

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Trabajadores-estadounidenses-baten-en-retirada-ante-la-globalizacion-que-disminuyen-salarios-y-proteccion-social-U-S-Labor-is-in-Retreat-as>

Trabajadores estadounidenses baten en retirada, ante la globalización que disminuyen salarios y protección social U.S. Labor is in Retreat as Global Forces Squeeze Pay and Benefits.

Date de mise en ligne : mardi 27 décembre 2005

- Empire et Résistance - « Gringoland » (USA) -

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Por David Streitfeld

[Los Angeles Times](#), octubre 2005

- [Lire en français](#)
- [Original en inglés más abajo](#)

Esta semana la empresa Delphi Corporation, fabricante de autopartes, ha planteado a sus trabajadores la reducción de sus salarios en dos terceras partes. Es una de las concesiones salariales más radicales que se haya jamás solicitado a empleados sindicalizados. Al mismo tiempo los trabajadores de la General Motors Corp. aceptaban financiar "provisoriamente" de sus bolsillos miles de dólares relacionados con sus coberturas de salud. Los empleados de *Ford Motor Co.* y *Daimler Benz* enfrentarán seguramente similares exigencias.

Las fuerzas que golpean a los trabajadores de Delphi y de GM son versiones extremas de lo que está sucediendo en el mercado de trabajo estadounidense, en el que los riesgos económicos tales como el desempleo y los gastos médicos, anteriormente asumidos por los empleadores y el gobierno, están actualmente a cargo de los trabajadores estadounidenses y de sus familias. Luego de cuatro años de recuperación económica, todos los trabajadores estadounidenses deberían tener viento en popa. Y en lugar de eso se hallan enfrentados a una nueva ofensiva tendiente a obligarlos a abandonar una serie de beneficios esforzadamente adquiridos y a aceptar disminuciones en sus salarios. Las empresas explican que estos recortes son "vitales para poder mantener la competitividad" en una economía crecientemente globalizada.

En las últimas semanas, han aparecido muchos casos nuevos, no sólo en la industria. Los trabajadores de las 71 mayores superficies de provisión alimentaria de la cadena Farmer Jack en Michigan han aceptado una reducción salarial del 10%, para que la empresa pudiera ser más fácilmente vendida a un nuevo propietario. Centenas de trabajadores de una fábrica de tubos en Auburn, en Indiana aprobaron una baja de dos dólares sobre un salario de 18 dólares por hora para mantener la fábrica en funcionamiento.

Los funcionarios de la policía de Wyandotte, en Michigan han aceptado el bloqueo de sus salarios durante los próximos tres años y el incremento de sus pagos por la cobertura médica. Jerry Jasinowski, presidente del *Manufacturing Institute at the National Assn. of Manufacturers* (Instituto de la Manufactura de la Asociación Industrial Nacional), ha declarado que tales concesiones "se convertirán en moneda corriente". "Los pilotos de línea o trabajadores en cadena, los empleados, deben contribuir a reducir el precio de acuerdo -ha declarado- : "Nosotros no estamos en condiciones de sobrevivir y al mismo tiempo mantener las generosas protecciones sociales acordadas hace 10 o 15 años", afirmó Jasinowski.

El trabajo en agonía

Varias causas explican la reducción de la influencia de los trabajadores. Entre ellas se destacan la existencia de una mayor demanda de empleo en el mercado del trabajo y la deslocalización hacia países con mano de obra barata como la China y la India. Algunas sociedades, que compiten con productores rivales que producen a menores costos expresan que no pueden permitirse el mínimo aumento. Y aun en el caso de empresas florecientes, las elevadas primas de los seguros de salud deben financiarse con fondos que podrían utilizarse en aumentos. Según una encuesta reciente efectuada por la Kaiser Family Foundation y el "Health Research and Educational Trust" solamente un 60% de las empresas ofrecen a sus empleados una cobertura de salud, un retroceso evidente comparado con el 66% del 2003 y el 69% del 2000. Los empleadores requieren mayor productividad de los trabajadores con el mismo salario. Sucede por lo tanto que para la mayor parte los costos de vida han aumentado mucho más aceleradamente que los aumentos anuales.

