

**RELACIONES LABORALES****EE.UU****LA CRISIS DEL SECTOR DEL AUTÓMOVIL**

---

El sector del automóvil de Estados Unidos ha sufrido la crisis de una manera más profunda que el resto de los sectores de la economía del país. General Motors, que llegó a tener la mitad del mercado norteamericano, acaba de someterse a un proceso de suspensión de pagos, y la misma suerte ha corrido Chrysler, el tercer fabricante en importancia de Estados Unidos.

Las raíces de la crisis hay que buscarlas en varios hechos, principalmente en que las firmas norteamericanas –por mala gestión– no supieron adaptar sus modelos al gusto y necesidades de los consumidores, mientras que las firmas japonesas, que son las que han acabado con la hegemonía de las “tres grandes” estadounidenses, no sólo ofrecieron modelos más económicos y con mejor consumo, sino que ofrecieron fiabilidad. La crisis del petróleo de los años 70 debió servir de aviso a los fabricantes norteamericanos de la necesidad de fabricar coches de bajo consumo, pero al terminar la crisis volvieron a sus métodos tradicionales, y comenzaron a perder cuota de mercado. También debió servir de lección la bancarota que sufrió Chrysler en 1979 por estas causas, de la que ya consiguió salir mediante una inyección de fondos del gobierno, aunque su fuerza laboral se redujo en un 40%.

El otro factor importante que afectó a las tres grandes, aunque en mucho menor grado a Ford, fue la crisis crediticia producida como consecuencia de la explosión de la burbuja inmobiliaria. La mayor parte de los posibles compradores no tenían acceso a créditos para comprar los coches, los ingresos de las empresas fabricantes descendieron y no podían afrontar los gastos comunes, ni tampoco pedir créditos para afrontarlos, pues debido a la enorme deuda que acarreaban, los bancos no les ofrecían nuevas líneas de crédito.

Por otra parte, a lo largo de este año se ha leído y oído a muchos analistas que consideran que la mayor desventaja de los fabricantes norteamericanos provenía del hecho de que su fuerza laboral en Estados Unidos está sindicada, y a lo largo de las décadas, a través de los diferentes convenios colectivos, el sindicato United Auto Workers fue forjando compromisos en los que las empresas se fueron comprometiendo a financiar la asistencia sanitaria de los trabajadores y pensiones y sanidad de los jubilados. En el año 1962, por cada diez trabajadores en activo de los tres grandes, la empresa asumía el costo de 0,9 pensiones y de la sanidad de 32 personas (trabajadores en activo, trabajadores jubilados y dependientes de los mismos), mientras que en 2005 por cada 10 trabajadores, las empresas asumían los costes de 29 pensiones y de la sanidad de 76 personas. Los convenios establecieron en cada empresa un “jobs bank” (prestación que garantiza salario y prestaciones complementarias durante las suspensiones de contrato). Se calcula que cada coche que vendían los fabricantes estadounidenses tenía un costo añadido de 1.600 dólares sólo para pagar la prestación de asistencia sanitaria de los jubilados de la empresa. La

fuerza de trabajo de las empresas extranjeras en Estados Unidos, por el contrario, no está sindicada y aunque los salarios sean similares a los ofrecidos por las norteamericanas, las prestaciones complementarias son inferiores y tienen un coste más reducido. Adicionalmente, las empresas extranjeras no cuentan con el costo añadido de las prestaciones complementarias de los jubilados.

Lo cierto es que con la conjunción de diversos factores ni Chrysler ni General Motors pudieron hacer frente a sus obligaciones; y debido a la importancia que el sector tiene para la economía del país el gobierno federal se vio impulsado a actuar para tratar de salvar las empresas estadounidenses de la desaparición. Para guiar la difícil tarea de reestructuración del sector, la Casa Blanca nombró a Edward Montgomery, exVicesecretario de Trabajo, con el título de Director de Recuperación de las Comunidades y Trabajadores del Automóvil (Director of Recovery for Auto Communities and Workers), que recientemente ha dimitido por problemas personales. El primer objetivo para el director fue poner a disposición de los trabajadores del automóvil que perdían sus empleos las ayudas que existen para los trabajadores cuyos empleos desaparecen como consecuencia de la eliminación de aranceles. Las prestaciones de este colectivo incluyen formación profesional para reciclaje, prolongación de la prestación sanitaria empresarial e incluso subvenciones por desempleo más allá de la duración de la prestación. La oficina cuenta con una ventanilla electrónica (<http://www.doleta.gov/Recovery/auto-recovery.cfm>) que comprende todas las ayudas, herramientas y recursos disponibles para este colectivo.

La única de las tres grandes que consiguió evitar verse sometida al proceso de bancarrota fue Ford Motor Company. En diciembre de 2006, Ford solicitó a los bancos una línea de crédito de 25.000 millones de dólares en la que utilizó como garantía la totalidad de los activos de la empresa y aún así se vio obligada, por exigencias para la concesión del crédito, a reducir sus costos laborales. Para ello, hubo de llegar a un acuerdo con el sindicato United Auto Workers por el que consiguió deshacerse de las obligaciones que generaba la sanidad de los trabajadores jubilados de la empresa.

