

Fábulas del social-liberalismo: El ¿ejemplo? Obama y General Motors

CHARLES-ANDRÉ UDRY :: 22/06/2009

Las capacidades instaladas mundialmente, que son de 70 millones de coches, jamás serán utilizadas. Serán destruidas, según las exigencias de la ley del valor de Marx

1.- Indicábamos en nuestro artículo escrito a finales de marzo de 2009[1] que uno de los test del desarrollo de una crisis duradera -la recuperación será muy lenta y la destrucción de capitales enorme- se manifestará en el sector del automóvil en los Estados Unidos. El lunes 1 de junio, GM (*General Motors*) se declaraba en quiebra.

De hecho, la crisis de sobreproducción existe desde hace años en el sector del automóvil, no sólo en los Estados Unidos, sino a escala mundial. Incluso en el caso de recuperación económica, las capacidades instaladas mundialmente, que son actualmente de 70 millones de unidades, jamás serán utilizadas. Serán destruidas, según las exigencias de la ley del valor, tan eficazmente expuestas por Marx.

La generalización del leasing y la creación de múltiples bancos -controlados a menudo por los grandes constructores- debían asegurar la demanda a crédito. Esta demanda era estimulada por campañas publicitarias que movilizaban ingentes cantidades de dinero a escala mundial. A esto se añadía la obsolescencia acelerada de los modelos, en términos físicos y normativos.

En lo referente a la producción, la utilización de asalariados/as eventuales se había convertido en la regla a fin de debilitar la resistencia colectiva de los trabajadores y para asegurar “el ajuste más rápido del empleo” a las fluctuaciones de la demanda, con el pretexto de que el “cliente manda”.

La subcontratación en cascada tomó una amplitud sin parangón. La ofensiva multiforme contra el sindicalismo -no necesariamente contra los aparatos sindicales- se ha convertido en una característica de esta rama, en paralelo con la intensificación y la densificación del trabajo.

La crisis de conjunto del capitalismo mundializado, lógicamente y fisiológicamente, debía estallar con una fuerza máxima en el sector del automóvil. Algunas cifras permiten comprender las dimensiones de esta crisis, que va a perdurar.

Tomemos el ejemplo del automóvil en Alemania, país que con Suecia es el más dependiente del automóvil. El retroceso de la rama del automóvil en Alemania participa en un 0,8% de la contracción del Producto Interior Bruto (PIB) alemán en el cuarto trimestre de 2008 (calculado según el valor añadido, no la demanda final). Hay que añadir el 0,1% si se incluye la compresión de los servicios ligados a la venta: los concesionarios. El cálculo es sencillo: esto equivale al 33% del retroceso del PIB en el último trimestre de 2008 en Alemania.

Siguiendo con Alemania, contrariamente a una imagen engañosa, los constructores no realizan más que el 26% de la producción (calculada a partir de una desagregación sectorial que tiene en cuenta los consumos intermedios del sector). Los subcontratistas, el 33%. El resto de la producción del sector, en el sentido amplio, corresponde a otros 24 sectores que intervienen en la producción: desde el equipamiento eléctrico y electrónico, los plásticos... hasta el trabajo de los metales, en la fabricación de máquinas y equipamientos para extenderse a las actividades inmobiliarias (salas de presentación de vehículos) y a la imprenta (publicidad).

Se comprende, a partir de ahí, que las instituciones alemanas especializadas consideren que 2,6 millones de empleos estén ligados al automóvil. Esto sin tener en cuenta empleos ligados al "stock circulante", es decir, a sectores como los seguros, las autoescuelas, la policía, la sanidad, la construcción de carreteras.

Existe un estudio para Francia que integra el total de los empleos inducidos por el automóvil (producción, venta, y "stock circulante"). Ha sido realizado por el CCFA (Comité de Constructores Franceses de Automóviles). El resultado es deslumbrante: el número de empleos inducidos por el automóvil en Francia representaría el 10,5% del total de los empleos. En los Estados Unidos, el sector automóvil emplea directamente a 710.000 asalariados; según el criterio del empleo directo, el número de asalariados/as del automóvil es de 256.000 en Francia y de 860.000 en Alemania. Sin embargo, su parte relativa en el empleo disminuye más en los Estados Unidos que en Alemania y en Francia.

