

El sector del metal: análisis y acción sindical.

CNT - SINDICATO DEL METAL DE MADRID :: 21/07/2014

Análisis del sector del metal y breve cronología de la acción sindical del sindicato del Metal de CNT-AIT Madrid.

En líneas generales, el sector del metal en el Estado Español, representa un 9% del PIB y el 25% de la producción bruta del reino. Su comercio exterior supone el 50% de las exportaciones y en este sector se invierte más o menos el 30% de toda la inversión en investigación y desarrollo.

El sector del metal es un sector estratégico y de gran importancia, no solo porque represente la mitad de las exportaciones del país o porque el dato de sus porcentajes de inversión en investigación y desarrollo sean tan altos. La industria del metal es tan importante porque suministra equipamiento y tecnología a múltiples sectores, como la sanidad, la energía, la industria del "ocio", el transporte, la comunicación, la construcción, la producción de herramientas que luego serán utilizadas en las demás industrias (martillos, alfileres, ordenadores, camiones, tractores, barcos...).

En definitiva, del sector del metal y su desarrollo tecnológico depende en gran parte la propia productividad de todos los sectores industriales, a los que equipa y suministra, por lo que todo desarrollo de esta industria es vital para el mejoramiento de la productividad de las industria que consumen. Por ello hay que comprender el peso de esta industria y entender que su potenciación es vital para el desarrollo del trabajo en general de cualquier país.

La siderurgia, la metalurgia no férrea, la fundición, la industria auxiliar del automóvil, los bienes de equipo, la máquina herramienta, las industrias mecánicas, eléctricas y electrónicas, los electrodomésticos, las industrias de las tecnologías de la información y un largo etcétera de actividades industriales conforman el sector del metal.

Un análisis exhaustivo de cada oficio integrado en la industria del metal sería motivo de realización de varios y largos análisis al respecto, por lo que aquí se va a dar lo que es un repaso general a la industria a la que pertenecemos, para pasar después a analizar los planteamientos de nuestra acción sindical.

Como no vamos a analizar la industria del metal a partir de los distintos oficios que la componen, vamos a dividirla para su análisis en su forma de organización, en base a su tamaño, es decir, si las empresas son grandes, medianas o pequeñas. Para nosotros, la cuestión de analizar la forma cuantitativa en la organización del trabajo en la industria del metal, debe de tener una importancia grande, ya que esto tiene que ver con nuestro modo de organización en el mundo del trabajo supeditado a la consecución de nuestros principios tácticas y finalidades. Para nosotros debe de ser muy importante analizar el trabajo desde su forma de organización concreta, porque es desde ahí donde partimos a estructurarnos como secciones sindicales, si bien la división empresarial, ha de ser superada en los propios

oficios y en los propios ramos. La organización en sindicatos por ramos, viene a responder a las necesidades estructurales de una industria, en cuanto a la organización de la lucha obrera y en cuanto a la previsión de la organización revolucionaria del trabajo.

1. La crisis en el sector del metal

Si bien el modo de organización empresarial, hace particulares algunos aspectos relacionados con el trabajo, dependiendo si es grande, mediana o pequeña la empresa, la raíz de todos los problemas de los explotados es la misma: la existencia del capitalismo. Las crisis, no solo afectan a una industria determinada, si bien alguna es más castigada que otras en ciertos momentos, por diversas coyunturas. Además y en particular, las crisis se desarrollan dentro de los ramos de industria de forma coyuntural.

En general, el sector del metal (el ramo entero), es uno de los que mas ha sentido la ultima crisis económica en el Estado Español, sobre todo en lo concerniente a la producción automovilística y afín (producción de coches, piezas y recambios, reparaciones) y a la industria del metal que trabajaba en la industria de la construcción (electricidad, fontanería, cerrajería, carpintería de aluminio...) El panorama concreto es que ha día de hoy hay mucha menos gente empleada en esta industria. Solo hay una excepción que es la del crecimiento a lo concerniente a la industria de la recuperación de metales o chatarra, la cual ha crecido en exportaciones (aprovechando por ejemplo la gran demanda de la industria metalúrgica de la R. P. China) en base a la incorporación a esta industria de muchos trabajadores que estando en situaciones de no tener ningún ingreso se dedican a recoger metales por las calles de las ciudades y pueblos de la provincia de Madrid de manera ilegal según la legislación laboral burguesa.

