



## UNA ITALIANA EN LOS RESCATES DE OBAMA

*Jorge Altamira*



Fuente: <http://lh3.ggpht.com/>

La perspectiva de que Fiat rescate a la norteamericana Chrysler (e incluso a General Motors y a sus filiales en Alemania y el Mercosur) tiene emocionados a los italianos de medio pelo. Después de un siglo largo de abastecer a los Estados Unidos con fuerza de trabajo empobrecida, la Italia capitalista va en socorro de los grandes emblemas del capitalismo mundial. Si al menos algo de esto fuera cierto... La Italia obrera y los italianos inteligentes intuyen que se trata de otra cosa.

Por de pronto, los dueños de Fiat anticiparon hace mucho tiempo que ningún grupo automotor podría sobrevivir en un mercado que se caracteriza por una sobreoferta del 50%, si no tiene un piso de producción de seis millones de autos. Como Fiat produce 2,2 millones al año y el número de concurrentes ha crecido, es claro que se trata de una empresa inviable. Hace un par de años, Fiat firmó su venta a General Motors, operación que GM dejó de lado cuando descubrió que añadiría más autos a un mercado sobreofertado. Más allá de esto, sin embargo, Fiat tiene una deuda industrial de 7,4 mil millones de euros y otra financiera de 16 mil millones; sus reservas de caja no le permitirían pagar los vencimientos de 2009. Su deuda no industrial fue contraída para financiar las ventas de autos, lo cual es un signo inconfundible de sobreproducción. Lo que ocurre en la industria automotriz es la prueba irrefutable de que la inviabilidad de la 'economía real' (sobreproducción) forzó el paso a la especulación financiera, la cual se derrumbó, a su turno, por los límites insalvables de la 'economía real'. Lo mismo ha ocurrido con General Motors, cuyo endeudamiento para financiar la venta de autos es el principal rubro de su declaración de quiebra.

La quiebra en su laberinto

¿Cómo es, entonces, que una compañía potencialmente en quiebra puede salir al rescate de otras efectivamente quebradas? Precisamente, ese rescate no existe: Fiat no aporta ni un solo euro de capital -sea a Chrysler o, eventualmente, a la sucursal de GM en Alemania, Opel o a GM misma. La plata del rescate la ponen, en primer lugar, los obreros norteamericanos, que han sido forzados a capitalizar sus fondos de salud y a admitir una reducción brutal de sus salarios. En segundo lugar, se deberán poner los acreedores financieros, para los que se prevé una quita que puede llegar al 75% de sus derechos. El principal rescatista es, sin embargo, el Estado norteamericano, o sea los contribuyentes, que ya han puesto varias decenas de miles de millones de dólares para mantener en funcionamiento a Chrysler (10,5 mil millones de dólares) y a GM (37 mil millones de dólares), y que deberá seguir haciéndolo de aquí en más. Los analistas prevén que Chrysler seguirá produciendo pérdidas durante tres años - un agujero que deberá colmar el Tesoro norteamericano. El caso de General Motors es más grave aún.



De acuerdo con los diarios, Fiat incorpora a Chrysler una tecnología más moderna, vinculada con autos pequeños de menor consumo de nafta y menor contaminación ambiental. Pero ésta no es la razón de que la firma italiana haya sido admitida en el rescate. La razón es que es la única disponible para actuar como socio industrial. Las automotrices europeas no han querido meterse, en primer lugar, porque no tienen plata y, en segundo lugar, porque vienen aleccionadas por la experiencia de Daimler Benz, que compró a Chrysler hace más de una década y se terminó yendo con una pérdida acumulada de casi 80 mil millones de dólares. Las japonesas están vetadas porque su presencia significaría el fin de la industria norteamericana del automóvil, incluso a nivel mundial. Para el gobierno de Obama y para el capital norteamericano, Fiat es un comodín en una canasta de cartas cuya apuesta definitiva se desconoce.

