REFORMA

Fecha	Sección	Página
15.12.2008	Primera - Opinión	20

SARMIENTO

El rescate de las tres grandes de Detroit es inevitable pero el mensaje es delicado: las empresas chicas quiebran, las grandes son rescatadas por el gobierno.

JAQUE MATE

Automotrices

SERGIO SARMIENTO

"El capitalismo sin bancarrota es como el cristianismo sin el infierno".

Frank Borman

La bancada republicana en el Senado de Estados Unidos impidió el 11 de diciembre por la noche que se sometiera a votación en el pleno el plan aprobado por la Cámara de Representantes para rescatar a los grandes fabricantes de automóviles de la Unión Americana. El acuerdo para el rescate se desmoronó por la negativa del sindicato, United Automobile Workers (UAW), a aceptar recortes en su paquete de sueldos y prestaciones a partir del 2009.

Estamos viendo, sin embargo, un simple juego de negociación. Tanto los líderes sindicales como los ejecutivos de las empresas saben que tarde o temprano serán rescatados. El sindicato ha aceptado ya recortes en la remuneración de los nuevos trabajadores, pero quiere evitar cualquier disminución para los que están en funciones hasta el 2011, cuando terminará el actual contrato colectivo. El gobierno saliente de George W. Bush, que se opuso inicialmente al rescate, ha anunciado que podría usar dinero del fondo de 700 mil millones de dólares del rescate bancario para amarrar por un tiempo a Detroit. Ya Barack Obama, quien se ha comprometido a apoyar a las automotrices, concluiría el rescate.

El acuerdo que se ha estado discutiendo en el Congreso proporcionaría 14 mil millones de dólares inmediatos a dos empresas, General Motors (GM) y Chrysler, mucho menos de los 38 mil millones solicitados inicialmente; pero para evitar la quiebra en el mediano plazo se requeriría mucho más. Algunos economistas han calculado que habría que inyectar más de 100 mil millones de dólares a la industria para sanearla. Pero si no hay cambios de fondo, ni siquiera este dinero sería suficiente. La razón es que los costos del viejo centro de producción de Detroit son significativamente mayores a sus ingresos.

Según el *New York Times*, el sueldo y las prestaciones directas de los trabajadores sindicalizados de las tres grandes de Detroit –GM, Ford y Chrysler– promedian 55 dólares (aproximadamente 748 pesos) la hora. Si se añaden los costos de los fondos de retiro y seguros de salud, la cifra se eleva a 70 dólares (952 pesos). Un trabajador sindicalizado de estas empresas gana así unos 12,320 dólares (167,552 pesos) al mes. Estamos hablando de uno de los grupos de trabajadores mejor pagados del mundo.

Con excepción de Alemania, donde los sueldos y prestaciones son casi tan elevados, los costos de producción fuera de Detroit resultan radicalmente inferiores. De hecho, la principal competencia de las tres grandes proviene de las plantas que varias empresas extranjeras –Toyota, Honda, Nissan y Daimler (Mercedes Benz)– han establecido en el sur de Estados Unidos. Los trabajadores de estas fábricas, que han rechazado unirse a la UAW, tienen paquetes de sueldos y prestaciones que promedian 45 dólares la hora, significativamente menos que los de las plantas de Detroit. Estas fábricas se asentaron en la Unión Americana por presión del gobierno estadounidense que buscaba reducir la creciente importación de automóviles. Fuera de Estados Unidos, en países como México y Corea del sur, las remuneraciones son muy inferiores, mientras que en China y la India alcanzan una mínima fracción de lo que los trabajadores ganan en Detroit.

Una vez que un gobierno empieza a recorrer el camino de los rescates es muy difícil detenerse. Las autoridades estadounidenses han comprometido más de un billón (un millón de millón) de dólares para rescatar a las instituciones financieras. Esto hace políticamente muy difícil negar el dinero a unas empresas industriales cuya quiebra podría afectar hasta a tres millones de trabajadores y a un millón de pensionados en Estados Unidos.

Continúa en siguiente hoja

$ 27927.00
Tam: 321 cm2
GNAJERA

CP. 2008.12.15

Sin embargo, independientemente de la insensatez económica de subsidiar a empresas fracasadas para mantener una competencia desleal a las que han sido más eficientes (entre ellas las extranjeras establecidas en la Unión Americana), ni siquiera el mayor de los rescates servirá de algo mientras las empresas no vuelvan a ser competitivas y rentables.

Los fabricantes alemanes de automóviles han demostrado que pueden pagarse sueldos y prestaciones altos en una industria siempre y cuando la eficiencia sea también elevada. Las plantas en el sur de los Estados Unidos han probado, asimismo, que los trabajadores que laboran en industrias sin sindicatos pueden conseguir altos ingresos (sus 45 dólares la hora se encuentran, de hecho, entre los más altos del mundo) pero con mayor flexibilidad de producción y, por lo tanto, competitividad.

Quizá el rescate de las tres grandes de Detroit sea inevitable, a pesar del terrible mensaje que se lanza: las empresas chicas quiebran pero las grandes son rescatadas por el gobierno. Pero para lograr la supervivencia de la industria se requiere una reforma a fondo que hasta ahora las empresas no han querido o no han podido hacer por presión del sindicato.

◆ DE LOS LECTORES

Sobre "Crédito de tarjeta" (11/12/08) escribe Carlos Fernández: "Quizá el crédito se reduzca [con la imposición de controles a las tasas de interés], pero me parece irresponsable y hasta criminal otorgar una tarjeta a una tasa de interés impagable. Otra opción sería que la tasa no fuera tan genérica y distinguiera el riesgo entre el cliente que paga a tiempo y el que no".

Página de internet: www.sergiosarmiento.com