

## **La tragedia de Detroit: Causas y posibles consecuencias**

**Por**

**Jorge A. Sanguinety**

La bancarrota de la Chrysler y la que amenaza a General Motors, es sin duda una tragedia económica que ya no tiene remedio. El aspecto más humano y dramático de la tragedia es la pérdida masiva de empleo por parte de decenas o cientos de miles de trabajadores y la disminución de sus beneficios en términos de planes de salud y pensiones. Pero también significa una pérdida para la economía del país, cuando empresas de este tamaño y con un historial tan largo no hayan sido capaces de enfrentar con éxito la competencia de otras empresas. Y por si esto fuera poco, se tienen que contar las pérdidas cuantiosas de todos aquéllos que invirtieron sus ahorros en estas empresas, desde los más ricos hasta los de menos recursos. Aunque nadie lo dice, esto es sin duda una lamentable derrota y humillación económica para el país y para sus responsables directos.

El avance de la competencia externa se puso de manifiesto hace décadas y estas empresas, en lugar de adaptarse a los nuevos desafíos, como corresponde en una verdadera economía de mercado, comenzaron a pedirle al gobierno medidas proteccionistas. Ya hace muchos años Chrysler se enfrentó a la bancarrota y el gobierno la salvó con una fuerte transfusión de préstamos, creando la perniciosa expectativa para todo el sector de que el Tío Sam los rescataría en caso de verse en nuevos problemas. O sea, se creó lo que se llama en economía un “riesgo moral” (moral hazard), que describe el comportamiento humano de los que se descuidan o relajan esperando que otros los rescaten cuando tienen algún problema.

La causa directa de esta situación es la pérdida de competitividad de la industria automovilística norteamericana, resultado a su vez de la incompetencia y miopía de los gerentes, los accionistas, los acreedores, varios gobiernos y los sindicatos de trabajadores. Por años, esta rama emblemática de la gran manufactura nacional ha estado perdiendo su participación relativa en el mercado de automóviles, mientras que otros países la han estado ganando, muy especialmente los japoneses. Aún en los años en que la economía de Estados Unidos estaba boyante, Detroit tenía serios problemas para producir con costos y calidad competitivas, pero el advenimiento de la actual crisis económica, con su contracción de los gastos de los consumidores

y de las empresas, acaba de darles el golpe de gracia a estos dos gigantes. Hasta ahora Ford parece estar navegando la situación con éxito. Ojalá lo logre.

Aunque la Chrysler y la GM no desaparecerán de la industria, sus respectivas crisis las llevarán a reestructurarse de maneras tan radicales que serían irreconocibles sino fuera porque posiblemente mantengan sus identidades corporativas. En este punto debemos tener en cuenta que la reestructuración es un proceso legal que prosigue o antecede a la bancarrota y cuyo objetivo es intentar salvar a la empresa mediante ajustes organizativos y arreglos financieros de diversos tipos. Por ejemplo, en el caso de Chrysler, la Fiat italiana se hace cargo de la empresa con ayuda financiera del gobierno de EEUU, mientras que en el caso de la GM el gobierno ahora posee la mitad de la empresa, los sindicatos cerca del 40 por ciento, los acreedores un 10 por ciento y los accionistas ¡tan solo un uno por ciento! No en balde los chistosos la llaman ahora Government Motors. Hay que decir que esta forma subrepticia y preocupante de socialización, además de haber sido propiciada por la incompetencia extrema del sector privado y de los sindicatos de la industria (extraño contubernio), comenzó con la administración del Presidente George W. Bush. Hubiera sido preferible que entonces se declararan en bancarrota en lugar de prolongar la agonía, con el gobierno ayudando en la reestructuración, como fue recomendado por varios economistas incluyendo el que escribe estas líneas. Fue una pena que los principios se abandonaran bajo el nerviosismo que generaba la crisis financiera y económica que ya era evidente.

Algunas de las consecuencias más graves de la forma en que se está llevando a cabo la bancarrota de la Chrysler y la reestructuración de la GM es que se está violando la santidad de los derechos de propiedad y de los contratos de préstamo. Cuando una empresa se liquida o se reestructura, los primeros que deben recibir compensación, de acuerdo con la ley, son los inversionistas individuales e institucionales que tienen bonos de la corporación; los segundos son los que tienen acciones preferidas y después los que tienen acciones ordinarias. Los otros acreedores y los trabajadores son los últimos en recibir alguna compensación. Pero esta regla no se está aplicando en estos dos casos.

La violación de este principio podrá tener consecuencias imprevisibles para la economía americana, pues esta práctica, aun cuando se alteren las leyes vigentes, socava las garantías contractuales que le dan credibilidad al proceso de financiamiento de las inversiones en el país. La reputación de EEUU en todo el mundo y la confianza que el público deposita en sus leyes es parte de los cimientos sobre los que se ha construido esta economía. El crecimiento portentoso de sus empresas ha sido posible porque en este país hay una gran confianza en la santidad

de los contratos y en la capacidad de todo gobierno de hacer cumplir las leyes. Si las nuevas reglas predominan, en el futuro habrá menos desarrollo tecnológico, crecimiento económico, empleo y prosperidad. Y el poderío económico, político y militar de EEUU se verá disminuido.

Miami, 17 de mayo de 2009