

Enfrentan en GM Canadá realidad del TLC (Reforma 25/09/17)

Enfrentan en GM Canadá realidad del TLC (Reforma 25/09/17) Bloomberg Nueva York, Estados Unidos (25 septiembre 2017).- La temperatura es de 28 grados centígrados y los trabajadores en huelga en una planta de General Motors Co en Ingersoll, Ontario, se agrupan alrededor de un barril donde arde madera. El fuego es un guiño a la tradición de trabajo, a pesar del calor de septiembre, ya que el sindicato inicia la primera huelga en una planta de montaje de automóviles de Canadá desde 1996. "Sabemos que habrá pelea", dijo Gordie Todd, un veterano que lleva 27 años en la planta, la cual hace el modelo más vendido Equinox, la semana pasada. "En los últimos tres o cuatro contratos hemos aceptado lo que la compañía nos trajo solo para mantenerla en marcha, y ahora es nuestro turno de recuperar un poco de ese pastel". Mucho ha cambiado para los trabajadores de las automotrices canadienses desde 1996. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte fue implementado en 1994, e incorporó al competidor de bajo costo México al flujo libre de aranceles del comercio de automóviles en el continente. Canadá perdió más de 53 mil puestos de trabajo en plantas automotrices del 2001 al 2014 antes de que el empleo repuntara levemente, según el centro de investigación de la política automotriz en la universidad de McMaster. Los trabajadores dicen que este es el momento justo para tomar una posición. Mientras los negociadores se reúnen en Ottawa para continuar la renegociación del TLC, el Presidente de Estados Unidos, Donald Trump, ha prometido "volver a hacer grande a Estados Unidos.", devolviendo puestos de trabajo de manufactura al país. El Primer Ministro canadiense, Justin Trudeau, quiere mejorar las protecciones laborales bajo el pacto en las conversaciones y tiene un decidido nuevo aliado en estas tratativas: Jerry Dias, el presidente del sindicato de trabajadores automotores Unifor. Dias se convirtió en el centro de atención en la última ronda de conversaciones al presionar para que los salarios mexicanos se igualaran a sus contrapartes estadounidenses y canadienses. "Ahora estamos renegociando el TLC y esto es una gran noticia, una noticia internacional, que hemos cerrado esta planta de General Motors", dijo Todd Sleeper, quien trabajó en la fábrica, conocida como CAMI, durante cuatro años desde que fue despedido de una planta cercana de Caterpillar Inc. Esta fue cerrada después que los trabajadores se negaron a aceptar un recorte salarial del 50 por ciento y parte de la producción fue trasladada posteriormente a México. "Tenemos que empezar a proteger los empleos aquí en Canadá". Una de las principales razones de la pérdida de los trabajos de montaje automotor en Canadá es familiar para cualquiera que lea los tweets de Trump: México. Con sus salarios significativamente más bajos, fuertes incentivos, acuerdos de libre comercio con otros países, menores costos de manufactura y una creciente mano de obra calificada, el país ha vencido a Canadá y Estados Unidos al obtener al menos ocho de cada nueve plantas de ensamblaje norteamericanas anunciadas entre el 2011 y 2016, según el Centro de Investigación Automotriz. Aunque CAMI viene produciendo a toda máquina con tres turnos al día, seis días a la semana, desde hace ocho años, también ha sentido el impacto directo del ascenso de México. En enero, GM desplazó de CAMI a México la producción de su modelo GMC Terrain, lo que le costó a la planta canadiense cerca de 400 puestos de trabajo.