La burocracia sindical de Italia no ha manifestado, sin embargo, ningún entusiasmo por la expansión de su 'industria'. Es que sospecha el alcance del entuerto: integrada a Chrysler o a GM, Fiat deberá constituir una plataforma común de producción internacional, lo que significará cerrar establecimientos en Italia y reducir los 'costos laborales' en la madre patria. La competencia con los autos que produce Opel es muy clara. El 'ajuste' que Fiat les exige a los obreros norteamericanos para cerrar la operación de incorporación a Chrysler y, eventualmente, a GM, deberá aplicarlo, inmediatamente, a la belicosa Fiom, de Italia, y a IGMetall, de Alemania. Se busca, precisamente, una 'racionalización' mundial de la producción. Una indicación de este curso es el anuncio, por parte de Fiat, de que se apresta a separar su rama automóvil del resto de sus departamentos (transporte agrícola, camiones, etc.).

Aunque la mayor parte de la prensa da por cerrados los acuerdos para la formación de un nuevo capital accionario en Chrysler, con participación del sindicato, el Estado, Fiat e incluso los acreedores, esto no es seguro. Lo debe decidir el juez de la quiebra. Una parte significativa de los acreedores se opone a la quita de la deuda y está dispuesta a la pelea. El Senado norteamericano acaba de bochar un procedimiento de quiebra similar para los deudores hipotecarios, que habilitaría fuertes quitas a los bancos acreedores en una sede judicial, debido a la presión de los mismos intereses que se oponen a arreglar con GM o Chrysler. Para conservar su estructura financiera de negocios, muchos bancos y fondos de seguros prefieren el desguace o desalojo del deudor a aceptar un refinanciamiento o quitas. Si el salvataje de Chrysler descarrila en la Justicia, quedará en cuestión la capacidad de proceder al salvataje de General Motors.

Por otro lado, según Financial Times (5/5), el gobierno alemán se opone fuertemente a que Fiat se quede con la Opel, la rama alemana de General Motors.

#### Retroceso de la clase obrera

La operación de rescate de las automotrices muestra la amplitud del retroceso que está experimentando la clase obrera de Estados Unidos. El principal acreedor de Chrysler, el fondo de salud y de pensión de sus trabajadores, administrado por el sindicato automotriz (UAW), recibirá 50 centavos por cada dólar de deuda, pero no en efectivo sino en acciones. Así, el fondo de salud y de pensión de la UAW se convertirá en el mayor accionista de la nueva empresa: tendrá el 55% del capital aunque sólo un integrante en el nuevo directorio. Ingresará para asegurar la valorización del capital, no de



la fuerza de trabajo. Sin embargo, no cobrará dividendos hasta que vuelvan las ganancias, o sea hasta dentro de un par de años.

El acuerdo firmado por Fiat con la UAW establece el cierre de plantas y el despido de sus obreros, la suspensión del ajuste de los salarios por inflación y menores beneficios contractuales, entre ellos la indemnización por despido. "Durante los próximos sesenta días, bajo la cobertura del 'capítulo 11', Chrysler cerrará la mayoría de sus plantas en América del Norte, suspendiendo a decenas de miles de trabajadores" (Financial Times, 1/5). Muchas de estas plantas no volverán a abrir sus puertas.

Como la UAW ya ha establecido en las grandes terminales un sistema de "dos niveles" (por el cual el salario y los beneficios de los nuevos trabajadores son apenas un tercio de los trabajadores ya contratados), el significado del acuerdo entre Fiat y la UAW es acelerar el reemplazo de trabajadores 'viejos' por 'nuevos'. GM ya anunció que despedirá 21.000 obreros (un tercio de su plantilla) y cerrará 16 plantas. Además, como en Chrysler, sólo reconocerá el 50% de su deuda con el fondo de pensión y de salud, el Estado quedará como el mayor accionista de la 'nueva GM'.

En cuanto al fondo de pensión y de jubilación, la desfinanciación es total. Cuando el fondo fue establecido, en 2007, se calculaba que los aportes de las patronales y los empleados le garantizaban 80 años de existencia sin sobresaltos. En 2008, los aportes patronales a ese fondo fueron reducidos (con acuerdo de la burocracia); entonces, la vida previsible del fondo cayó a 20 años. "Algunos analistas que analizaron el acuerdo Chrysler, basados en una rebaja adicional de los aportes patronales y en la baja del valor de las acciones, prevén que en las condiciones actuales, la sombrilla del fondo sólo durará seis años" (Corriere Della Sera, 30/4). En seis años desaparecerá la conquista más importante de los obreros automotrices norteamericanos, que llevó décadas de lucha.

