



## EEUU: Arranca la huelga decisiva de los obreros automotrices

---

THE AMERICAN PROSPECT :: 19/09/2023

Huelga del sindicato United Auto Workers en las plantas de fabricación de los Tres Grandes :: Cuidado con un mal acuerdo en el sector del automóvil

### **Huelga del UAW en las plantas de fabricación de los Tres Grandes**

*Jarod Facundo, Lee Harris*

A medianoche [del 14 de septiembre], el sindicato de los United Auto Workers inició paros selectivos en plantas de todos los EEUU.

La "huelga para plantarse", tal como la denomina el sindicato, sigue el modelo de las huelgas de los años 30, cuando los trabajadores de General Motors ocupaban plantas para protestar contra la desigualdad. La UAW planea realizar piquetes selectivos en las plantas de producción de Ford, Stellantis y GM, aumentando gradualmente la presión y manteniendo a los tres grandes fabricantes de automóviles en la incertidumbre sobre sus siguientes pasos.

Contactado el jueves por la tarde en una ferretería del noroeste de Indiana, en la que estaba comprando listones de madera para las pancartas de los piquetes, Scott Houldieson, trabajador de una planta de montaje de Ford en Chicago, declaró al *The American Prospect* que cree que esta huelga para plantarse constituye "una estrategia brillante".

"Le pillas a la empresa desprevenida y no agotas nuestra caja de resistencia", afirmó. La caja de resistencia de la UAW se estima en 825 millones de dólares, suficiente para tres meses de pagos semanales de 500 dólares a los trabajadores si todas las plantas se declarasen en huelga simultáneamente.

"No estamos ampliando los contratos. Estamos trabajando con contratos vencidos, en los lugares donde seguiremos trabajando", explicó Houldieson. "Eso nos va a permitir sacar otras plantas en un momento dado".

En la mañana del viernes, se encontraban en huelga las secciones sindicales de la Assembly Local 2250 de la GM Wentzville, Assembly Local 12 de la Stellantis Toledo, y la Final Assembly and Paint Local 900 de la Ford Michigan. El presidente de la UAW, Shawn Fain, anunció los cierres el jueves por la noche. "Si tenemos que ir a por todas, lo haremos", dijo Fain. "Todo está sobre la mesa".

El día anterior, Jim Cramer, presentador de noticias de negocios, afirmó ante los telespectadores que los tres grandes fabricantes de automóviles aún tienen una "opción nuclear": Podrían resucitar las amenazas de trasladar las operaciones de las plantas al extranjero. En diciembre, el fabricante de automóviles Stellantis cerró una planta en los EEUU, y los fabricantes han utilizado la amenaza de una mayor externalización como

palanca en las negociaciones.

La huelga podría tener repercusiones más allá del sector del automóvil. Otros sindicatos han mostrado su apoyo a los trabajadores de la automoción y han prometido unirse a los piquetes.

El presidente de los Teamsters [el sindicato de transportistas], Sean O'Brien, anunció ayer que su sindicato no cruzaría las líneas de los piquetes de la UAW, y los Teamsters del sector del transporte de automóviles declararon al *Detroit Free Press* que los conductores que entregan vehículos de las Tres Grandes se abstendrán de hacerlo, en solidaridad con la UAW.

Hoy viernes, el senador Bernie Sanders (independiente por Vermont) se unirá a Fain y a la UAW en Detroit para celebrar un mitin.

El aumento de los beneficios empresariales ha dado credibilidad a las reivindicaciones de los trabajadores. Podrían reducirse Los márgenes de beneficio de la empresa UPS podrían reducirse, tal como lamentó un ejecutivo a *The Wall Street Journal*, después de que un nuevo contrato ratificado en agosto por los Teamsters aumentase el salario de los conductores. Los beneficios brutos anuales de GM han aumentado hasta un 50% con respecto a 2019, por lo que los trabajadores del sector del automóvil esperan conseguir una victoria similar.

"Pretenden que el cielo se va a derrumbar si obtenemos nuestra parte justa del cuarto de billón de dólares que los Tres Grandes han ganado en la última década", dijo Fain en una comparecencia el miércoles, refiriéndose a los Tres Grandes.

Los analistas empresariales del Anderson Economic Group (AEG) han advertido de que una huelga de diez días podría reducir el PIB estadounidense hasta en 5.600 millones de dólares, con repercusiones especialmente demoledoras en la economía de Michigan. Sin embargo, *The American Prospect* informó anteriormente que entre los clientes de AEG figuran GM y Ford (esa cifra se refiere a una huelga total, frente a la estrategia de huelga de brazos caídos que el sindicato ha adoptado en su lugar).

Los posibles daños económicos han llamado la atención de la Casa Blanca. Ayer mismo, *The Washington Post* informaba de que, a puerta cerrada, la Administración estaba estudiando opciones para conceder "préstamos favorables" a las pequeñas empresas proveedoras del sector que abastecen a las Tres Grandes de piezas de automóvil y otros materiales, así como subvenciones para los trabajadores. Aparte de las negociaciones inmediatas, hay una preocupación mayor: el futuro del empleo en la industria manufacturera estadounidense.

