

EEUU: Lo que ganó el sindicato 'United Auto Workers'

JOHN CASSIDY :: 20/11/2023

Aprovechando los elevados beneficios de la industria y la escasez de mano de obra, el sindicato obligó a los tres mayores fabricantes de automóviles a hacer grandes concesiones

La huelga continua de seis semanas de los miembros del sindicato United Auto Workers (UAW) parece haber llegado a su fin. Después de llegar a acuerdos con Ford y Stellantis la semana pasada, los líderes de UAW llegaron a un acuerdo provisional con General Motors (GM) el lunes 6, abriendo el camino para una vuelta completa al trabajo. Aunque todavía no se han hecho públicos algunos detalles de los acuerdos, está claro que la UAW ha logrado una victoria histórica para sus miembros. Aprovechando los elevados beneficios de la industria y la escasez de mano de obra, el sindicato obligó a los tres mayores fabricantes de automóviles a hacer grandes concesiones no sólo en materia salarial, sino también en otros ámbitos.

Shawn Fain, líder de la UAW, ha saludado el resultado de la huelga como una gran victoria para todo el movimiento obrero, y tiene razón. Al igual que los recientes acuerdos entre los Teamsters y UPS, los trabajadores de la salud y Kaiser Permanente, y el Gremio de Escritores y los estudios de Hollywood, el acuerdo provisional entre la UAW y las Tres Grandes ha demostrado que, incluso en la economía fisurada y externalizada del siglo XXI, los trabajadores organizados todavía pueden ejercer un poder considerable, especialmente en condiciones económicas favorables. Esto no sorprende a nadie que conozca la historia del trabajo, pero es una lección que en las últimas décadas se ha perdido a menudo o se ha ocultado deliberadamente.

Antes de la huelga, la atención de los medios de comunicación se centró en cuatro de las reivindicaciones básicas de la UAW: salarios mucho más altos, incluido el restablecimiento de los ajustes automáticos por el coste de la vida; la eliminación de un sistema salarial de dos niveles que se introdujo hace más de quince años; una vía para sindicalizar las nuevas plantas de vehículos eléctricos; y el restablecimiento de las pensiones definidas y el seguro médico para los jubilados del sindicato. En las tres primeras áreas, el sindicato parece haber conseguido lo que quería. Únicamente en el ámbito de las prestaciones a los jubilados, las empresas automovilísticas lograron mantener la línea.

En virtud del nuevo contrato de trabajo con Ford, que sirvió de modelo para los acuerdos con Stellantis y GM, los trabajadores de la línea de producción con todos los derechos adquiridos recibirán aumentos acumulativos del salario por hora de alrededor del veintisiete por ciento, y algunos miembros de oficios especializados recibirán aumentos de más del treinta por ciento.

Además, todos los miembros del sindicato recibirán ajustes anuales por el coste de la vida basados en la tasa de inflación de los precios al consumo. En conjunto, estas disposiciones elevarán el salario máximo por hora de los trabajadores de producción de Ford de 32,05 a 42,60 dólares en el transcurso del contrato, que estará en vigor hasta 2028, y el salario por

hora de los trabajadores cualificados de 36,96 a 50,97 dólares, según el sindicato.

El acuerdo también acortará el tiempo que tardan los nuevos contratados en cobrar su salario íntegro. Con el sistema salarial de dos niveles introducido en 2007, los nuevos trabajadores de Ford cobraban aproximadamente la mitad que los más veteranos, y tardaban ocho años en recuperar la diferencia. A partir de ahora, los recién contratados cobrarán el ochenta y cinco por ciento del salario máximo a los dos años, y el cien por cien a los tres. De aquí a octubre de 2025, según el sindicato, algunos trabajadores de Ford verán duplicado su salario por hora gracias a esta disposición.

