

La crisis y el futuro del sector de la automoción: Volver a encender los motores del sector de la automoción

Pocos delegados de la reunión tripartita de la OIT de hace cuatro años sobre el sector de la fabricación de automóviles podrían haber imaginado la profundidad de la crisis en la que se encuentra sumergida esta industria en la actualidad, ya que la recesión mundial repercute duramente en la demanda de automóviles por los consumidores. Andrew Bibby examina la evolución de los últimos meses, en los que se ha asistido a las enormes dificultades experimentadas por empresas de prestigio, así como a intervenciones públicas sin precedentes en el sector.

08/01/2009

Sin embargo, las conclusiones de aquella reunión de la OIT de 2005 y, en particular, el llamamiento a que “el diálogo social en el sector de la automoción constituya una característica permanente del mismo”, sigue siendo relevante, dado el papel fundamental que los interlocutores sociales han venido desempeñando en la contribución a la resolución de la presente crisis.

Tal implicación ha sido especialmente llamativa en Estados Unidos, donde los consorcios controlados por el sindicato de trabajadores de la automoción UAW devendrán propietarios de parte de las reconstruidas General Motors y Chrysler. También en Europa, la Federación Europea de Metalúrgicos ha unido sus fuerzas a las de la Asociación Europea de Proveedores de la Industria Automovilística, en el marco de una iniciativa encaminada a mantener un sector sostenible con puestos de trabajo de calidad.

En mayo de este año, la OIT convocó una reunión especial de expertos de alto nivel, con el fin de debatir las vías para la salida de la crisis del sector. En palabras de Juan Somavía, Director General de la OIT, el reto consiste en vincular las estrategias a largo plazo del sector con las soluciones planteadas a corto plazo.

Este desafío fue recogido por varios participantes. Por ejemplo, el Dr. John Wormlad de autoPOLIS, consultora líder del sector de la automoción, subrayó la necesidad de adoptar en esta industria un nuevo modelo empresarial, con ciclos de vida de los productos más prolongados que reduzcan el coste de un nuevo vehículo hasta en un 30%. Otro ponente, Barry Bluestone, catedrático de economía política de la Northeastern University (Estados Unidos), vinculó este enfoque con la necesidad de reexaminar las relaciones sociales en el sector, y afirmó que “es necesario abordar un cambio fundamental en cuanto a lo que produce el sector de la automoción, y a la manera en que se produce, pero también sobre las relaciones sociales entre empleadores y sindicatos”.

Reconstruir el sector de la automoción a través del partenariado social

Thomas A. Kocha, del MIT Institute for Work and Employment Research (Estados Unidos), se mostró de acuerdo: “Necesitamos algo más que un programa de rescate financiero. El reto que encaramos consiste en forjar un nuevo contrato social para el sector de la automoción, comprender el lugar de trabajo y procurar la implicación de trabajadores y empleadores, pero también de otras partes interesadas”, declaró en la reunión.

La historia del sector puede percibirse como un elemento esencial de la historia más general de la manufacturación industrial en el siglo XX, en la que el desarrollo del trabajo en cadenas de montaje llevó a la práctica las teorías tayloristas basadas en la separación de tareas. Fue asimismo un sector en el que han tenido lugar tanto conflictos laborales como movimientos hacia el partenariado social. En el caso de GM, por ejemplo, la decisión de la compañía de reconocer el papel del UAW como interlocutor en las negociaciones laborales, adoptada en 1937, puso fin a una enconada huelga en su planta de producción automovilística de Flint, Michigan, y contribuyó al comienzo de un período de posguerra de éxito económico y social. En el decenio de 1950, GM no sólo generó el 3% del PNB del país, sino que también estableció un modelo normativo en Estados Unidos con arreglo al cuál, sus empleados se vieron recompensados con prestaciones sociales y salarios justos.

En la actualidad, el sector de la automoción se ha convertido en una fuente de empleo fundamental en todo el mundo. Un reciente informe de la OIT señala que, en 2004, en torno a 8,4 millones de personas trabajaban en la producción automovilística (incluidas las compañías manufactureras y las empresas de componentes) en todo el mundo: en torno a 2 millones en Europa, más de 1,6 millones en China, 1,1 millones en América del Norte, 750.000 tanto en Rusia, como en Japón, así como otras cifras menores, pero significativas, en otras regiones. El número total de trabajadores del sector en el mundo probablemente se elevó a algo menos de 10 millones hacia finales de 2007, según añade dicho informe.

Por sí misma, esta situación bastaría para convertir los problemas actuales del sector de la automoción en motivo de preocupación importante. Sin embargo, la producción de vehículos de motor también genera empleo de manera indirecta en otros sectores, entre los que figura el del acero. Según un informe del año pasado del Economic Policy Institute, grupo de expertos independiente de Estados Unidos, sólo en este país, 3,3 millones de empleos dependen de la continuidad de la prosperidad de los productores de automóviles.