La última semana un informe del gobierno estadounidense señaló que debido al aumento de los precios de la energía, la inflación aumentó en setiembre de 2005 dos veces más que los salarios. El democrático Instituto de Políticas Económicas (Economic Policy Institute) ha declarado que "esta situación configura la mayor baja de la capacidad adquisitiva en decenios". El inmovilismo o la baja de los salarios contribuye a amortiguar la inflación, pero es un triste consuelo para los que ven sus bolsillos cada vez más vacíos. En el período en que las industrias tradicionales, como las de las piezas automotrices y las de líneas aéreas, se esfuerzan en adaptarse a difíciles circunstancias, sus empleados son especialmente vulnerables.

Trabajadores acorralados

Cuando hace alrededor de dos meses los mecánicos de la *Northwest Airlines Corporation* hicieron huelga preventiva para bloquear la baja de sus salarios en un 25%, la compañía los reemplazó inmediatamente. Dichos trabajadores se encuentran actualmente ante un ofrecimiento de la empresa que incluye la misma reducción salarial y una protección social menor que la que les ofrecían antes de la huelga. Las perspectivas de los obreros de base de Delphi son igualmente sombrías : el 8 de octubre, la sociedad solicitó beneficiarse con las garantías de una ley estadounidense de protección ante una eventual quiebra.

Los especialistas de la historia del trabajo no recuerdan un período en el que durante una recuperación económica, se haya solicitado en una sola empresa un apoyo en tal cantidad y al mismo tiempo el abandono de tantas ventajas. Los responsables del sindicato United Auto Workers, declaran que se trata de "sacrificios extraordinarios" en momentos en que Delphi especialmente, está tomando medidas "repugnantes" al aumentar el monto de sus contratos con el objeto de mantener a sus cuadros de alto nivel. Los críticos dicen que los empleados de Delphi, que ganan 27 dólares por hora, además de algunos beneficios sustanciales como la cobertura de salud y la jubilación complementaria, "le cuestan mucho a la empresa" impidiéndole mantener la competitividad.

En comparación los trabajadores de las fábricas Delphi, ganan apenas 3 dólares por hora. "Las empresas no pueden ya otorgar opulentas ventajas por enfermedad ni compromisos ilimitados de jubilaciones complementarias" declaró el economista Peter Morici, un negociador comercial y administrativo de Clinton. Y agrega que el sindicato UAW "debió haber educado" a sus miembros desde hace mucho tiempo "mostrándose realista" en sus exigencias. El nuevo contrato de Delphi va a sentar un precedente para las negociaciones de GM, Ford y Daimler Chrysler. Ford declaró igualmente el lunes último que había iniciado conversaciones con su sindicato para reducir los aportes en los seguros de salud.

Igualando para abajo

La industria automotriz ha sido un indicador de las orientaciones salariales desde su creación. Ya en 1914 Henry Ford anunció jornadas de 5 dólares, duplicando de golpe los salarios de sus 150.000 trabajadores en las cadenas de ensamblaje e inaugurando lo que el diario de Detroit llamó "una nueva era industrial". En dicha época los trabajadores indicaban el camino. Actualmente son considerados como condenados. Steve Szakaly, un economista del Automotive Research Center (Centro de investigaciones automotrices) ha declarado "existe consenso sobre el hecho de que las antiguas industrias de trabajo en cadena están a punto de desaparecer". En el seno de una economía mundial estamos todos destinados a transformarnos en empleados terciarios. Y Delphi también coincide con esto...

