

## Francia: se empieza a ver el "socialismo" de Hollande

ELLEN SALVI Y STÉPHANE ALLIÈS :: 05/08/2012

8.000 despidos :: Para las y los trabajadores de PSA (Peugeot-Citroen), el plan del gobierno es "descorazonador e indecente"

En unos días, estarán de vacaciones. Pero por el momento, ninguno de ellos tiene ganas de alegrarse por ello. "No tengo moral, no pienso más que en la vuelta de las vacaciones, en el cierre, en lo que vamos a tener que hacer...", confía Kouider, antes de unirse al cortejo que se encamina hacia el Arco del Triunfo de París al sonido de Highway to hell de AC DC. Obrero de la fábrica PSA de Aulnay desde hace 10 años, forma parte de los numerosos trabajadores (as) (1.300 según la policía y 2.000 según los sindicatos) que se han concentrado, este miércoles 25 de julio por la mañana, ante la sede parisina del primer constructor francés. Abrumados por el calor y los meses de incertidumbre, han venido de todas las fábricas del grupo del automóvil para lanzar una promesa a su patrón, Philippe Varin: convertirse en su "pesadilla". "Estamos agotados, y además es Ramadán. Para una mayoría de los trabajadores (as), es un período físicamente duro, explica Jean-Pierre Mercier, delegado central de CGT. Y sin embargo, todos nos hemos movilizado, decididos a que no nos derroten. Varin ha declarado la guerra a sus trabajadores(as) deseando poner en marcha inmediatamente, en vísperas de las vacaciones, la máquina infernal de despedir. Hemos logrado ganar un poco de tiempo". En efecto, rechazando expresarse en el Comité Central de Empresa (CCE) sobre el plan de supresión de 8.000 puestos de trabajo, las organizaciones sindicales han retrasado los proyectos de la dirección de PSA, que ha anunciado el mismo día una pérdida neta de 819 millones de euros /1 en el primer semestre de 2012. Al mismo tiempo, han confiado al gabinete de expertos Secafi la tarea de investigar sobre la situación económica y financiera del grupo. "Necesitamos una mirada diferente a la de la dirección, subraya Serge Maffi, delegado sindical central GSEA(Agrupación de los Sindicatos Europeos del Automóvil). No se pueden aceptar las alegaciones de la dirección sin tener informaciones suplementarias". "No se quiere negociar con una guillotina encima de nuestras cabezas, añade Jean-Pierre Mercier. Nuestro objetivo ahora es que el experto entregue su informe lo más tarde posible para tener el tiempo de organizarnos, haciendo retroceder a Peugeot y movilizando al gobierno". El gobierno, precisamente, está en boca de todos. Los representantes sindicales que se suceden en el estrado de ocasión instalado a la entrada de la sede fustigan tanto a su patrón como al ministro de Recuperación Productiva, Arnaud Montebourg, "que no hace nada para ayudarles". A los gritos de "PSA asesina" y "Varin, dimisión", responde la pregunta colectiva: "El cambio, ¿es verdaderamente ahora?" "Por el momento, no hemos notado que haya voluntad política de enfrentarse a Peugeot, prosigue el delegado central CGT. Que Hollande diga que la familia ha mentido, está bien, pero no basta. Para nosotros lo que está en juego es nuestro puesto de trabajo. Cuando se ven los millones que el gobierno pone sobre la mesa hoy incluso para, dicen, salvar a los patronos del automóvil, nos decimos que están en completo desfase. Es descorazonador e indecente lo que están haciendo. Una vez más dinero público sin la menor contrapartida... Es escandaloso". **"Reclasificaciones para ir ¿adónde?"** A algunos metros del Arco del Triunfo, M´Barek Hafai discute con un pequeño grupo. Este "veterano" de Aulnay, cuyo retrato había hecho ya Mediapart /2, pone un punto de honor en apoyar a la "joven

