

La Nissan y el problema de nacionalizar empresas en un contexto de capitalismo global

JON IBAIA :: 11/06/2020

La Nissan y el problema de nacionalizar empresas en un contexto de capitalismo global, que determina las normas de competitividad

El cierre de la NISSAN en Catalunya, responde a un ejemplo de manual sobre lo que significan los procesos de centralización y concentración de capitales en el modo de producción capitalista. NISSAN aspira a reducir sus “costes fijos” en 2600 millones de euros anuales y, aprovechando el marco de integración productiva y accionarial RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI, reorganizarse en un mercado como es el del automóvil, sumido desde bastante antes del COVID-19 en un problema de exceso de capacidad productiva en función de la demanda existente.

RENAULT posee el 43% de las acciones de NISSAN y ésta el 15% de RENAULT. El cierre de la planta de Catalunya, parece estar encaminada a reforzar la producción en suelo francés - ¿nacionalismo?- y centrar la producción de NISSAN en el mercado de extremo oriente, donde puede tener condiciones productivas más ventajosas. Ventajas por salarios más bajos o por todo lo contrario, es decir, factorías japonesas en las que el proceso de robotización intensivo ha reducido la incidencia de los costes laborales directos, pero que precisa amortizar las inversiones tecnológicas expandiendo la producción.

No está claro todavía qué pasará. Puede incluso que el anuncio del cierre de la planta de Barcelona, no sea más que un recurso para presionar a los sindicatos en una negociación a la baja de salarios y despidos pactados para aumentar la competitividad, ya que NISSAN alega unas pérdidas interanuales de 800 millones de euros, pero el problema del sector automovilístico es mundial y profundo.

¿Soluciones? Desde las organizaciones de izquierdas, comienza a surgir con cierta fuerza la “nacionalización” para sostener la actividad productiva de la NISSAN y evitar la catástrofe de la pérdida de 3000 empleos directos y unos 25.000 indirectos, en una coyuntura de crisis general generada por el COVID-19. El vicepresidente del gobierno Pablo Iglesias, en unas declaraciones, como mínimo dejó entrever que no lo descartaban y Gabriel Rufián de ERC apostó de manera abierta por la nacionalización como solución.

Ahora bien, ¿es realmente una solución que el Estado español se haga cargo de una empresa que, en un contexto de capitalismo global, su accionariado entiende que no es rentable? ¿Qué solución para su “reflote” y su viabilidad puede aportar la “nacionalización” de la NISSAN, a parte de continuas inyecciones de recursos financieros públicos para su sostenimiento? Porque de lo que hablamos, es de fabricar automóviles en un contexto de exceso de capacidad productiva y donde los precios de producción se establecen en la práctica internacionalmente. Evidentemente estamos hablando de 25.000 miembros de la clase trabajadora con sus familias incluidas, pero también de lo que estamos hablando es de

capitalismo, cuya lógica es la de costes y beneficios.

En el corto plazo, quizás la nacionalización sea una solución para abordar el drama humano del desempleo y el tremendo daño que un hipotético cierre de la planta en Barcelona, generaría a la economía de Catalunya, pero no hace falta ser un avezado economista para entender que los coches que se fabrican, tienen que ser vendidos en un mercado internacional, con una estructura de costes determinada.

Es muy diferente nacionalizar el sector energético, con unos consumidores finales dentro del marco estatal español, unos costes de importación, producción y distribución determinados y con unos márgenes de ganancia ligados estrictamente a la capacidad oligopólica del sector. Los beneficios obtenidos por emporios como IBERDROLA, NATURGAS y compañía, descontando inversiones para desarrollar recursos procedentes de energías renovables, mejoras en la productividad y/o el servicio, el resto constituye el margen con el que abaratar el precio de los consumidores finales, o mejoras competitivas reduciendo los costes energéticos. Pero por supuesto, cualquier movimiento de nacionalización sin plantearlo en los sectores de la banca y sin establecer mecanismos de fuerte control y regulación de los movimientos de capitales financieros, es construir castillos en el aire... no obstante sigamos.

En el caso de ALCOA en Galicia, observamos problemas parecidos a los de la NISSAN en Barcelona, incluyendo el desastre económico que supondría para la región en términos de Producto Interior Bruto y aumento del desempleo. ¿Nacionalización también de ALCOA? ¿Cuál será la siguiente, Mercedes en Gazteiz, la Volkswagen en Iruña?

Imaginemos que el cierre de la NISSAN sea un hecho y que el gobierno español y el de la Generalitat aborden su “nacionalización”. Se salvan los 3000 empleos directos, el reformismo complacido por su batalla ganada... ¿tendrá que ser una gestión “pública” la que afronte el problema de exceso de capacidad productiva instalada pactando con los sindicatos la viabilidad económico- financiera de la planta? ¿Recuperarán competitividad vía salarial o instrumentalizarán la reforma laboral que permite despidos a veinte días por año trabajado? Porque evidentemente la feroz competencia de VOLKSWAGEN y del resto de marcas, no va a aceptar pasivamente que de pronto los coches NISSAN sean subvencionados de manera directa o indirecta con dinero público, además de ser ilegal dentro de las reglas de juego de la Unión Europea. Pero es que vayamos más allá... y fabulemos incluso que el gobierno PSOE-PODEMOS en un acceso de izquierdismo radical, determine que la NISSAN en lugar de nacionalizarse, va a estar bajo “control obrero”, ¿qué implicaciones tendría en un mercado capitalista con sus reglas?. El corrupto ex-responsable del F.M.I. Don Rodrigo Rato, decía aquello de “es el mercado, amigo...” y sabía de lo que hablaba.

No se pueden realizar en el contexto del mercado capitalista global experiencias de tipo “micro-progresistas” que no cumplan con los requisitos funcionales del capitalismo, y menos aún en sectores manufactureros dependientes de un fuerte comercio intra-industrial de piezas y componentes regido por el dumping social. Ya tenemos experiencia en Euskal Herria de las derivas del cooperativismo, perla del progresismo, y en lo que se han convertido supuestas “cooperativas” por todas y todos conocidas.

Nos encontramos ante una transformación del modo de producción capitalista que, mucho nos tememos, la crisis del COVID-19 va a acelerar vertiginosamente. La sobreacumulación y el subconsumo de las masas como caras de una misma moneda, aceleran los procesos de concentración y centralización de capitales y luchas competitivas en las que el progreso tecnológico genera situaciones de desempleo estructural y el sistema asume con naturalidad que un creciente porcentaje de la población se encuentre por debajo de las líneas de pobreza en las sociedades capitalistas centrales.

Lo fácil sería sumarnos a las consignas de nacionalizaciones promovidas por la izquierda y la socialdemocracia, pero debemos ser capaces de ver más allá, pues lo que pueden aparecer como “victorias” en el corto plazo, pueden derivar en derrotas políticas e ideológicas a medio y largo. Lamentablemente situaciones de este tipo no van a ser raras en los próximos tiempos, y nuestra única arma es acelerar el proceso de reconstrucción del movimiento comunista con capacidad de responder a estos desafíos con un programa político propio, acumular fuerzas y estar en condiciones de plantear una alternativa a lo que se nos viene encima.

Jon Ibaia, militante de Herri gorri

<https://herrigorri.com/2020/06/09/la-nissan-y-el-problema-de-nacionalizar-empresas-en-un-contexto-de-capitalismo-global-que-determina-las-normas-de-competitividad-por-jon-ibaia-militante-de-herri-gorri/>

<https://ppcc.lahaine.org/la-nissan-y-el-problema>