En fin, no hay duda de que la crisis va también a golpear a los constructores japoneses (Toyota, Nissan-Renault, Honda) desde los meses de mayo-junio. El mito según el cual escaparían a la crisis del automóvil se basa sencillamente en un desfase en el tiempo y en una exageración de la tasa de reemplazo que proporcionaría Asia (China en primer lugar) a corto plazo, en relación al hundimiento de la demanda en los Estados Unidos, en Europa y en el propio Japón.

No hay que proporcionar datos suplementarios para comprender el impacto de esta crisis generalizada sobre la explosión del paro y sobre la anticipación a la baja de los beneficios para diversos compartimentos del Capital. Es también fácil comprender por qué, en el momento en que los gastos llamados sociales son comprimidos, se han efectuado de forma generosa primas a la compra de nuevos vehículos, bajo la batuta del gobierno de "unidad nacional" (demócrata cristiano y socialdemócrata), en Alemania y en Francia.

2.- Así pues, General Motors ha pedido al juez de quiebras aprobar el procedimiento de "cesión de sus activos más sanos" en un plazo de 30 días.

En la primera audiencia ante el juzgado de quiebras de Manhattan, el abogado del constructor automovilístico, Harvey Miller, ha "explicado" al juez Robert Gerber -que tiene todos los poderes gracias a este procedimiento- que una decisión rápida era necesaria para salvaguardar el valor (bursátil futuro) de GM. GM no estará ya listada en el DJIA (*Dow Jones Industrial Average*) -igual que el ex-primer banco mundial Citigroup -donde dominaba desde 1925 entre las 30 principales capitalizaciones bursátiles de los Estados Unidos. Todo un símbolo de la dinámica declinante del capitalismo americano que, sin embargo, servía de modelo-hace menos de cuatro años- para economistas descerebrados que predicaban en lo

que -fraudentamente- se llama Universidad.

Para la Administración Obama y el lobby automóvil-financiero, hay que ir rápidamente al procedimiento de quiebra. Tan rápidamente como Chrysler, que ha sido autorizada a vender la casi totalidad de sus activos a un consorcio dirigido por Fiat.

El juez Gerber ha declarado que el procedimiento tenía por objetivo “salvar a la empresa, salvar tantos empleos como podamos, tantos subcontratistas y concesionarios como podamos”. Recupera así, para la galería, el discurso de Obama.

Sin embargo, GM cuenta con cerrar once fábricas y poner tres en paro técnico en los Estados Unidos. La dirección de GM prevé, oficialmente, suprimir 21.000 de los 54.000 puestos de trabajo industriales sindicados actualmente ocupados en los Estados Unidos.

En realidad, una cuenta más exacta, sobre la base de lo que aparece hoy en la prensa americana, muestra que 21.000 empleos (trabajadores pagados por hora) y 8.000 mensualizados (empleados) serán despedidos; los empleos suprimidos en los concesionarios -unos 2.100- son aún difíciles de estimar.

Sin embargo aquí es el término “sindicado” el más importante. La declaración de quiebra de GM marca el “último final” del sindicalismo americano de los años 30 y 40. El juez aceptará la validez de los planes de reestructuración de GM -como el de Chrysler- con la condición de que las concesiones ya hechas por los aparatos sindicales sean aún aumentadas.

Los fondos de pensiones de los trabajadores tanto de Chrysler como de GM -y mañana de Ford- se llenarán de acciones sin valor de Chrysler y de GM. Es seguro que esos fondos no podrán ya proporcionar rentas, a medio plazo. Y las rentas proporcionadas no han hecho más que bajar en términos de poder de compra.

El derecho de huelga será voluntariamente suspendido, como ya ocurre en Chrysler en el contrato en vigor hasta 2011. Una rama entera será des-sindicalizada. Así llegaremos al momento en que el Estado es propietario de alrededor del 70% de GM (en contrapartida de una inversión que, en total, se eleva ya a 50 millardos de dólares) y el sindicato que ha aceptado comprar, con sus haberes y créditos de los fondos de pensiones, acciones de GM, de casi el 18%.

