica iniciaron la huelga el día 18 de julio, y la semana pasada se intensificaron las protestas cuando los huelguistas empezaron a incendiar partes de la fábrica.

El 22 de julio, gritando lemas contra el gobierno fuera de un edificio de la administración en Chahardangeh, barrio occidental de Teherán, los trabajadores amenazaron con llevar su próxima protesta al Majlis, o Parlamento de Irán.

El 12 de abril, 1.000 trabajadores de la mayor fábrica de caucho de Irán declararon la huelga porque no les habían pagado los sueldos desde hacía cinco meses. Luego, la represiva fuerza de seguridad del estado dirigió bulldozers contra los manifestantes, deteniendo a los mil trabajadores usando porras eléctricas. La mayoría de ellos estuvieron detenidos durante 36 horas, en tanto se detuvo por más tiempo a unos 100 dirigentes de la huelga. Al final los pusieron en libertad, pero como condición de su puesta en libertad, se obligó a los dirigentes a firmar declaraciones que decían que no volverían a protestar.

Las protestas más recientes se han dirigido contra un equipo de administradores especialmente seleccionados, quienes, se dice, no pagan los sueldos completos, o se niegan a pagar. Kiyán, llamada anteriormente Alborz Tire Mfg. Co., se estableció en 1958 como empresa conjunta con la compañía norteamericana B.F. Goodrich Co. En 1979, pasó a ser una empresa del estado, formando parte de las Empresas Nacionales de Irán, para luego ser vendida en 1994 a inversionistas iraníes privados.

4.19 Liberia: histórico primer convenio colectivo en Firestone (agosto de 2008)

Tras cuatro meses de correctas negociaciones entre el Sindicato de Trabajadores Agrícolas de Firestone en Liberia (FAWUL) y la administración de la plantación Firestone de caucho en ese país de África Occidental, el 27 de julio, las dos partes alcanzaron un histórico convenio colectivo de tres años.

El convenio, que fuera el primero que se había acordado entre las dos partes, y que cubre a más de 4,500 trabajadores, fue firmado el 6 de agosto. Dos días más tarde, el equipo de dirigentes de FAWUL, junto con funcionarios del Congreso de Trabajadores de Liberia, que se ha fusionado recientemente, informaron al Presidente Ellen Johnson Sirleaf sobre el convenio.

El convenio fue logrado siete meses después de que la Corte Suprema de Liberia dictara que en las negociaciones colectivas el sindicato es el representante legítimo de los trabajadores de Firestone. En julio de 2007, en elecciones supervisadas por cuerpos internacionales, FAWUL triunfó contra un sindicato amarillo que existía desde hacía mucho tiempo. Las elecciones se produjeron después de un arduo proyecto de sindicalización realizado, en nombre de los trabajadores de la plantación, por el sindicato estadounidense United Steelworkers (USW) que logró establecer un sindicato libre y democrático en la plantación.

El convenio concede a los recolectores de caucho un aumento de sueldo del 24%, retroactivo hasta enero 2007, calculado como promedio por la duración del convenio. Para los demás trabajadores, se logró un aumento del 21%, retroactivo hasta la misma fecha, por lo cual todo el personal que trabaja en la plantación recibirá un aumento de sueldo retroactivo de 19 meses.

Se acordó reducir en un 20% las cuotas de árboles del caucho, por lo cual cada trabajador recolectará caucho de 150 árboles menos. Además, FAWUL y la administración de la plantación acordaron un sistema mecanizado para transportar el caucho natural desde las carreteras hasta las estaciones donde se hallan las balanzas, de manera que los trabajadores no tengan que llevar, a través de largas distancias, los baldes que pesan casi 70 kilos.

En cuanto a mejoramientos sociales, Bridgestone-Firestone va a construir nuevos colegios secundarios, uno en la plantación misma, y otro en la comunidad vecina de Harbel. Los estudiantes podrán asistir al colegio en forma gratuita hasta alcanzar el 12º grado. Antes, se ofrecía educación gratuita solamente hasta el 9º grado.