Toda esta perdida de empleos de esta época de crisis, junto a la continua desindustrialización del conjunto del estado español, a favor del desarrollo del sector servicios, nos dejan un panorama asolador, que no llega a mitigar la importancia que tiene esta industria, sobre todo sus trabajadores, en el proceso de transformación social en contacto con el mundo productivo propiamente dicho.

Para entender toda esta crisis en la industria del metal, necesitamos estar atentos al hecho de que vivimos en un mundo dominado por un capitalismo desarrollado basado en el liberalismo económico, donde la protección estatal del capitalismo patrio a dado paso al imperialismo económico mas salvaje que hayamos conocido. El proteccionismo económico estatal de antaño, basado en el control estatal de los sectores económicos estratégicos y en el desarrollo de cierta política social, ha dado paso a la liberalización extrema de mercados y a la privatización del sector público o estatal, considerado poco productivo por no estar en general encaminado a la batalla competitiva del mercado mundial.

La economía que va desde la de un pequeño taller, hasta una fabrica grande de una multinacional, al fin y al cabo esta supeditada a muchos más factores que no sean los puramente estatales. Si por ejemplo nos detenemos a ver los problemas de la industria automovilística en general y en que se derivan, lo tendremos mas claro que si solo nos centramos a analizar el problema concreto que tiene un taller de coches de Madrid, que cierra; resolviendo este análisis simplemente con la conclusión de que cerró por que bajó su clientela porque esta afectada por el paro que hay en el estado español; cosa que es cierta,

pero que no nos ayuda a resolver el problema del todo.

Para entender el problema global de la industria automovilística en el Estado Español, por poner un ejemplo que podría valer para la industria de electrodomésticos también, nos hemos de inmiscuir en la problemática del mercado capitalista mundial en este sector. Hemos de tener en cuenta, sobre todo, lo que supone para los trabajadores mundiales y de aquí del automóvil, la aparición de una nueva competencia mundial, creada por China, India y la consolidación de la industria Surcoreana. El hecho de que China a día de hoy, sea la primera productora de automóviles del planeta, de que la India entre al mercado como una seria amenaza de potencial productivo en el sector, de que la producción surcoreana se consolide con dificultades, etc. Esta suponiendo para los países donde tradicionalmente esta industria ha estado, y esta muy desarrollada, como EEUU, Japón, Alemania, Italia o Francia, muchas dificultades a la hora de competir con los precios que dan los asiáticos, que gozan de unas mejores condiciones para la competencia debido sobre todo a las diferencias de salario. A mayor tasa de explotación, mejor competencia y posibles mejores beneficios; también mayor posibilidad de convertir en capital los beneficios para expandir el volumen de negocio.

Ante esta ofensiva del mercado capitalista asiático, la industria del automóvil europea da una vuelta de tuerca mas a su proceder, en cuanto a las medidas que se toman para desarrollar una mejor competitividad (medidas que recaen directamente sobre el trabajador) y que durante los últimos años consistente en ofrecer una mejor calidad a un menor coste, bajo la practica de las llamadas deslocalizaciones o bien bajo los recortes de plantillas, bajadas y congelaciones de sueldos, ERTE,s, y otras medidas.

En sus principios, la industria automovilística era de carácter nacional en el sentido de la localización de la producción, Daimler, Benz, Porsche, Opel, Volkswagen, producían en Alemania, FIAT en Italia, Ford en EEUU, Skoda en Checoslovaquia, etc. El aumento de la competencia con la entrada sobre todo a esta industria de los japoneses, con unos medios de producción muy avanzados tecnológicamente y la aparición de industrias automovilísticas en otros países como España con SEAT o la URSS con diversas fabricas y mucha influencia en Europa del Este y Asia, propiciaron las primeras deslocalizaciones. Para competir había que hacer más rentable la producción y para ello se tenían que llevar las fábricas de automóviles a otros países donde los costes de producción fueran más baratos a la vez que ofrecieran calidad. De esta manera, fábricas como Ford, Chrysler, Toyota, Opel, Peugeot, Citroen... se comienzan a instalar en países donde pagan salarios más bajos a la vez que le ofrecen la posibilidad de desarrollar la producción con garantías. Si estas empresas no localizaron fábricas en Burundi, Chad, Mauritania o Malí, es porque estos países no les ofrecían ni estabilidad política suficiente para el desarrollo productivo, ni le podían dar obreros con un mínimo de calificación técnica a cargo del estado, ni tenían las infraestructuras mínimas como para rentabilizar en el apartado de transportes. En el Estado Español, después de la malograda experiencia de la Hispano - Suiza, se habían desarrollado fábricas como Pegaso, Santana y SEAT y se empezaron a instalar otras con capital de origen francés, norteamericano, japonés, alemán, etc. que buscaban producir sus coches a menor precio. La nueva vuelta de tuerca fue la adquisición de las propias marcas del capital español; SEAT pasó al grupo alemán Volkswagen, Talbot al grupo francés Peugeot - Citroen y Pegaso a la italiana Iveco y con ello se afectaron las condiciones laborales. En este