Dado que el año pasado GM y Ford obtuvieron cada una más de diez mil millones de dólares en ingresos de explotación, siempre les iba a resultar difícil resistirse a las demandas salariales de la UAW. Lo que quizá sea más sorprendente es la disposición de las empresas a hacer concesiones en la sindicalización de las fábricas de vehículos eléctricos que son clave para el futuro de la industria. Según la dirección de UAW, el acuerdo con Ford permitirá al sindicato organizar a los trabajadores de una nueva planta de baterías que el fabricante de automóviles está construyendo en Marshall, Michigan, y en una nueva planta de vehículos eléctricos. en Tennessee que es una empresa conjunta con una empresa surcoreana de baterías eléctricas, SK Innovation. Además, los trabajadores de las plantas existentes, que fabrican principalmente vehículos y componentes para vehículos propulsados por motores de combustión interna, tendrán la oportunidad de cambiar a plantas de vehículos eléctricos.

En el ámbito de las prestaciones de jubilación, Ford acordó aumentar sus aportaciones al plan 401(k) hasta aproximadamente el diez por ciento para los trabajadores de más edad, pero el nuevo contrato no incluye el restablecimiento de una pensión de prestación definida ni un seguro médico para jubilados para todos los empleados. Esto no fue realmente sorprendente. En 2009, el elevado coste de las prestaciones de jubilación fue uno de los factores que llevaron a GM y Chrysler a solicitar la protección por quiebra. La dirección actual de las empresas automovilísticas es extremadamente reacia a restaurar el antiguo sistema.

En esta cuestión, Fain y sus miembros no prevalecieron. Sin embargo, en conjunto, los nuevos contratos reivindicaron la estrategia agresiva pero deliberada del líder cincuentón de UAW, que no fue elegido para su cargo hasta principios de este año. En lugar de llamar a la huelga a todos sus miembros a la vez, Fain se centró en plantas concretas que eran especialmente importantes para las empresas automovilísticas. Esta táctica pilló a las empresas "con el pie cambiado y resultó muy eficaz", me dijo Marick Masters, profesor de negocios de la Wayne State University. "Las empresas sabían que iban a tener que aumentar considerablemente sus costes de empleo, pero creo que acabaron aumentándolos bastante más de lo que les hubiera gustado".

Durante el fin de semana, Bob Lutz, ex presidente de Chrysler, afirmó que los nuevos contratos podrían socavar seriamente las perspectivas de futuro de las Tres Grandes. "En el pasado, la UAW siempre tuvo un respeto realista por las necesidades de una empresa automovilística para seguir siendo competitiva", dijo Lutz, en una entrevista radiofónica. "Esta vez, no lo han hecho".

Eso está por ver. Según Ford, el acuerdo aumentará sus costes entre ochocientos cincuenta

y novecientos dólares por vehículo. En un momento en que el precio medio de venta de los coches nuevos ha subido a unos cuarenta y ocho mil dólares, el fabricante de automóviles parecería tener un amplio margen para prosperar.

Sin embargo, al igual que GM y Stellantis, Ford obtiene la mayor parte de sus beneficios vendiendo todoterrenos y camiones que consumen mucha gasolina y que puede que no existan dentro de una década. Más abajo en la hoja informativa de la UAW sobre el acuerdo con Ford hay una línea relativa al acuerdo sobre los esfuerzos de sindicalización en la nueva planta de baterías de la empresa en Marshall: "Se negociarán disposiciones especiales relativas a la flexibilidad operativa en función de las circunstancias únicas de las operaciones de fabricación". En otras palabras, los vehículos eléctricos representan un nuevo modelo de producción para la industria automovilística, y aún quedan por concretar muchos detalles de este modelo en un momento en el que la competencia de Tesla y de las empresas automovilísticas de propiedad extranjera se está intensificando.

"La gran pregunta y el gran reto que tenemos por delante sigue siendo el mismo: si estas empresas estadounidenses van a sobrevivir a la transición a los vehículos eléctricos", dijo Masters. Los sindicatos y la dirección de las Tres Grandes volverán pronto a la mesa de negociación. Mientras tanto, los trabajadores se han asegurado un buen acuerdo.

newyorker.com. Traducción: Antoni Soy Casals para Sinpermiso.

<https://www.lahaine.org/mundo.php/eeuu-lo-que-gano-el>