4.20 Argentina: conflicto y resolución del sector de neumáticos (septiembre de 2008)

En América del Sur, finalizó un conflicto de seis meses, llevado por 4.000 trabajadores del caucho representados por el Sindicato Único del Neumático Argentino (SUTNA), organización afiliada a la ICEM, cuando los trabajadores aceptaron, con mediación, un convenio colectivo. El conflicto terminó en base a los términos propuestos por el Ministerio del Trabajo del país, por medio de conciliación obligatoria.

SUTNA y representantes de la administración de Bridgestone-Firestone, Pirelli, y de la empresa argentina FATE, aceptaron un aumento salarial de un 28%, tal como lo definiera el Ministerio, además de la reincorporación de muchos de los 214 trabajadores de las tres empresas que fueron despedidos durante las huelgas que se realizaron en julio. Otros aceptaron compensación, de acuerdo a los términos establecidos en la resolución lograda con mediación del gobierno.

El convenio establecía un aumento de sueldo del 15%, retroactivo hasta el 1° de julio de 2008, y otro 13% al 1° de diciembre, pero basado en los sueldos vigentes en junio 2008. Además, se acordó pagar un subsidio de 1.800 pesos, en tres cuotas: 1.000 pesos al firmar el convenio, 400 pesos a fines de octubre, y otros 400 pesos en marzo de 2009.

Durante el conflicto, apasionado y campal, que se remontaba al vencimiento de un convenio anterior, el 1° de abril de 2008, se declaró una huelga de 48 horas, entre el 24 y 25 de julio, durante la cual los 214 trabajadores fueron despedidos. El 25 de agosto, cuando las empresas se negaron a reincorporar a los trabajadores, se inició una huelga de duración indefinida que se suspendió solamente cuando el Ministerio del Trabajo declaró conciliación obligatoria del caso.

La ICEM envió un aviso de alerta a sus afiliadas del sector del caucho, pidiendo apoyo para el sindicato y apoyando la solicitud de estos trabajadores de un aumento salarial del 35%. En julio y agosto, varios otros sindicatos y organizaciones de la sociedad civil realizaron manifestaciones públicas para apoyar a SUTNA y a los trabajadores del caucho.

4.21. Brasil: Conflicto en Bridgestone/Firestone (marzo de 2009)

Bridgestone/Firestone Brazil, cuya sede está en Santo André – São Paulo, emplea a unos 3.500 trabajadores, entabló conversaciones con el Sindicato de Trabajadores del Caucho de São Paulo con el fin de eliminar el cuarto turno. La empresa quería eliminar el sistema de producción ininterrumpida llamado 6 x 2 (seis días de trabajo, dos días de descanso), que requería 4 grupos de trabajadores, para introducir un nuevo sistema de operación 6 x 1, que requería solamente 3 turnos. Para implementar su plan, quedarían sin trabajo 500 trabajadores. Además, para quienes seguían trabajando, la empresa proponía reducir la jornada de trabajo, y, por consiguiente, el sueldo mensual.

Según la legislación laboral del Brasil, en casos de despido colectivo, la empresa tiene que consultar al sindicato y buscar alguna alternativa, que a veces incluye vacaciones colectivas. La empresa decía que desde noviembre pasado, cientos de trabajadores habían salido de vacaciones, y no había otro remedio más que eliminar puestos de trabajo.

El Sindicato de Trabajadores del Caucho de São Paulo, organización afiliada a la ICEM, pide su apoyo para denunciar esta dramática situación. La Red Mundial de la ICEM para Trabajadores de Bridgestone envió mensajes de protesta a la administración local para manifestar su apoyo a los trabajadores y al sindicato.

4.22 Alemania/Francia: Continental elimina puestos de trabajo (abril de 2009)

En reuniones realizadas en Hanóver, Alemania, los representantes de los trabajadores de Continental AG aprobaron una declaración común que expresa su oposición a la eliminación de casi 2.000 puestos de trabajo en Hanóver y en Clairoux, Francia. Calificando los cortes como

“moralmente despreciables”, la declaración señala que ambas fábricas tuvieron resultados financieros excelentes en 2008.

La declaración señala que la decisión de Continental de cerrar las dos plantas carece de justificación económica al aprovechar la crisis económica como excusa para los cierres. También califica la decisión de Continental como “un enorme abuso de confianza” dirigido contra trabajadores de gran dedicación, y hace un llamado para que el fabricante alemán de neumáticos y componentes de automóvil abrogue su decisión.