momento actual en que los competidores de China están avanzando tanto en copar las cuotas del mercado mundial del automóvil, la vida laboral del trabajador en este sector en el estado español depende de la política de rebaja de costes de salario, como medida principal para rebajar los costes de producción. La principal batalla que se desarrollara y se esta desarrollando en el mundo del trabajo del automóvil, tendrá que ver con el fantasma de la deslocalización. La amenaza consistente en llevarse las plantas de producción por parte de las multinacionales a otros países donde los costos de producción son menores, dan como resultado una política de precarización del empleo por la fuerza de la lógica capitalista de distribución de la producción. En estos casos es importante desarrollar la organización internacional de los trabajadores y potenciar la acción de la AIT. Las crisis son mundiales, porque el capitalismo también es mundial y los explotados se encuentran por todo el mundo. La causa de nuestra ruina, no es debida a que un obrero asiático tenga un sueldo medio de unos de 7 euros al día (excepto japoneses, coreanos y Singapur), hemos de ser conscientes que nuestros enemigos no son los obreros de los países de nueva industrialización, por el hecho de que estos sean salvajemente explotados con sueldos miserables, sino que nuestros enemigos son los que en todos y cada uno de los países del planeta explotan la fuerza de trabajo como una simple mercancía que fluctúa su precio, siempre bajo los intereses de ganar aun mas dinero por parte de los capitalistas.

En este sentido, es importante potenciar y seguir apoyando, como hemos hecho, las acciones internacionales que se han dado por el conflicto de Portinox - TEKA (en este caso en el sector de los bienes de consumo) y que han movilizado a varias personas en varias ciudades de Europa y donde nuestro sindicato ha participado junto al SOV de Guadalajara realizando tres concentraciones en las puertas de las instalaciones que tiene esta empresa en Alcalá de Henares.

La sobreproducción en el mercado mundial de automóviles, unido al empobrecimiento generalizado de las clases laboriosas, hacen aun mas salvaje esta competencia, que a su vez se traslada a otros ramos de la producción de la industria del automóvil. Se venden menos coches, se recambian menos piezas, se hacen menos revisiones... hay mas accidentes de trafico.

Así, en la provincia de Madrid, la crisis, o más bien las políticas derivadas de la crisis, no solo han afectado a las grandes empresas como Iveco, Peugeot-Citroen o Jhon Deere, sino que también a las fábricas de repuestos de automóviles y a los propios talleres mecánicos - eléctricos y de chapa y pintura de los que en Madrid, hay miles.

Las crisis en ramos enteros de la producción, atañen a toda su organización laboral, ya sea en grandes fabricas, fabricas o talleres y en el caso de la industria automovilística, ya que la hemos cogido de ejemplo, la crisis afecta desde las plantas de producción de coches, como a su red de distribución, a la fabricación de recambios y a la bajada de numero de reparaciones. Esta realidad, nos debe de hacer pensar, en la mejor manera de organizarnos, ante la estructuralidad ramal de industria con la que se dan en la práctica estas crisis. Por lo que creo que no es descabellado decir, que debería haber cierta unión estructural entre todos los trabajadores del sindicato que pertenezcan de manera clara a una misma industria. De esta manera, operarios de las plantas automovilísticas, operarios de fábricas de repuestos, mecánicos, chapistas, etc. deberían estar coordinados convenientemente

independientemente de la empresa en que trabajen o de su tamaño.

No trato aquí de hacer un análisis exhaustivo sobre el sector automovilístico, tan solo quiero mostrar como los problemas estructurales de la economía capitalista mundial, terminan de condicionar los problemas de industrias enteras concretados en la forma directa de organización de nuestro trabajo.

