

## La última batalla

El sindicato de trabajadores de la industria automotriz de Estados Unidos, la United Auto Workers, estalló la huelga en tres plantas ensambladoras, una de cada marca de las armadoras americanas. El proceso de negociación, que no se pudo resolver antes del vencimiento del contrato colectivo el día 14 de septiembre, estuvo acompañado de mucho ruido mediático por parte del presidente del sindicato, Shawn Fain, quien trata de revivir el espíritu de lucha de clases que dio origen a su sindicato hace 100 años. Sin duda logró motivar a sus agremiados, que en una votación le autorizaron con mayoría abrumadora estallar la huelga si no llegaba a un acuerdo satisfactorio.

Las pretensiones del sindicato parecen ser muy elevadas, solicitando cerca de un 40 % de incremento a los salarios (escalonado en los próximos 4 años), una reducción de la jornada a 32 horas, la eliminación de tabuladores diferenciados para nuevos trabajadores, y mejoras en las prestaciones de los pensionados. En pocas palabras, el sindicato pretende recuperar el status quo antes de la crisis del 2008, cuando General Motors se declaró en suspensión de pagos y tuvo que ser rescatada por el gobierno. La argumentación es simple: las empresas automotrices han reportado altas utilidades en los años de post pandemia, con todo y la crisis de los chips, y es tiempo que compartan sus ganancias con los trabajadores.

El momento para la confrontación parece propicio para el sindicato. Joe Biden ha presumido ser el presidente más “pro-sindicato” de la historia, aunque no tiene autoridad para intervenir en el conflicto laboral. Su contrincante político, Donald Trump, hace campaña con “regresarle el trabajo a los trabajadores de Estados Unidos”. El mercado laboral está prácticamente agotado, todas las empresas padecen la escasez de mano de obra. Las ventas de automóviles se están recuperando rápidamente, aun con los precios incrementados.

La propia estrategia de presionar a las armadoras con una huelga ha cambiado. Anteriormente, la UAW iniciaba con el paro en una armadora, generando la presión de perder ventas frente a su competencia, llegando a un acuerdo con ésta, y luego replicando el resultado con las otras dos. Este año, la confrontación es simultánea con las tres. Y tiene lógica: GM, Ford y Chrysler ya solo representan el 40% del mercado de Estados Unidos, cuando en 1985 todavía era el 75%. Eso significa que hay suficientes jugadores en el mercado norteamericano, empresas asiáticas y europeas que producen en el país, además de las nuevas como Tesla, para surtir la demanda que las americanas tradicionales dejen de cubrir por estar paradas.

Todo indica, entonces, que los logros inmediatos para la UAW y sus agremiados pueden ser sustanciales. Pero en el mediano y largo plazo, los sindicatos en Estados Unidos van a seguir perdiendo espacio. La UAW hoy tiene 400 mil agremiados (150 mil de los cuales trabajan en las plantas de las armadoras), cuando en 1979 eran un millón y medio. El 50% de las fábricas que producen autos en Estados Unidos no tienen trabajadores sindicalizados, y se encuentran en estados que desalientan la sindicalización. En general, solo un 10% de los trabajadores estadounidenses están organizados.

La transición al auto eléctrico va a tener un doble efecto para las plantas tradicionales en el norte del país. Las fábricas de motores y transmisiones se van a quedar sin trabajo. Y muchos de los nuevos modelos eléctricos se van a ensamblar en plantas del sur de Estados Unidos, lejos de la UAW.

Una vez que los autos eléctricos representen la mayor parte de las ventas, las armadoras van a estar presionadas para reducir costos, incluyendo los de mano de obra. En algún momento tendrán que enfrentar a la competencia de autos chinos, que podrá venir de plantas ubicadas en cualquiera de los tres países norteamericanos. En Europa, esto ya está sucediendo.

La colaboración de las empresas con sus empleados para mantener la competitividad va a ser la clave del éxito. Veremos si las armadoras norteamericanas logran encontrar este camino con su sindicato. Con seguridad, habrá otras empresas que si lo saben transitar. Y, por qué no, estas empresas pueden estar en México.