Con base en Troy (Michigan) esta compañía -una industria complementaria fundada en 1999 por General Motors- no es tan antediluviana como pareciera. Más de las dos terceras partes de sus 185.000 empleados trabajan ya fuera de los Estados Unidos y está en tren de detener y de modernizar sus fábricas estadounidenses. Este año se cerró su única fábrica californiana, sita en Anaheim. En su página de Internet, la empresa proclama : "En tanto empleadora de categoría internacional, Delphi ofrece una protección de carácter mundial a sus empleados de tiempo completo".

Sin embargo la orgullosa declaración ha cobrado recientemente un sentido diferente ; los trabajadores de Delphi de los Estados Unidos -declara la dirección-, deben ganar un salario más cercano al que se gana en otras partes del mundo.

Se informa que las vacaciones se reducirán de seis a cuatro semanas y que aumentarán las primas de seguro de salud, mientras que las contribuciones de la empresa a las jubilaciones complementarias van a disminuir. Los días feriados pagos serán reducidos de 17 a 10 en total y por todo concepto. Los salarios también disminuirán hasta un máximo de 10 a 12 dólares por hora. Esto significa que los trabajadores de Delphi no podrán seguir comprando los automóviles que contribuyen a fabricar.

Capitalismo : una máquina de picar carne

Robert S. Miller, experto en reorganización, nombrado para dirigir la firma el verano pasado declaró en una conferencia de prensa que los trabajadores "no debían sentirse mal" puesto que comparó la situación con "una tempestad" a la que "los ha llevado" la globalización. Es una tempestad que ha arrasado a otras industrias estadounidenses ; Thomas Pailey, economista y antiguo asistente del director de relaciones públicas del sindicato AFL-CIO, dijo que se trataba de una muerte "ocasionada por miles de golpes de látigo, lo que hace que escape al radar político". "Fue golpeando hábilmente primero a la ropa, luego al amoblamiento, después a los textiles y luego al acero" agregó Pailey.

El fenómeno se produce siguiendo una escala de valores.

Las pruebas se notan en los artículos fabricados en Filipinas. En la India actualmente los radiólogos interpretan las curvas procedentes de hospitales de los Estados Unidos. Los fundamentos mismos del trabajo han sido atacados. La mundialización tiene muchos admiradores e innegables ventajas. Cada una de las fábricas de piezas desprendidas que Delphi instala en ultramar mejora el nivel de vida local. En los Estados Unidos donde los fabricantes nacionales y los importadores compiten por proveer las mercancías a precios más baratos, la mundialización contribuye a mantener los precios más bajos. Algunos economistas sólo ven ventajas. Donald Kohn, gobernador de la Reserva Federal, declaraba en un discurso reciente que la tasa de desocupación del 5,1% en los Estados Unidos, "muestra evidentemente que nuestra capacidad de crear empleos adaptados a las necesidades no se ha visto alterada" por la competencia internacional.

Otros no son tan optimistas "¿Cómo hacen las empresas estadounidenses para ser competitivas en el marco de la economía mundial ?" pregunta Harley Shaiken, un economista de la Universidad de Berkeley en California. "Si la única manera de mantener el atractivo es pagar 10 dólares por hora, existe un peligro mucho más importante que el de Delphi. Estamos ante una sociedad en el que la gente en lugar de entrar en la clase media sale de ella". La elección presidencial del año pasado provocó un debate sobre la globalización y la deslocalización de los empleos, que produjo mucho revuelo pero poco esclarecimiento.

Algunos dijeron que el fenómeno había sido exagerado en una economía que crea y elimina millones empleos por año. Otros sostienen que el fenómeno se acrecentará y afectará a millones de empleados. Jared Bernstein, un economista del Instituto de Economía Política ha admitido : "Tal vez estemos buscando en el lugar equivocado". Es posible que se hayan perdido miles de puestos por el auge de los menores costos del empleo en ultramar. Pero lo que no está suficientemente reconocido es que muchos otros millones mantienen sus empleos - o por lo menos un trabajo - aunque haya sido perdiendo la protección social actual o futura.