Hay otros problemas en los que esta inmiscuido el ramo del metal, que son de carácter mas estatal, aunque como en los problemas derivados del mercado capitalista mundial, estos afecten de forma estructural a toda una industria. Como ejemplo podemos poner la construcción. Este sector ha sido el mas ampliamente castigado en la región de Madrid, por la sobreproducción (millones de casas sin habitar, mientras hay gente viviendo en la calles y se cometen varios desahucios diarios) y por la corrupción... Toda esta crisis de sobreproducción, se ha traducido en miles de despidos en diversos oficios: albañiles, encofradores, gruistas, maquinistas, camioneros, operarios de fabricas de cemento, de canteras de yeso, pintores... y en lo que al metal se refiere, se perdieron un montón de puestos de trabajo entre electricistas, fontaneros, tuberos, soldadores, cerrajeros, ascensoristas, mozos de almacén, carpinteros de aluminio... A pesar de ello nunca se organizo una respuesta generalizada entre todas las ramas que tienen que ver con la construcción. Transportes, Metal, Minería, Química, Construcción, Madera y Servicios, debían haber sido los ramos que se tenían que haber organizado y que deben de mantener contactos fluidos al compartir una igual área de producción.

Sobre la necesidad de organización entre los trabajadores de un mismo oficio, independientemente del tamaño y de la empresa en la que trabajen, es algo obvio, que no voy a detenerme en ello. Lo que si creo que tiene más interés es ver como desarrollamos nuestro trabajo en nuestras organizaciones de base en las empresas, que son las secciones sindicales.

Nuestra acción sindical en la gran empresa de más de 100 trabajadores, solo la podemos considerar de forma casi testimonial. A pesar de los esfuerzos de algunos compañeros que están o han estado encuadrados en este tipo de empresas, la situación dista mucho de ser suficiente.

Si queremos que algún día podamos ser capaces de gestionar la producción, debemos de desarrollar secciones sindicales estables, ya sean legales o alégales, que lleguen en un momento dado a ser capaces de continuar con la producción eficazmente bajo la forma del comunismo libertario. Sin esas bases, que son las secciones sindicales, dificilmente podamos hacernos con el control de ninguna industria de gran tamaño.

Sabemos todos de las dificultades que se nos presentan a la hora de desarrollar secciones sindicales en empresas grandes y estas no distan mucho de las que se puedan presentar en las empresas medianas o pequeñas, aunque solo el factor cuantitativo, nos hace abarcarlas de distintos modo.

Si bien en las grandes empresas es necesario consolidar férreamente las secciones sindicales, en las pequeñas empresas, tipo taller o cuadrilla, lo necesario es la organización a nivel inter-empresarial. Llegado el momento, conseguir el control obrero sobre la industria

aeronáutica en la región de Madrid, bastaría con controlar la fábrica de CASA, pero conseguir el control obrero sobre la cerrajería, dependería de la organización interempresarial independiente de los obreros que se ocupan de estos trabajos y que suelen estar en empresas no muy grandes.

También en las grandes empresas nos tenemos que enfrentar de una manera mas marcada al hecho de la política de división y aislamiento que sufrimos cuando llevamos a cabo nuestra actividad sindical, entre otras cosas, porque no es lo mismo ser 1 o 3 entre 200, que 2 entre 5 trabajadores. Mientras que otras formas de hacer sindicalismo conviven con el patrón, e incluso este las utiliza como herramientas validas para sus intereses, cuando aparece una sección sindical en una empresa, saltan todas las alarmas del patrón y normalmente como primer objetivo se plantea su destrucción. Para ello utilizan la táctica de aislamiento. El patrón, en su afán de dividir a los trabajadores que velan por sus intereses, utiliza la propaganda en contra de nuestras secciones sindicales, te intenta marginar de los demás trabajadores utilizando mentiras o amenazas si hace falta, dirán que el sindicato no es reconocido, que su acción no vale para nada y eso solo porque ese es su interés y deseo. Si bajo la táctica de aislamiento, no consiguen parar a la sección sindical, comenzaran a amenazarte con el despido o a putearte en el trabajo de diversas maneras, tantas como para escribir un libro. A veces te despiden ilegalmente a la primera o si son más inteligentes esperan la mínima oportunidad. Esta realidad aunque nos suponga muchas dificultades, demuestra que nuestra acción sindical es realmente valida y útil, ya que la reacción patronal tiende a eliminarla de raíz.