generación". Desgrana las fechas de los "acontecimientos" en los que ha participado: "1982, 1984, 2004, 2005 y ahora 2012.. He hecho de todo. Hemos peleado por liberar los esclavos de PSA, pero no conocíamos nuestros derechos. Actualmente, la joven generación toma las cosas en sus manos, conoce sus derechos, está en la sociedad. Solo tengo confianza en ellos. El gobierno y la patronal se ponen de acuerdo en los pasillos. Solo la población puede cambiar las cosas". Controladora de gestión en la fábrica de Saint-Ouen, donde el 10% de los efectivos están también amenazados, Corinne no concede, tampoco, ninguna confianza al gobierno. "Es bien sencillo, desde la reunión entre Varin y el primer ministro, ha habido un cambio claro de tono, estima. Dicen que van a hacer de forma que haya reclasificaciones, pero es cuento. ¿Reclasificaciones para ir adónde? ¿A Air France que también está despidiendo? Las 8.000 personas que van a ser echadas estarán en el paro y luego se acabó". Entre la multitud, varios representantes de los asalariados de la compañía aérea, pero también de Sanofi y de Correos han venido a apoyar la manifestación. "Cuando oímos hablar a su patrón, tenemos la impresión de estar escuchando al nuestro", deja caer uno de ellos. Desde el comienzo de la manifestación, un hombre solo, chaqueta gris de PSA sobre los hombros, se entremezcla entre los grupos de asalariados con una pancarta en la mano. "Busco al antiguo ministro de Industria, Besson, él y todos sus colegas han dejado hacer durante años, bromea. Pensaba verle aquí, pero parece que está en Marruecos...". Obrero en Aulnay desde hace 22 años, Laurent Goy forma parte de los numerosos "no encartados" venidos este miércoles ante la sede del constructor. "Esta batalla concierne a todo el mundo. Como los demás, estaré de vacaciones en unos días, voy a intentar olvidar todo esto, pero no va a ser sencillo". En ese momento, a la salida del Consejo de Ministros, los ministros Arnaud Montebourg y Michel Sapin han presentado a la prensa su plan de recuperación del sector automóvil /3. Un medio de decir que el gobierno hace todo lo posible por PSA. Pero en el detalle, se ve sobre todo que el gobierno piensa en el después. "El gobierno está presente, pero cuenta con la democracia social", explica así el ministro del Diálogo Social, estimando que "por su expresión, hemos abierto un espacio de discusión, y esperamos en adelante una modificación en profundidad del plan social". "Pero no corresponde al gobierno hacer que las cosas se muevan, corresponde al diálogo social, ha subrayado. Acompañaremos la negociación, para facilitarla, y para asegurarnos de que una de las partes no sea dañada". Su homólogo de la recuperación productiva, por su parte, ha defendido la puesta en marcha de una "nueva estrategia industrial", basada en "el coche limpio y popular", asumiendo "el proyecto de un cambio progresivo de relación con el automóvil" y haciendo de "la transición energética una oportunidad industrial". **Arnaud Montebourg juega fuerte** El "plan Montebourg" pretende movilizar "al conjunto del sector automóvil y de los actores concernidos", que se reunirá en septiembre en una comisión paritaria para analizar el estado de la cuestión en lo referido a las necesidades, y se basará en la demanda pública (11.000 encargos de vehículos por el estado y las colectividades locales por año) y un equipamiento de puntos eléctricos ("alrededor de 350 puntos y un coste estimado en 5 millones de euros por ciudad", espera Montebourg, mientras que el Estado promete destinar 50 millones de euros para financiarlos), en doce grandes ciudades piloto (Burdeos, Grenoble, Rennes, París, Angulema, Orleans, Strasbourg, Niza, Le Havre, Aix-en-Provence, Rouen, Nancy). Una campaña de "puesta en valor del made in France" ha sido confiada a "cineastas militantes" (Cédric Klapisch y ...Luc Besson), que realizarán spots de publicidad, sin que sea precisado si lo hacen gratuitamente. Esperando atraer a los particulares, para quienes el plan prevé un aumento del bonus para los vehículos eléctricos (de 5.000 a 7.000 euros) y para los híbridos de 2.000 a 4.000 euros, un bonus condicionado