Como informó anteriormente *The American Prospect*, la UAW está tratando de evitar un futuro en el que el cambio a los vehículos eléctricos acelere la desaparición del trabajo sindicalizado en el sector del automóvil. El ex presidente Donald Trump ha tratado de sacar provecho de esa amenaza, declarando a principios de esta semana: "No hay nada parecido a una 'transición justa' a todos los coches eléctricos". Para los trabajadores estadounidenses del automóvil, eso es una transición al infierno. Nada es más importante que poner fin a este mandato que aplasta empleos". Las tres grandes empresas han establecido plantas de

baterías para vehículos eléctricos como empresas conjuntas ("joint ventures"), o asociaciones con fabricantes de electrónica, como SK de Corea del Sur, en lugar de plantas de propiedad exclusiva. Esta configuración permite a las empresas insistir en que las nuevas plantas son entidades independientes y no sindicadas, exentas del convenio de los UAW.

Los UAW lo califican de "ficción legal", pero es una ficción que sigue limitando drásticamente lo que el sindicato puede exigir en nombre de los trabajadores de los vehículos eléctricos. Por ejemplo, no puede comprometerse a sindicalizar las plantas de baterías de empresas conjuntas a cambio de otros puntos del acuerdo marco. Pero existen precedentes de inclusión de trabajadores de empresas conjuntas en los acuerdos marco de la UAW. Tal como declaró Fain al *Prospect* el mes pasado: "Cuando trabajaba para Chrysler, había una empresa conjunta con ZF en la planta de ejes de Marysville [Michigan]. Estaban cubiertos por el convenio nacional. Los empleados estaban arrendados a ZF, pero eran empleados de Chrysler".

Aun así, los UAW disponen de otros puntos de presión. Han expresado su indignación por el hecho de que el Departamento de Energía haya destinado fondos federales a plantas de baterías sin aplicar normas laborales. Y, de momento, no han dado su apoyo al Presidente Biden en lo que respecta a su reelección.

## **Cuidado con un mal acuerdo en el sector del automóvil**

*Robert Kuttner*

*Un acuerdo con generosos aumentos que permitiera un sector de vehículos eléctricos con salarios bajos y no sindicado sería mucho peor que una huelga.*

La Casa Blanca estaba mostrando gran confianza, para consumo público, en que no se produzca la huelga de los United Auto Workers (UAW), con la que se ha amenazado a los tres grandes fabricantes de automóviles, que empezó el viernes 15. "No me preocupa la huelga", declaró el presidente a su llegada a Filadelfia para pronunciar un discurso por el Día del Trabajo. "No creo que vaya a producirse". Sus ayudantes de prensa y sus altos funcionarios le han ido diciendo lo mismo a los periodistas.

Pero el presidente estaba poniendo al mal tiempo buena cara. Hasta una huelga evitada podría resultar contraproducente tanto para Biden como para la UAW.

En un contexto de beneficios históricos para el sector, el sindicato automovilístico plantea dos tipos de reivindicaciones. En primer lugar, quieren un aumento considerable, de más del 40% a lo largo de los cuatro años del contrato (es el mismo porcentaje de aumento que han recibido los directores ejecutivos de las Tres Grandes en los cuatro años anteriores). También quieren un compromiso de que el sector de los vehículos eléctricos, el futuro de la industria debe quedar sindicado y cubierto por los acuerdos marco existentes de las Tres Grandes, incluidos los proveedores de baterías y las empresas conjuntas entre las Tres Grandes y otras empresas de baterías.

Los fabricantes de automóviles propusieron inicialmente aumentos de entre el 9 y el 14%,

más una prima única. Este lunes pasado, las dos partes estaban algo más cerca en materia salarial, pero no habían avanzado en la transición al vehículo eléctrico.

"El gobierno federal está invirtiendo miles de millones en la transición a los vehículos eléctricos, sin condiciones y sin ningún compromiso con los trabajadores", es lo que le escribió el nuevo presidente de la UAW, Shawn Fain, a sus miembros el 2 de mayo. "La transición al vehículo eléctrico corre el grave riesgo de convertirse en una carrera a la baja". Fain amenaza con negarle el respaldo del sindicato a la reelección de Biden, a menos que la administración utilice su influencia para respaldar una transición justa a los vehículos eléctricos en lo que respecta a los trabajadores.

Según mis fuentes, la estrategia del sector es que la negociación se centre exclusivamente en los salarios y las condiciones de trabajo, ofrecer a los trabajadores de la automoción un aumento muy generoso de más del 30%, pero no conceder nada en lo que se refiere al sector de los vehículos eléctricos, y esperar que el sindicato acepte el trato. Sería un desastre. Representaría para los trabajadores actuales la compra del sindicato a expensas de un futuro automovilístico cada vez menos sindicalizado. Gran parte del declive del sindicalismo en las últimas décadas ha seguido exactamente este patrón.