Cuestiones fundamentales planteadas en la mesa redonda de la OIT

Varias cuestiones importantes se pusieron de relieve en la Mesa Redonda sobre Investigación.

- El modelo empresarial predominante estaba vinculado al fenómeno global y de ámbito más general de los mecanismos de financiación corporativa. Esta situación dio lugar a que algunos ejecutivos otorgaran prioridad a la rentabilidad y al valor para los accionistas, en detrimento en ocasiones de las inversiones a medio plazo en investigación y desarrollo. Como consecuencia, el sector de la automoción no ha respondido aún plenamente a los retos del cambio climático y la dependencia del petróleo.
- El exceso de competencia y las guerras de precios entre fabricantes dio lugar a estrategias de recorte de costes que también afectaron a las relaciones con los trabajadores y los productores de componentes. Para los primeros, esto significó una mayor dependencia respecto a formas de trabajo no normalizadas, como el contrato por obra y a través de agencias de contratación. Para los segundos, a lo largo de la cadena de suministro, una mayor presión para reducir costes y asumir mayores riesgos.
- En los casos en los que el modelo empresarial de beneficios a corto plazo y desplazamiento de los costes ha ensombrecido sólidas prácticas financieras, tecnológicas y laborales, y esta situación ha generado vulnerabilidades para las empresas y los trabajadores, además de fricciones entre los principales interlocutores que, por el contrario, deberían asociarse para afrontar la crisis.
- La crisis no repercute igual en los distintos países, empresas y trabajadores. Por ejemplo, su espectacular repercusión, y la reestructuración en curso, en el sector de la automoción de Estados Unidos no se reflejan plenamente en otros mercados consolidados de Europa o Japón. Entretanto, se observa una tendencia muy diferente en las principales economías emergentes con grandes mercados internos como China, India y Brasil, que experimentan aumentos en la producción, así como una elevación del consumo nacional de numerosos bienes duraderos, incluidos los automóviles. Se prevé la realización de fusiones y adquisiciones en todas las regiones, y que algunas nuevas empresas nacionales, como las que operan en La India o en China, crezcan y cobren relevancia a escala mundial.

O, más recientemente, de sus desgracias. Como se sabe en todo el mundo, la demanda de automóviles ha caído con la materialización de la crisis económica. Las ventas de automóviles a escala mundial se han desplomado, al caer del máximo de 70 millones alcanzado en 2007, a una cuota anualizada de unos 56 millones, según refleja un reciente informe. En estudios de la OIT han observado que, al comparar los datos de diciembre de 2008 con los de diciembre de 2007, las ventas cayeron un 50% en España, un 35% en Estados Unidos, y un 22% en Japón. La producción mundial a principios de 2009 había descendido en un 25% respecto a la cifra de enero de 2008. Como destaca el equipo sectorial de la OIT, este hecho podría traducirse en grandes recortes de puestos de

trabajo: “si se supone que las empresas reducen puestos de trabajo en proporción a la producción, las pérdidas de empleos en el año próximo pueden exceder de un millón de personas”, indicaron.

No sólo son los trabajadores actuales los que se ven afectados. El sindicato UAW llama la atención respecto al gran número de trabajadores jubilados entre sus afiliados que dependen de sus antiguos empleadores en lo que respecta a su ingreso de jubilación y sus prestaciones de atención sanitaria.

Es posible que lo peor haya pasado ya, en parte gracias a que las medidas públicas emprendidas en todo el mundo para ayudar al sector comienzan a surtir efecto. En cualquier caso, a escala internacional, la industria del automóvil sigue en condiciones de debilidad, y es probable que lo que se derive de esta recesión global difiera significativamente de la situación anterior a 2008. Así ocurre especialmente en el caso de GM y de Chrysler. Ambas se han visto obligadas este año a aceptar la quiebra y a procurar la protección frente a sus acreedores mediante la administración judicial del “Capítulo 11”. La labor de reestructuración de estos dos gigantes de la automoción para que puedan emerger de la quiebra y reiniciar sus operaciones continuaba en la fecha de publicación de este número de Trabajo, pero el amplio alcance de la probable solución ha quedado claro, y en cada caso requiere un elevado nivel de intervención de la Administración, junto con el apoyo activo de las plantillas y de sus sindicatos.

En el caso de GM, por ejemplo, se prevé que el camino a seguir consistirá en la creación de una nueva “GM” en la que las Administraciones de Estados Unidos y de Canadá posean la mayoría de las acciones. Se ha propuesto que los actuales titulares de bonos de la empresa reciban una asignación inicial del 10%, con el 17,5% restante del capital en acciones en manos de un Fondo Fiduciario administrado por los sindicatos, que ofrecerá prestaciones médicas a los empleados jubilados. La “nueva” GM será exonerada de muchas de sus responsabilidades que cargaban el balance de la antigua compañía, y es probable que las partes no deseadas de la empresa se mantengan sometidas a administración para, en última instancia, ser enajenadas de la mejor manera posible.