La Administración Obama es verdaderamente un ejemplo a seguir para los socio-liberales de Europa. Al menos es lo que piensa una fracción mayoritaria de la patronal en el mundo. Ha comprendido perfectamente que la capacidad de la nueva Administración estadounidense de envolver en un discurso patriótico una ayuda masiva a la oligarquía financiera es un medio eficaz de neutralizar las luchas de resistencia y de impedir que puedan desembocar en una puesta en cuestión de los derechos dictatoriales ligados a la propiedad privada.

Por otra parte, el anuncio de declaración de quiebra y de la utilización del “chapter eleven” [capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos: principalmente, permite al deudor mantener la administración de la compañía durante la reconversión] ha hecho subir 221 puntos de base la acción de GM que se arrastra en el fondo del cesto de las cotizaciones.

Esta subida es, ante todo, la traducción de la satisfacción de la “élite financiera” que considera que el obstáculo principal para un relanzamiento de la tasa de ganancia está constituido por los sindicatos, más exactamente, por sus conquistas históricas que no han podido ser aún totalmente liquidadas. Obama dando a un “equipo de especialistas” la gestión de GM da una señal clara: hay que atacar el obstáculo de un sindicalismo que no responde ya a las normas de la competencia mundializada.

Para esto, el estatuto de “propietario” dado a los sindicatos es útil. Como subraya un artículo de la CNBC, fechado el 2 de junio de 2009, “la Administración Obama ha estructurado los planes de GM y de Chrysler para reducir la voz de los sindicatos en la gestión”; a la vez que crean la idea de que “el gobierno y los sindicatos comen la misma manzana”. Son medidas así, con la ayuda del Estado burgués, las que deben dominar la escena económica y política a fin de asegurar la readecuación del capital que tiene su base en los Estados Unidos en un futuro que verá reforzarse la competencia entre un número reducido de grandes grupos automovilísticos, que apuntarán también a mercados como el de China.

3.- En lo que se refiere al compromiso de facilitar los procesos de sindicación en las empresas, todo indica que no serán mejorados por la nueva dirección.

Un estudio de Kate Bronfenbrenner, fechado el 20 de mayo de 2009, - hecho para el ala izquierda del Partido Demócrata, bajo los auspicios del *Economic Policy Institute (EPI, Briefing Paper, 24 páginas)* y del American Rights at Work Education Fund -demuestra que incluso los trabajadores que han obtenido, después de un voto secreto, el derecho a un contrato, están sin contrato en un 52% un año después de ganar la votación. ¡Y sólo 53.000 trabajadores obtuvieron el derecho a una representación y a un contrato colectivo sindical en 2007!

Una comparación es suficiente para explicar mejor la situación sindical actual. En 1970, 276.733 trabajadores obtuvieron por medio de votaciones bajo el control del NLRB (*National Labor Relations Board*) el derecho de organizarse sindicalmente en la empresa (es decir, de estar representados sindicalmente con reconocimiento patronal) y, por consiguiente, poder negociar para obtener un contrato colectivo. Hubo ese año 7.733 votaciones bajo el control del NLRB. A esto se añadía la sindicalización en compañías aéreas que se organizaban según el *Railway Labor Act*.

Desde entonces, tras las quiebras de compañías aéreas muy semejantes a la de GM (utilización del capítulo 11) el sindicato ha dejado de existir prácticamente en las compañías aéreas y los salarios han caído, empeorando a la vez las condiciones de trabajo.

Para comprender esta situación puede ser útil, y quizás necesario, recordar el sistema legal de sindicalización en EE UU. Según las leyes vigentes en EE UU para obtener el derecho a organizarse sindicalmente, ser reconocido por la patronal y poder firmar un contrato colectivo, hay que pasar por el proceso siguiente.

Un trabajador pide un documento de adhesión a un sindicato (card check). Lo hace firmar por sus compañeros de trabajo. Una vez que ha reunido la firma del 30% de los trabajadores de una unidad de trabajo (una empresa) existe formalmente una estructura para negociar

un contrato. En ese momento, la patronal puede exigir un voto secreto para saber si los trabajadores de la empresa quieren o no la sindicalización de la empresa. La táctica de los militantes –frente a esta votación, controlada de hecho por la patronal- consiste en hacer firmar la lista sindical (*card check*) por más del 50%, o mejor aún, por el 60% de los trabajadores, con el fin de asegurarse un voto superior al 50%.