Con este objetivo se creó una asociación voluntaria de prestaciones de los beneficiarios (VEBA, por sus siglas en inglés) que se hace cargo de la gestión de la prestación sanitaria de los jubilados de la empresa y sus familiares. La empresa se comprometió a hacerse cargo de la capitalización de un fondo con el que la VEBA financiará la prestación sanitaria de los jubilados y a cambio consigue que la obligación de la sanidad de los jubilados se excluya de su contabilidad. Además, Ford consiguió concesiones en pensiones y asistencia sanitaria de los trabajadores en activo y otras concesiones que redujeron sensiblemente los costes operativos de la empresa. Posteriormente, ya en mes de marzo de 2009, Ford y UAW acordaron una nueva renegociación del convenio, lo que supuso para la empresa un ahorro de miles de millones de dólares, al incluir la eliminación de primas y de incrementos salariales por aumento del coste de la vida, la imposición de severas limitaciones a las horas extraordinarias, la suspensión indefinida del "jobs bank" y la aportación de acciones de la empresa para la financiación de la VEBA en lugar de efectivo. La empresa, que ya consiguió obtener beneficios en 2007, se considera ahora competitiva con el resto de fabricantes mundiales, aunque probablemente no volverá a obtener beneficios hasta el fin de la crisis económica.

Pero ni General Motors ni Chrysler, a pesar de conseguir la implantación de VEBAs, consiguieron renegociar sus convenios con United Auto Workers para reducir sus costos lo suficiente, y ante la necesidad de obtener financiación para evitar su desaparición hubieron de recurrir al gobierno federal que en un principio adelantó fondos para que pudieran afrontar sus obligaciones y mantenerse viables unos meses, mientras planificaban sendas reestructuraciones. Finalmente, ante la incapacidad de presentar planes de reestructuración que incluyeran acuerdos sindicales para la reducción de costos y concesiones de los tenedores de bonos para reducir los niveles de deuda, ambas empresas, aunque primero Chrysler, se sometieron a procesos de suspensión de pagos supervisados por un tribunal especializado.

El 30 de abril Chrysler se sometía a la ley de bancarrota y presentó ante un tribunal especializado un nuevo plan de viabilidad de la empresa que incluía la venta de activos a Fiat a cambio de tecnología, el cierre de las fábricas durante 60 días, el cierre definitivo de ocho factorías y el cierre de 789 de sus 3.181 concesionarios. El gobierno aportó 6.6000 millones de dólares en financiación para evitar el cierre de la empresa durante el proceso de suspensión de pagos. El mayor problema del proceso fue la negativa de los tenedores de bonos a aceptar pérdidas económicas, llegando su caso incluso, aunque sin éxito, al Tribunal Supremo. El sindicato cooperó con el proceso en la misma línea que lo hizo con Ford, y accedió a reducciones salariales y de la fuerza laboral, así como que la empresa aportara acciones en vez de efectivo para la financiación de la asociación voluntaria para la gestión de la prestación sanitaria de los jubilados de la empresa (VEBA),.

Al finalizar el proceso el 10 de junio, Fiat era el dueño del 20% de la nueva empresa, con la posibilidad de incrementar su participación hasta el 35%; la VEBA que gestiona el sindicato United Auto Workers cuenta con el 67,69% de las acciones, mientras que el gobierno de Estados Unidos tiene el 9,85% y el canadiense el 2%.

General Motors presentó el 1 de junio ante el tribunal especializado la suspensión de pagos, con el consiguiente plan de reestructuración para mantenerse viable. Como en el caso de Chrysler, GM cerró concesionarios de ventas (1.300 de sus 5900), renegoció el VEBA para poder aportar acciones preferenciales en vez de cantidades en efectivo y obtuvo concesiones sindicales como las de Chrysler y Ford en áreas de prestaciones complementarias (pensiones y asistencia sanitaria de trabajadores en activo) y reducción de empleos y costos operativos. La empresa también efectuó una reestructuración de la gestión empresarial para pasar a tener una estructura competitiva en cuanto a costes operativos. La empresa salió de la situación de quiebra el 10 de julio.

Cabe la posibilidad de que tanto Chrysler como General Motors deban readmitir a sus concesionarios. Así lo estipula una proposición de ley aprobada el día 17 de julio por la Cámara de Representantes, que obligaría además a una nueva redacción de los contratos de General Motors con sus concesionarios. Se estima que la aprobación de legislación similar en el Senado no llegará a producirse, por lo que las partes – concesionarios, fabricantes y legisladores—mantienen conversaciones para llegar a un acuerdo. La Casa Blanca considera que la proposición de ley podría poner en peligro la recuperación del sector.

El sector del automóvil de Estados Unidos, que ya venía arrastrando pérdidas de ventas y empleo los últimos años, se ha visto particularmente afectado por la recesión. En el año 2000, el sector contaba con más de 1,3 millones de empleos fabriles, cifra que en diciembre de 2007 había descendido a 957.000. A lo largo de la recesión se han perdido 335.000 empleos, y hay que tener en cuenta que las estadísticas oficiales aún no reflejan la totalidad de los empleos destruidos como consecuencia de los procesos de bancarrota de Chrysler y General Motors. Los empleos en reparaciones y mantenimiento de automóviles se han reducido en 62.000, los de ventas al por menor en 230.000 y en ventas al por mayor se han perdido 31.000 a lo largo de la recesión. Como consecuencia de los procesos de bancarrota, Chrysler cerrará siete de sus 18 plantas de fabricación en Estados Unidos y General Motors cerrará un total de 13 de sus 47 factorías.