al mantenimiento de los precios de venta por los constructores. Para compensar el coste de esta ayuda (estimada en alrededor de 490 millones de euros), el ejecutivo pretende aplicar a partir de 2013 unos *malus* financieros a los vehículos más contaminantes. "Los *bonus* son de efecto inmediato, los *malus* son de efecto a unos meses, y serán discutidos y votados por el parlamento cuando se examine la ley de finanzas", ha explicado Montebourg. El objetivo del Ministerio se sitúa en alrededor de "100.000 vehículos limpios" vendidos en 2013, de los cuales 27.000 serían eléctricos (contra 5.000 actualmente) y 73.000 híbridos (contra 27.000 hoy). "Queremos hacer el vehículo limpio accesible a todos los bolsillos. ¡El coche de Zoé /4 que sale de las fábricas Renault de Flin será ya accesible a 13.400 euros!" ha asegurado a continuación, antes de llamar a una "movilización de sociedad". Algunas horas más tarde, un portavoz de Renault ha anunciado /5 que el constructor retrasaba al próximo año el lanzamiento de su coche ciudadano eléctrico, inicialmente previsto para este otoño. Una información desmentida por el grupo al anochecer. "Como consecuencia de los rumores sobre el lanzamiento de Zoe, Renault confirma que la comercialización tendrá lugar a finales de 2012 y que los primeros pedidos serán tomados a la salida del Mundial del automóvil", se puede leer en un comunicado /6. El ministro de la Recuperación Productiva juega fuerte en lo que aparece como el primer real anuncio político del nuevo poder, hasta ahora concentrado en el desmontaje de las medidas tomadas por Sarkozy y en un cambio de gobernanza esencialmente simbólico. A fin de no dejarse encerrar en un papel de ministro de la palabra voluntariosa pero impotente, Montebourg afirma que "en adelante, esta estrategia de utilización concreta del dinero público se acompañará de contrapartidas por parte de nuestros socios". Y ha citado "la perennización de los lugares de producción", el "mantenimiento en el territorio nacional" de los laboratorios de Investigación y Desarrollo (que gozarán de ventajas fiscales) y una "evaluación regular del uso de los fondos públicos", en particular por los sindicatos. Durante su conferencia de prensa, Arnaud Montebourg ha recobrado también sus acentos de "desmundializador", que le habían promovido como tercer hombre en las primarias socialistas. En particular atacando a "la Unión Europea que no sabe lo que hace". Según su opinión, "en el marco de la ofensiva de Francia en la reorientación europea", François Hollande va a llevar a la agenda de la UE "la cuestión de la Europa abierta y no en venta". "Nuestra política comercial no puede ser ya ingenua", y el "dumping desleal, social y medioambiental, no puede ya ser aceptado". En el punto de mira, los acuerdos de libre cambio UE-Corea /7, firmados en octubre de 2010, y que han impactado dolorosamente en la producción automovil continental, al mismo tiempo que se han disparado las importaciones de coches asiáticos. Según el portavoz del gobierno Najat Vallaud-Belkacem, el presidente Hollande ha saludado un plan "coherente y global", que sería "ejemplar en el plano social". Los asalariados de PSA, por su parte, parecen tener más dudas.

---

### Notas 1/

<http://www.mediapart.fr/journal/france/250712/psa-la-direction-annonce-une-perte-nette-de-819-millions-deuros-au-premier-sem> 2/

<http://www.mediapart.fr/journal/fra...> 3/

<http://www.redressement-productif.g...> 4/ <http://www.renault.com/fr/innovatio...> 5/

<http://lci.tf1.fr/economie/entrepri...> 6/

<http://www.media.renault.com/global/fr-fr/renault/Media/PressRelease.aspx?mediaid=33190>

[http://europa.eu/legislation\\_summar...](http://europa.eu/legislation_summar...)

<http://www.mediapart.fr/journal/france/250712/pour-les-salaries-de-psa-le-plan-du-gouverne>

ment-est-ecoeurant-et-indecent *Mediapart*. Traducción de Faustino Eguberri, Viento Sur.  
Correspondencia de Prensa: [germain5@chasque.net](mailto:germain5@chasque.net)

---

<https://www.lahaine.org/mundo.php/francia-se-empieza-a-ver-el-socialismo-d>