Las historias laborales que presentan las perspectivas más desoladoras ignoran de qué modo podría detenerse este decadente proceso. Léon Fink, redactor de la revista *Labour : Studies in Working-Class History of the Americas*

(Trabajo : estudio de la historia de las clases trabajadoras de los Estados Unidos) ha escrito : "antes existía para el trabajador un nivel básico de protección social, de ahora en más estamos viviendo en un período en que las antiguas reglas crujen".

Traducción para @DIN de : Susana Merino

U.S. Labor is in Retreat as Global Forces Squeeze Pay and Benefits

by David Streitfeld

[Los Angeles Times](#), october 2005

Workers at auto parts maker Delphi Corp. will be asked this week to take a two-thirds pay cut. It's one of the most drastic wage concessions ever sought from unionized employees.

Workers at General Motors Corp., meanwhile, tentatively agreed on Monday to absorb billions of dollars in healthcare costs. Ford Motor Co. and DaimlerChrysler employees are certain to face similar demands.

The forces affecting Delphi and GM workers are extreme versions of what's occurring across the American labor market, where such economic risks as unemployment and health costs once broadly shared by business and government are being shifted directly onto the backs of American working families.

Four years into an economic recovery, workers across America should be riding high. Instead, they're facing new demands to surrender hard-won benefits and agree to wage concessions. Companies say these cutbacks are essential to stay competitive in an increasingly globalized economy.

In recent weeks, there have been numerous examples - and they aren't limited to manufacturers.

Grocery workers at the 71-store Farmer Jack chain in Michigan agreed to take a 10% wage cut to make their operation more palatable to a new owner. Hundreds of workers at a hose plant in Auburn, Ind., approved a \$2 cut in their \$18-an-hour pay to keep the plant open. Police officers in Wyandotte, Mich., agreed to a three-year wage freeze and to pay more for healthcare.

Jerry Jasinowski, president of the Manufacturing Institute at the National Assn. of Manufacturers, said such givebacks would simply become a fact of life.

"From airline pilots to auto assembly workers, employees need to help reduce their costs," he said. "We can't afford to live with the very generous benefits we provided 10, 15 years ago."

Workers' reduced leverage has many origins, including a slack labor market and the offshoring of jobs to low-cost countries such as China and India.

Some companies, challenged by low-cost rivals, say they can't afford more than minimal raises. And even at firms doing well, high premiums for healthcare insurance take away from the pool of funds that could be used to provide raises.

Only 60% of businesses offer health insurance to their workers, down from 66% in 2003 and 69% in 2000, according to a new survey by the Kaiser Family Foundation and the Health Research and Educational Trust.

Companies also are asking workers to produce more for the same pay.

The result is that the cost of living has been outpacing wage increases for most workers all year. Driven by high energy costs, inflation rose twice as fast as wages in September, the government reported last week. The liberal Economic Policy Institute called it "the largest decline in real earnings in decades."

Wages that stand still or decline help to damp inflation. But that's small consolation for anyone contemplating a lighter wallet.

As old-line industries such as auto parts and airlines struggle to adapt to harsh circumstances, their workers are particularly vulnerable.

When the mechanics at Northwest Airlines Corp. went on strike nearly two months ago in an effort to forestall a 26% pay cut, the company promptly filled their jobs. The workers have an offer from the company that features the same pay cut and worse job security than the deal they rejected before the strike.

Prospects for the rank-and-file at Delphi, which filed for bankruptcy protection Oct. 8, are just as grim. Labor historians say they can't remember a moment during an economic recovery when so many at one company were asked to give back so much all at once.

The proposed givebacks are "extraordinary sacrifices," especially in light of Delphi's "disgusting" decision to sweeten retention packages for executives, United Auto Workers union officials said in statements.

Critics say that Delphi employees, who earn an average of \$27 an hour in addition to generous medical and retirement benefits, make too much to allow the company to compete. By contrast, workers at Delphi's profitable China operations earn about \$3 an hour.

