

Albert Recio Andreu

Cuaderno de crisis / 1

La crisis del auto

Los piratas toman rehenes para conseguir rescates. Saben que pagaremos para salvar vidas. La mafia calabresa ha generado un buen negocio con este método. La industria automovilística hace tiempo que practica una táctica similar. No toma rehenes. Amenaza con despidos masivos y con cerrar las plantas del país, lo que generaría un efecto en cadena en la industria proveedora. Cada vez que Volkswagen, Ford, Opel, Renault, Peugeot o Nissan han amenazado con un cierre han conseguido buena tajada: lo que empieza con la movilización sindical y la de los políticos de la Comunidad autónoma afectada casi siempre acaba con ayudas públicas y concesiones sindicales. La amenaza de recorte masivo de Nissan y el anunciado cierre temporal de todo el sector en diciembre constituyen una nueva versión, más sublime, de las viejas peripecias experimentadas en Seat, Volkswagen Navarra o Ford Almusafes. Por fin, han obligado al Gobierno a anunciar un generoso programa de ayuda integral al sector en forma de 800 millones de euros.

La justificación es siempre la misma: salvar a un sector estratégico que se encuentra en el núcleo de nuestra actividad industrial. En los últimos tiempos se ha añadido la coartada ambiental. Ésta ha sido la justificación de los planes Renove —subvenciones por la compra de vehículos más modernos y contaminantes— y del nuevo plan que apuesta por el vehículo eléctrico como modelo de “transporte sostenible”. Pero estas justificaciones no deben esconder otras realidades. Hasta ahora —y previsiblemente también ocurrirá con el nuevo plan—, una gran parte de la subvención se dirige a la promoción del consumo. Esto va en interés de las grandes firmas automovilísticas y del sector de concesionarios, pero dudosamente mejora la posición de la industria local, debido a que prácticamente el 80% de vehículos que se venden en España son de importación. La razón no es otra que la extrema especialización impuesta por las grandes multinacionales a las plantas españolas: la mayoría sólo producen vehículos pequeños que se exportan al mercado. Promover la compra de coches nuevos tiene poco impacto sobre la demanda local y posiblemente deteriora aún más la balanza comercial española.

Las constructoras se alborozaran con las ayudas prometidas a la reducción de costes —presumiblemente bonificaciones a la Seguridad Social— y con las subvenciones a la innovación tecnológica, pero esto es dudoso que tenga efectos espectaculares a nivel local. Como hace tiempo que se sabe, la mayor parte de subvenciones laborales son “peso muerto”: las empresas no generan más empleo por recibir subvenciones, simplemente abaratan costes. Y la decisión de irse o quedarse es independiente de las mismas. De hecho, la mayor destrucción de empleo en el sector se ha producido en aquellos segmentos de la industria auxiliar (especialmente el cableado eléctrico) que por la ubicación geográfica de las plantas (en provincias de baja densidad industrial y escasa organización sindical) gozaban de salarios bajos y elevadas subvenciones. En el contexto actual no hay ninguna garantía de que las subvenciones tecnológicas se empleen allí donde se conceden. Posiblemente tampoco la hay de que se usen para un fin útil, a la vista de las dudas que genera la viabilidad del coche eléctrico. La historia industrial reciente está llena de aventuras en las que el primer objetivo de las grandes empresas no es la bondad del cambio técnico *per se* sino la del *toma el dinero y corre*, como ya puede

visualizarse en el caso de los biocombustibles. En el caso español todo ello es mucho más preocupante por el hecho de que la industria está completamente en manos de grandes multinacionales foráneas para las que el país es una mera parte del tablero de juego, y como todo jugador conoce a menudo el sacrificio de una ficha es visto como parte de la estrategia ganadora.