Si el enemigo nos ataca es porque significamos un peligro serio para ellos y eso no debe ser motivo de desaliento, sino motivo de superación, lo que nos debería de preocupar es el hecho de que el enemigo no nos atacara. Hay muchos que creen que la acción sindical del sindicato no es mas amplia entre los trabajadores, porque pueda resultarles muy radical, en realidad la mayoría de nuestros planteamientos son compartidos por los trabajadores, porque entre otras cosas son planteamientos hechos por trabajadores explotados mismos. El problema no esta en lo que planteamos, el problema esta a la hora de defender esos planteamientos. Vivimos en unos momentos en el que los trabajadores se cuestionan seriamente la utilidad del estado, el politiquero, el sistema financiero. Son momentos en los que los trabajadores no quieren vivir como viven, pero también son momentos en los que no terminan de dar el paso hacia una alternativa.

Muchas veces nuestra acción sindical en estas empresas, es fulminada, mediante EREs, despidos arbitrarios apoyados por el sistema judicial o cierres de empresa. En muchos casos creamos secciones sindicales cuando la cosa esta muy difícil y estas no pueden durar más que lo que dure la existencia de la empresa. La acción sindical de CNT, a veces es tan temida por los empresarios, que prefieren cerrar los negocios, aunque después habrán otros, antes que albergar en ellos afiliados nuestros. Esto para nosotros debiera ser bueno, pero ciertamente nos hace enfrentarnos con el problema de la continuidad de nuestras secciones sindicales en las empresas grandes, cosa que poco a poco vamos superando, como con el trabajo en GELTER y el discontinuo pero continuado trabajo hecho en Indra.

Nuestra acción sindical en la pequeña y mediana empresa, ha sido mas prolifera y es donde quizás hayamos tenido más éxitos. Teniendo en cuenta de que numéricamente mas del 90%

de las empresas relacionadas con el sector del metal, son empresas de menos de 50 trabajadores, no es extraño, que el afiliado medio, venda su fuerza de trabajo en una de estas empresas.

Serpista y Hermeriel, son nuestras secciones sindicales más veteranas, y aunque debieran tener mas contacto con el sindicato, siempre están en los momentos más importantes como son las huelgas generales.

ERION ha sido uno de los ejemplos más importantes de lucha contra la represión sindical de nuestro sindicato. En este conflicto se ha comprobado la capacidad que tenemos de respuesta como sindicato, teniendo en cuenta la ayuda de los sindicatos de la FL de Madrid. Ejemplos como este para nosotros son muy importantes, ya que el ser capaces (con mucho esfuerzo, sobre todo de los compañeros que pertenecen a esas secciones), de ser eficaces contra la represión sindical, es un paso para el afianciamento de nuestro modelo sindical en el mundo real del trabajo. Respecto a la lucha contra la represión sindical, se han tenido más éxitos, como fue el caso del compañero Abe, lo que si se quiere viene a reforzar el que es un hecho la capacidad del sindicato y el que es posible avanzar en cuanto a la consolidación de la secciones sindicales de CNT en las empresas siempre y cuando tengamos fuerza para responder a la represión sindical y de que nuestros afiliados en esas empresas tengan claro su cometido y sean bastante fuertes de mente como para aguantar todas las ofensivas patronales que nos lanzan y nos van a lanzar.

Otros casos importantes, quizás mas como experimento, que como otra cosa, fue la acción sindical en la empresa D'Velasco, debido a su duración. La sección sindical de fontaneros de la empresa contaba con casi todos los trabajadores adheridos al sindicato y todas las reivindicaciones se consiguieron, llegándose incluso a intentar eliminar el comité de empresa dirigido por un falangista afiliado a CCOO, e imponer el modelo sindical nuestro en la empresa, cosa que de hecho se consiguió en la practica, hasta que esta decidió no contratar mas trabajo. La acción sindical de esta sección, demostró que nuestro modelo sindical además de ser valido, es tremendamente eficaz, llegándose a resolver problemas enquistados en la empresa desde su fundación. La solidaridad entre los compañeros, las asambleas, la unidad de acción, demostraron ser más eficaces y poderosas herramientas de lucha, que la burocracia sindical.

También en MYPESA, se desarrollo una lucha importante...

Nuestra acción sindical en la pequeña y mediana empresa aun es insuficiente. En la región de Madrid se encuentran instaladas cientos de empresas de la rama del metal, encuadrada en diversos oficios, grandes y pequeñas carpinterías de aluminio, grandes y pequeños talleres de reparación de coches, grandes y pequeñas tornerías...