"Companies cannot provide gold-plated healthcare benefits and open-ended pension commitments," said economist Peter Morici, a trade negotiator in the Clinton administration. The UAW, he said, "should have educated" its members long ago "and been realistic" in its demands.

The new Delphi contract will set a precedent for labor negotiations at GM, Ford and DaimlerChrysler. Ford also said Monday that it was in talks with its union about possible health benefit cuts.

The auto industry has been a weather vane for wage trends almost since it began. Henry Ford's 1914 announcement of the Five Dollar Day, doubling at once the pay packages of his 15,000 assembly line workers, inaugurated what the Detroit Free Press called a "new industrial era."

Then, factory workers were leading the way. Now they're seen as doomed.

"There's a widespread view that the old-line industries are just going to go away," said Steve Szakaly, an economist with the Center for Automotive Research. "In the global economy, we're all supposed to become service employees. And Delphi is as old-line as one could get."

Based in Troy, Mich., the company - spun off by General Motors in 1999 - is less of a dinosaur than it may appear. More than two-thirds of its 185,000 employees already work outside the United States. It's been closing and modernizing its U.S. plants. Its one California plant, in Anaheim, shut this year.

"As a world-class employer," the company proclaims on its website, "Delphi offers its full-time employees world-class benefits." In recent days, that proud statement has acquired another meaning : Delphi workers in the United States, management says, must earn something closer to what the rest of the world gets.

Vacations reportedly will be slashed from six weeks to four weeks. Healthcare premiums will be higher. The company's pension contributions will be lower. Paid holidays will shrink from 17 a year to as few as 10. And wages will fall sharply, to as low as \$10 or \$12 an hour. Those levels would make it unlikely that Delphi workers would be able to afford the cars they're helping to build.

Robert S. Miller, the restructuring specialist brought in this summer to run the company, said he didn't blame the workers for their unhappy predicament. He described the process as akin to a storm. "Globalization has swept over them," he said at a news conference.

It's a storm that has ravaged other American industries. "This is death by a thousand lashes, so it passes under the political radar," said economist Thomas Palley, a former assistant director of public policy at the AFL-CIO.

"It hit the apparel producers, then furniture, then textiles, then steel," Palley said. "It's moving up the value chain. I've gotten article proofs that were done in the Philippines. Radiologists in India now read charts for American hospitals. It's hit basic architectural work."

Globalization has many admirers and undeniable benefits. Every auto parts plant that Delphi sets up overseas improves the local standard of living. And in the U.S., globalization works to keep prices low, as domestic firms and importers compete to deliver the cheapest goods.

Some economists see little to worry about. The U.S. unemployment rate, at 5.1%, "is evidence that our economy's ability to provide jobs on a sustained basis has not been impaired" by international competition, Federal Reserve Gov. Donald Kohn said in a recent speech.

Others aren't so sanguine. "How do U.S. firms compete in the global economy ?" asked UC Berkeley economist Harley Shaiken. "If the only way to compete is with \$10 wages, we have a problem that is much larger than just Delphi. We're looking at a society where people exit rather than enter the middle class."

Last year's presidential election prompted a debate over globalization and the offshoring of jobs that yielded a lot of heat but little light. Some said the phenomenon was overblown in an economy that creates and destroys millions of jobs a year.

Others contended that it would swell over time and soon affect millions.

"Maybe we were looking under the wrong rock," said Jared Bernstein, an Economic Policy Institute economist.

A few hundred thousand jobs may have been lost directly to cheaper jobs overseas, he said. But what's under-recognized is how millions of others might have kept their jobs - or at least, a job - but lost current or future

benefits.

The labor historians offering the bleakest outlook say they don't know what will arrest this downward process.

"There used to be a kind of floor for worker welfare," said Leon Fink, editor of the journal *Labor : Studies in Working-Class History of the Americas*. "But we're now living in an age in which all those old standards have come unglued."