Falta por ver además en qué se concretará el plan integral en materia laboral. La industria del automóvil ha sido pionera en innovaciones organizativas múltiples: uso sistemático de los EREs temporales como forma de abaratar costes, flexibilidad horaria en forma de turnos, trabajo en fin de semana o vacaciones, empleo temporal, subcontratación interna (lo más llamativo de la “crisis” de Nissan es el despido de 300 trabajadores de una filial de la constructora Acciona que montaban motores en la planta de Zona Franca) y externa. En la industria auxiliar las cosas son aún peores, puesto que los grandes ensambladores de vehículos han ejercido una enorme presión de costes sobre la industria laboral que ha ido adoptando a su vez sus formas particulares de flexibilidad. A las ya citadas debemos añadir un mayor recurso al empleo temporal y a ETTs, así como la enorme fragmentación de la negociación colectiva: a menudo en cada planta de una misma empresa rige un convenio colectivo diferente, un buen mecanismo de discriminación salarial encubierta. Las peores condiciones se encuentran en las plantas de los parques industriales vecinos a las grandes plantas (dondese ensamblan partes del proceso, como puertas o asientos) y en el sector de montajes electrónicos (aunque ya ha emigrado en gran parte al Este de Europa o a Marruecos). Podemos esperar más de lo mismo. Ya hay, por ejemplo, una ofensiva en la cuestión del absentismo, bajas por enfermedad que a menudo son el resultado de las condiciones de *stress* y a las lesiones que generan los duros trabajos del sector. Sin cambiar las relaciones de poder dentro del sector, ni su lógica productiva, las políticas de subvenciones y las concesiones laborales seguirán siendo las dos variantes de un mismo diseño político.

La pregunta sin duda relevante es por qué hay que seguir “apostando” por un sector que a su voracidad fiscal y su rapiña laboral suma el hecho de ser uno de los principales causantes de los problemas ecológicos. Algo visible sólo considerando su aportación al calentamiento global, pero a lo que hay que sumar todos los efectos indirectos de su ciclo productivo (producción y consumo de materiales, generación de residuos), el impacto espacial y medioambiental del modelo territorial al que está asociado su uso y los efectos dañinos de los accidentes de tráfico. La crisis ambiental exige un cambio radical de modelo de movilidad y éste debería ser el momento para impulsar otro tipo de reconversión industrial. La que sin duda generaría el cambio a un modelo de transporte colectivo que también exigiría el desarrollo de un amplio abanico de actividades y que posiblemente permitiría una adaptación relativamente sencilla de parte de la industria auxiliar. Si ello no se plantea no es sólo por la habilidad del club de los fabricantes en plantear sus demandas. Es también el producto del enorme poder simbólico que ha alcanzado el automóvil y la industria automotriz en nuestra sociedad. Algo que prueba el mismo hecho de que el caso emblemático de la crisis que se percibe en mi ciudad sea Nissan, cuando la destrucción masiva de empleo está teniendo lugar en la construcción (o incluso en el textil).

Es lógica la respuesta de los trabajadores del sector. Defienden su modo de vida y temen que la crisis de sus empresas les aboque al paro o a un empleo aún más precario. Debemos apoyar su resistencia, pero no ser rehenes de los intereses de sus patrones. Unos intereses que ni siquiera garantizan empleo a largo plazo. Por ello es tan urgente contar con planes de reconversión de un

sector hiperdesarrollado que contemplen alternativas productivas y garantías sociales a las víctimas del secuestro. Estos miles de personas a quienes sólo les ofrece una alternativa: “o más coches o miseria”.

La crisis crediticia

La música que más suena es que la crisis es sólo el producto de los tejemanejes de unos pocos banqueros codiciosos. Nada que ver con todo el modelo neoliberal. No tenemos un cáncer, solo un tumor benigno.

Una de las variantes de esta historia, al menos en España, es que todo el problema nace de la restricción crediticia. Como todas las historias, hay en ello parte de verdad. Es posible que los banqueros sean cautos en la concesión de créditos y estén aplicando sus fondos en salvar sus propios activos. Si ésta fuera la única causa de la crisis —la negativa de los bancos a conceder créditos a causa de su propia paranoia— parece bastante lógico que las alternativas responsables deberían basarse bien en la concesión directa de crédito a las empresas productivas por parte de instituciones públicas, bien en una intervención directa del sistema financiero para que llevara a cabo su cometido. No parece sin embargo que nadie, al menos nadie con altavoces públicos, propugne estas líneas de intervención.

Pero es posible que en el colapso actual intervengan otros factores. Al menos se me ocurren dos. El primero es que son las propias empresas las que no utilizan todo el crédito a su disposición. Básicamente porque sus perspectivas de negocio son tan inciertas que no están dispuestas a correr riesgos tomando créditos que no podrán pagar. A favor de esta posibilidad está el hecho de que actualmente la mayoría de créditos (incluidos muchos créditos hipotecarios) tienen la forma de “líneas de crédito”: el tomador puede disponer de dinero hasta el límite de la línea (por ejemplo 150.000 €), es él quien decide qué parte de la línea utiliza. Del mismo modo que quien tiene una tarjeta de crédito puede pagar compras con ella hasta el tope concedido. En este caso el bloqueo empresarial no es crediticio, es de demanda, y reanimar la economía —incluida la creación de empleo— pasa por aumentar el gasto público.