En la pequeña empresa, es en donde tenemos ahora mismo más afiliados; mecánicos, ascensoristas, fontane-ros, electricistas, soldadores, electrónicos y donde desarrollamos gran parte de nuestro trabajo en resolver conflictos, que finalmente no se derivan en grandes luchas. La capacidad de acción sindical que tenemos en una empresa pequeña no es muy amplia y queda reducida a muy pocas personas, aunque por ello no quiero decir en absoluto, que esta no sea necesaria. Teniendo en cuenta que dentro del ramo del metal están encuadrados oficios que normalmente desarrollan la producción bajo empresas de

carácter pequeño, como puedan ser la orfebrería, la micromecánica, las reparaciones de electrodomésticos... La mejor forma de desarrollar una lucha eficaz en estas industrias es con la estrecha organización de las diferentes secciones sindicales de las empresas pequeñas.

Ante todo y sobre todo hay que decir que la acción sindical ha de estar encaminada a la consecución de la revolución social y no simplemente a cuestiones tácticas a resolver como sean las referentes a cantidad o a cualquier coyuntura social.

2. Confemetal, el enemigo inmediato del los trabajadores del sector del metal

Confemetal, la organización patronal de la industria del metal en España, representa a más de 150.000 empresas industriales, de comercio y de servicios que dan empleo a más de un millón seiscientos mil trabajadores, lo que supone un ocho por ciento del empleo total en España.

Teniendo en cuenta estos datos debemos considerar a Confemetal como el organismo explotador que en la práctica y de manera directa, depende la organización de nuestra explotación, amparada por el legalismo y la protección del estado.

Ante toda esta ofensiva general del capital, amparado en la crisis, nuestros ataques hacia esta patronal se deberían de intensificar.

La organización de nuestra acción sindical se debiera de estructurar de la siguiente manera:

Potenciando y afianzando la sección sindical de empresa: Teniendo en cuenta el carácter revolucionario de nuestra organización, la cual tiene como cometido la incautación de la propiedad burguesa, para poner la producción al servicio de los trabajadores para su gestión integral en comunas, resulta totalmente necesario el mantener estructuras mas o menos estables en todos los centros de producción posibles, para así poder hacerse en un futuro, de una manera mejor, esa incautación y después distribución y gestión de este ramo industrial entero. En el capitalismo, la afianzación de las secciones sindicales en las empresas, nos asegura, capacidad de lucha, desarrollo organizativo y con el tiempo nos supondrá la posibilidad real de poder poner esta industria al servicio de la nueva sociedad de un modo menos traumático.

Atendiendo a los problemas que surgen en un mismo oficio: Sobre todo en los casos donde un oficio se suele organizar a través de múltiples empresas pequeñas, hay que potenciar la relación de los trabajadores y su organización sindical. Tanto los contratos basura, como la actividad de los trabajadores en empresas pequeñas son elementos de desunión de los trabajadores. El sindicato debe de ser el elemento unificador de los trabajadores, de un mismo oficio, de una misma industria o ramo y de los mismos trabajadores como clase social. Las ofensivas patronales que se dan en un mismo oficio difícilmente pueden ser contestadas de manera unilateral desde los pequeños talleres.

Atendiendo a problemas estructurales de una industria determinada: Como hemos intentado explicar antes, los problemas de una industria determinada pueden afectar a varios ramos (construcción: metal, transportes, minería, química, servicios...), (automóviles: química,

metal, servicios, transporte...) y también los problemas de una industria afectan a varios oficios (automóvil - metal: operarios de fábrica, torneros, chapistas, mecánicos, equipos electrónicos, siderometalúrgicos...). Para hacer frente a problemáticas de gran calado en el mundo del trabajo es necesaria la cooperación y organización de todos los trabajadores a los que afecte de manera directa o indirecta la situación concreta.

Atendiendo a la ofensiva internacional capitalista: Potenciar la lucha internacional e internacionalista atendiendo a las necesidades organizativas del proletariado mundial ante el imperialismo. Estrechar los lazos de unión entre los proletarios de distintos países en confrontación contra el capitalismo internacional. Luchar contra el fascismo, el racismo y la xenofobia. Potenciar la AIT, desarrollando la lucha contra las multinacionales.

Atendiendo las exigencias de la acción social revolucionaria: Nunca olvidarse de los principios, tácticas y finalidades. Tener los pies en la tierra y desarrollar los elementos necesarios para que la revolución sea posible.

Artículo publicado en el número 2 de Fragua Social.

https://www.lahaine.org/mm_ss_est_esp.php/el-sector-del-metal-analisis-y-accion-si