La patronal, desde que conoce el proceso de sindicalización, empieza campañas de amenazas que van del chantaje con el cierre de la empresa si hay sindicalización hasta el despido de los activistas sindicales, pasando por la intervención de grupos de profesionales (psicólogos, juristas, etc., que se dirigen a asambleas de trabajadores, que están obligados a escucharlos) especializados en campañas antisindicales. Es una práctica floreciente en EE UU. Su objetivo: obtener una mayoría contraria a la sindicalización de la empresa cuando tenga lugar la votación controlada por el NLRB.

Porque en caso de que la sindicalización obtenga la mayoría, el NLRB certifica que la representación sindical tiene derecho a negociar un contrato, que es obligatorio para el empresario. Obligación que frecuentemente no se respeta, como se comprueba en los datos que hemos dado anteriormente.

En la campaña presidencial de Obama, que fue apoyada económicamente por los aparatos sindicales, el candidato se comprometió a modificar la legislación. La reforma legislativa se llamaba Employee Free Choice Act [Ley para la libre elección de los empleados] (EFCA). Si más del 50% de los trabajadores firmaran la lista sindical (*card check*), no sería necesario el voto secreto para establecer una representación sindical que el empresario debería reconocer y con la cual debería firmarse un contrato colectivo. El voto obligatorio sólo sería necesario si lo reclamara el 30% de la plantilla, que sin duda serían objeto de una campaña de propaganda e intimidación patronal. Por su parte, los trabajadores podrían pedir un voto secreto si no alcanzaran el 50% de adhesiones a la lista.

Como se ve, no estamos ante un salto adelante gigantesco en el derecho de organización sindical en el lugar de trabajo. El proyecto de reforma de la ley ha empezado a discutirse en comisiones del Congreso en el mes de marzo 2009. Todo indica que terminará recortado respecto al cambio propuesto (EFCA) por Obama en su campaña electoral.

La quiebra de GM y la aplicación del capítulo 11 van a reforzar la posición de todos los congresistas que se oponen al modesto cambio propuesto por la EFCA. Máxime teniendo en cuenta que una campaña mediática masiva explica la crisis de GM, de Chrysler y de Ford como resultado de la “rigidez sindical”. Por consiguiente, habría un apoyo mutuo entre el tipo de quiebra elegido para GM por la Administración Obama y la campaña, detrás de las puertas cerradas del Congreso, contra la modesta EFCA.

Sobre esta base, no es extraño que el comité ejecutivo de los dos organismos que encargaron el estudio de Kate Bronfenbrenner concluya así su resumen introductorio: “Si las tendencias recientes continúan, no hará falta mucho tiempo para que deje de existir un mecanismo legal que proteja efectivamente el derecho de los trabajadores del sector privado a organizarse y negociar contratos colectivos” (pág. 3). Esta tendencia no será revertida por la Administración Obama ni por la política actual de los aparatos sindicales.

La crisis del capitalismo americano está produciendo en una nueva oleada de ataques contra las y los trabajadores. Esta constatación, realista, debería reforzar la determinación de los socialistas-revolucionarios a plantear cómo una crisis de época del capitalismo, en su radicalidad, da de nuevo una validez razonada al combate decidido por un socialismo democrático.

* *Economista marxista. Militante del Movimiento Por el Socialismo (MPS). Redactor de la revista La Breche (<http://www.alencontre.org/>), y director de los Cahiers libres, Editions Page deux.*

1) Nota de Correspondencia de Prensa: el autor alude al artículo titulado "Una crisis duradera", ver Dossier/Capitalismo, Correspondencia de Prensa del 20 de mayo 2009. <http://www.lahaine.org/index.php?p=38046>

Viento Sur. Traducción de Alberto Nadal. Correspondencia de Prensa - Agenda Radical - germain5@chasque.net

<https://www.lahaine.org/mundo.php/fabulas-del-social-liberalismo-el-ejempl>