La segunda posibilidad, también bastante plausible, es que la negativa de los bancos a conceder créditos sea debida al grado de endeudamiento de sus clientes. En muchos países el crecimiento reciente se ha sostenido en el endeudamiento. Esto es lo que ha permitido contabilizar salarios a la baja. O lo que ha favorecido expansiones empresariales a velocidad de crucero. Por tanto, sin reducir el nivel de endeudamiento no hay nuevos créditos. Reducirlo pasa precisamente por un cambio en la estructura de reparto de la riqueza en formas diversas, lo cual exige una profunda revisión del modelo social que hemos tenido hasta ahora.

La línea principal de “salvar” al sistema financiero se está revelando inadecuada porque no soluciona ninguna de las tres posibilidades. Ni garantiza un saneamiento rápido del sistema financiero y una vuelta al crédito fácil. Más bien está ahondando lo que ya parece un pozo sin fondo, como ha puesto de manifiesto el plan de salvamento del Citigrup. No genera demanda real, ni reduce el endeudamiento que está en la base de la crisis. Ni supone una salida convencional a la crisis orientada a recuperar el crecimiento económico. Ni, mucho menos, permite ningún avance en la crisis social y ambiental a la que el neoliberalismo ha abocado a la sociedad.

Que la paguen los ricos

Éste es el grito de guerra de la izquierda radical. Justificada por el enorme volumen de dinero que el sector público está abocando a los grandes grupos privados. Y frente a las nuevas amenazas que se ciernen sobre los derechos sociales. Como respuesta intuitiva es comprensible, sitúa el conflicto de clases y denota a los responsables. Pero más allá de una primera respuesta, uno tiene dudas de que esto sea lo mejor que podemos proponer.

En primer lugar porque una crisis económica no es sólo el coste de un banquete que alguien tiene que pagar. Es un complejo proceso económico que se demora en el tiempo, que genera respuestas en cadena que son las que generan los mayores estragos sociales. Y para paliarlas, evitarlas o revertirlas es menos importante decidir quién paga que cuáles son los mecanismos de respuesta que nos pueden llevar en otra dirección.

En segundo lugar porque en un contexto de predominio cultural tan fuerte de la derecha, para la mayoría de las víctimas correr con el coste de la crisis es inevitable. Las ayudas a la banca, por ejemplo, son fácilmente aceptables por una sociedad habituada a tener cuentas bancarias y temerosa de la bancarrota. La ayuda a los constructores de automóviles se acepta por miedo a la pérdida del empleo... En ausencia de perspectivas distintas los planteamientos sencillos son fácilmente reconvertibles en clave populista. La inacción política o el apoyo electoral a aventureros derechistas han coexistido a menudo con el éxito del chiste fácil y la lectura radical. Tengo en mi entorno a suficiente juventud de clase obrera que combina la condena verbal extrema con la inacción socio-política más absoluta como para temer que ésa sea una posibilidad más que real.

En tercer lugar porque en la situación actual hay que combinar la clarificación política con la necesidad de construir un amplio bloque social que empiece a plantear respuestas en planos diversos. No parece que ello sea posible si nos limitamos a la autocontemplación con la letra gruesa y no nos afinamos en construir respuestas y alianzas. A corto plazo me parece impensable que una respuesta radical sea capaz de aglutinar más allá del puñado de autoconvencidos de siempre.

La movilización y la denuncia son irrenunciables. Debemos acostumbrarnos a participar en múltiples iniciativas, aun a veces contradictorias, que sirvan para generar una oleada de respuestas y demandas. Pero para ir más allá se requiere contar con propuestas y líneas de acción intermedia. Con respuesta a medio y largo plazo que construya un modelo social diferente, en el plano social y en el ambiental. (Y en este sentido también resulta inaceptable la focalización de la crisis en el trabajador masculino de la empresa industrial, una pintura que deja fuera a otro tipo de empleados: a las mujeres que llevan tiempo exigiendo una nueva forma de organizar la vida, a los ecologistas que nos recuerdan cada día que este modelo conduce a un desastre planetario...). Con propuestas de acción orientadas ya a minimizar daños y a proteger efectivamente a las víctimas, con análisis que permita entender la lógica de intereses y mecanismos que nos han llevado a la situación actual. Y para ello se requiere algo más de reflexión y algo menos de sectarismo del que uno percibe en respuestas con las que inicialmente simpatiza.