La declaración conjunta también prometió plantear los problemas de frente en la junta general anual de Continental que se realizará en Hanóver el 23 de abril.

En marzo, Continental, cuya sede está en Hanóver, señaló que va a cerrar una planta de producción de neumáticos para automóviles situada en Clairoux, dejando sin trabajo a 1.120 trabajadores franceses, y que, según sus planes, también cerrará la planta de neumáticos para vehículos comerciales situada en Hanover-Stöcken, sacrificando a otros 780 trabajadores. Esta declaración produjo protestas de funcionarios de alto nivel de los gobiernos tanto de Alemania como de Francia, incluyendo al Canciller alemán Angela Merkel, y al Ministro de Finanzas de Francia, Christine Lagarde y a Raymond Soubie, Asesor del Presidente Nicolas Sarkozy para Asuntos Sociales.

En las últimas semanas, los trabajadores de ambas fábricas han realizado fuertes protestas en las dos fábricas, y los trabajadores franceses también realizaron una manifestación de protesta en París. La decisión tomada por Continental en marzo también exige cortes en una planta situada en Puchov, Eslovaquia.

La declaración, que fuera publicada a fines de la semana pasada por representantes de los trabajadores, fue confirmada por todos los sindicatos franceses, los sindicatos alemanes IG BCE e IG Metall, por el Presidente del Comité de Empresa Europeo, Jörg Schustereit, y por Werner Bischoff del IG BCE, miembro del Consejo de Supervisión de Continental.

4.22 Tailandia: Cierre patronal de Michelin (abril de 2009)

La ICEM ha intervenido en un conflicto en una gran planta de producción de neumáticos llamada Laem Chabang, en la provincial de Chonburi, Tailandia, donde la empresa propietaria, Michelin, cuya sede está en Francia, ha tomado represalias contra los trabajadores. La Confederación Sindical Internacional, junto con la CFDT, organización francesa afiliada a la ICEM, llevó el asunto al Comité de Empresa Europeo de Michelin y a Jean-Dominique Senard, Gerente del Grupo Michelin, en una reunión de dicho Comité que se realizó el 31 de marzo en Vitoria-Gasteiz, España.

Es grave la situación en Tailandia. El 25 de marzo, después de que 383 trabajadores se negaron a retirar sus nombres de una petición que se había presentado dos semanas antes, la administración local les impidió seguir trabajando. La petición solicitaba a la administración no imponer en forma unilateral la injusta rebaja del 13% de los sueldos; la petición exigía también que se consultara con los representantes de los trabajadores sobre el impacto del descenso de la demanda de neumáticos en el mercado.

La petición también pedía que la empresa identifique las soluciones en forma conjunta con los trabajadores, sin dictar los términos y condiciones en forma unilateral, y que los administradores

de Michelin en Laem Chabang no obligaran a los trabajadores a firmar formularios de aceptación de las rebajas de sueldos, y que no se persiguiera a aquellos trabajadores que no firmaran los formularios.

A modo de respuesta, los administradores de Michelin suspendieron a ocho representantes de los trabajadores, e impusieron un corte salarial del 35% a los trabajadores que se negaran a renunciar a la petición. También redujeron a seis los días de vacaciones anuales asignados. Luego, el 25 de marzo, impusieron un cierre patronal contra 383 de los 458 trabajadores que habían firmado la petición.

Desde febrero pasado, estos trabajadores de la industria de neumáticos hacen gestiones para asociarse a la Federación de Trabajadores del Petróleo y de la Química (PCFT). Ésta es la segunda vez en diez años que el personal de Laem Chabang ha intentado sindicalizarse.

La planta en cuestión cuenta con 1.500 trabajadores, que producen neumáticos para automóviles y camiones ligeros. Michelin tiene dos otras plantas que fabrican neumáticos en Tailandia, la planta de Nong Khae en Saraburi, que cuenta con 1.300 trabajadores, y la fábrica de Phra Padaeng en Samut Prakarn, donde laboran 1.500 personas. Éstas últimas son representadas por la PCFT, que cuenta con un gran número de miembros afiliados en la planta. Las tres fábricas son del 90% de propiedad de Michelin, y el Grupo Siam Cement es propietario del otro 10%.