Si todo va bien, estas medidas podrían permitir un regreso al éxito comercial de una GM redimensionada a la baja, que mantendría la producción automovilística en muchos de sus tradicionales centros de fabricación, y salvaría, al menos, algunos de los puestos de trabajo que, de otro modo, se encontrarían en una situación de riesgo. Inevitablemente, la operación constituye una solución de compromiso, y no satisface a todo el mundo. Los antiguos accionistas de GM han visto como su inversión perdía todo su valor, algunos propietarios de títulos de la empresa argumentan que el trato infravalora su participación (aunque está previsto más adelante que adquieran un mayor porcentaje del capital social, mediante la emisión de derechos de suscripción). El UAW destaca los sacrificios realizados también por los trabajadores, incluidos los cambios en el convenio colectivo de 2007 negociado con la compañía y en las prestaciones que reciben. Los empleados jubilados también se verán afectados, según Alan Reuther, Director Legislativo del UAW. En palabras dirigidas este año a senadores y congresistas, “los jubilados asumirán reducciones sustanciales e inmediatas en sus prestaciones de asistencia sanitaria”.

En Canadá se ha emprendido un proceso similar, donde el sindicato canadiense de trabajadores de la automoción CAW alcanzó un acuerdo provisional con la empresa sobre un nuevo convenio colectivo en mayo del presente ejercicio, en el contexto de la reestructuración general. Se han acordado medidas de recorte de costes salariales, de prestaciones sanitarias, de prácticas laborales y de mejoras de la productividad, aunque Ken Lewenza, Presidente del CAW, afirma que el acuerdo también ayuda a proteger numerosas prestaciones esenciales, así como a los pensionistas de GM en Canadá.

De cara al futuro, no cabe duda de que, en el siglo XXI, se conducirán automóviles diferentes a los que recorrían las carreteras el pasado siglo. El Presidente Obama ha vinculado la intervención de su Administración en el sector de la automoción con una medida estratégica encaminada a recortar el consumo de combustible. La necesidad de progreso en el desarrollo de vehículos y combustibles más limpios también ha sido señalada por la federación sindical mundial del sector, la Federación Internacional de las Industrias Metalúrgicas, en una declaración de su comité ejecutivo realizada en febrero.

Convertir la crisis en una oportunidad

“La crisis económica podría convertirse en una oportunidad para reducir la huella de carbono del sector y crear empleos verdes”, afirma el informe de la OIT. “Muchas de las medidas adoptadas ya por los gobiernos favorecen las inversiones en vehículos más respetuosos con el medio ambiente. La producción de estos vehículos requiere más inversión en investigación y desarrollo y empleados de alta cualificación. Por tanto, debe hacerse especial hincapié en la formación para la adquisición de destrezas”.

Hay datos que acreditan que el cambio comienza a producirse: en lo que constituye un importante hito para los vehículos “verdes” de bajas emisiones, el nuevo automóvil Insight de Honda (que utiliza tanto gasolina, como electricidad) superó en ventas a sus rivales convencionales en el mercado doméstico japonés por vez primera en abril del presente año.

En otras palabras, el sector de la automoción ha emprendido un viaje que le alejará de la dependencia de los vehículos del pasado con altas emisiones y elevado consumo de gasolina. En cualquier caso, ¿darán lugar a otros cambios los acontecimientos de los últimos meses, y en particular, el papel que han desempeñado los sindicatos en los procesos de reestructuración? Es significativo que el Financial Times informara en mayo del interés renovado de los sindicatos de Alemania en la idea de negociar una participación en la propiedad de la empresa. El diario, en una información sobre las acciones de Daimler dirigidas a procurar la conversión de un plan de incentivos y prestaciones para los empleados, en otro de participación en el capital, señalaba que: “Al frente de esta tendencia figura el sector del automóvil, cuya situación de debilidad obliga a la patronal y a los trabajadores a adoptar nuevas ideas”.

En un contexto en el que el mundo considera reconstruir el sistema económico de un modo que permita evitar el efecto nocivo de la presión a corto plazo ejercida por los inversores para la consecución de un beneficio inmediato, existe margen para fomentar más debate al respecto. El Financial Times citaba las declaraciones de Erich Klemm, jefe del comité de empresa de Daimler, realizadas recientemente en una conferencia sindical: “Somos los únicos accionistas con un interés a largo plazo en la empresa, a diferencia de los que sólo pretenden obtener un beneficio inmediato.”