La esperanza del sector consiste en poner a Fain en un aprieto, ya que tal acuerdo podría antojársele muy bueno a las bases. Haría falta coraje y liderazgo para que Fain rechazara el acuerdo y le dijera a la industria que volviera con un trato que incluyera los vehículos eléctricos.

Un acuerdo que evitara la huelga, pero a costa de un futuro de buenos empleos en lo que toca a los vehículos eléctricos, también podría parecerle bien a la Casa Blanca. Los titulares rezarían: "Evitada la huelga del automóvil". Pero Biden debería pensárselo mejor. Esos titulares serían un subidón barato de azúcar.

En las elecciones, los republicanos se reirían de Biden por destinar ingentes cantidades de dinero público al sector del vehículo eléctrico sólo para procurar empleos basura y debilitar a sus aliados sindicales a largo plazo.

La forma en que la Casa Blanca puede evitarlo es que Biden se ponga al teléfono con los ejecutivos del sector del automóvil y les advierta de que no intenten comprar a la UAW con un acuerdo que no incluya un futuro sindicalizado y con buenos empleos para los trabajadores de los vehículos eléctricos. Si los ejecutivos del sector están dispuestos a entablar negociaciones serias sobre los vehículos eléctricos y los aumentos de sueldo para los trabajadores actuales, el plazo para la huelga podría ampliarse. Tanto la Casa Blanca como la UAW deben estar alerta para evitar una derrota disfrazada de victoria.

## **Declaración de Bernie Sanders sobre la cobertura por parte de las empresas mediáticas de la huelga en trámite del UAW**

### **Bernie Sanders**

*WASHINGTON, 12 de septiembre. El senador Bernie Sanders (independiente por el estado*

*de Vermont), presidente del Comité de Salud, Educación, Trabajo y Pensiones (HELP) del Senado, emitió el martes la siguiente declaración sobre la cobertura por parte de las empresas de medios de comunicación de las negociaciones entre el sindicato de los United Auto Workers (UAW) y los tres grandes fabricantes de automóviles:*

Una de las principales crisis que afronta nuestro país es que ocho grandes conglomerados mediáticos controlan el 90% de lo que los norteamericanos ven, oyen y leen. Y ese tipo de propiedad corporativa se muestra ahora claramente en la cobertura del conflicto laboral entre el sindicato United Auto Workers y los tres grandes fabricantes de automóviles.

Me parece interesante que las principales razones por las que los trabajadores del automóvil podrían ir a la huelga rara vez, o nunca, hayan sido el centro de la cobertura del conflicto por parte de los medios de comunicación corporativos, así que permítanme enumerar algunas de ellas.

En el primer semestre de 2023, los tres grandes fabricantes de automóviles obtuvieron un total de 23.000 millones de dólares de beneficios, un 80% más que en el mismo periodo del año anterior. Pero si han visto ustedes algo de la cobertura corporativa de las noticias sobre la huelga en trámite de 150.000 trabajadores de la automoción, habrán oído más acerca de los efectos negativos potenciales de las huelgas en la economía y toda una letanía de excusas acerca de por qué esos directores ejecutivos tan bien remunerados no pueden llegar a un acuerdo justo.

No oiremos que el año pasado el Consejero Delegado de General Motors se embolsó unos 29 millones de dólares como compensación total, el Consejero Delegado de Ford unos 21 millones y el Consejero Delegado de Stellantis, más de 25 millones. De hecho, en los últimos cuatro años la remuneración de estos directores generales ha aumentado más de un 40%.

No oiremos que en la última década esas mismas empresas obtuvieron unos beneficios de 250.000 millones de dólares sólo en Norteamérica.

No oiremos que el salario medio inicial en las Tres Grandes ronda hoy los 17 dólares la hora -menos que en varias fábricas de automóviles no sindicadas del país- y que el salario máximo es de 32,32 dólares la hora.

No oiremos que, increíblemente, en los últimos 20 años, el salario medio de los trabajadores norteamericanos del automóvil ha disminuido un 30% tras ajustarlo a la inflación.

No oiremos que los trabajadores de las Tres Grandes ganan hoy menos que hace quince años.

Por supuesto, nada de esto resulta nuevo. Los medios de comunicación corporativos siempre estarán del lado de los directores generales y los accionistas. Cada vez que los trabajadores estadounidenses se levantan y exigen lo que es justo y equitativo, ahí están los medios corporativos para transmitirles a los espectadores que los trabajadores piden demasiado.

A pesar de lo que pueda oírse en los medios de comunicación corporativos en los próximos días, la lucha de la UAW no es nada radical. Supone una exigencia totalmente razonable de

que los trabajadores del sector del automóvil, que han realizado enormes sacrificios económicos durante los últimos cuarenta años, reciban por fin una parte justa de los beneficios sin precedentes que ha generado su trabajo.

*Bernie Sanders, Senado de los EEUU, 12 de septiembre de 2023. Traducción: Lucas Antón para Sinpermiso*

---

<https://www.lahaine.org/mundo.php/eeuu-arranca-la-huelga-decisiva>