

- [Inicio](#)
- [BLOG \(2018 – 2022\)](#)
- [Publicaciones](#)
 - [por Año](#)
 - [por Temas de Investigación](#)
 - [Google Académico](#)
- [Academia](#)
 - [Tesis dirigidas](#)
 - [Seminarios, conferencias y otros eventos](#)
- [I-D Patrocinada](#)
- [Videos](#)
- [Galería](#)

La huelga de UAW: otros relatos de la transición energética

En el imaginario de la transición energética, los empleos de la economía verde se cuentan por varios miles en distintos escenarios elaborados por consultorías transnacionales y por el gobierno del presidente Biden, quien ha puesto en esta reconversión todo el poder emprendedor y financiero del estado en su guerra comercial y tecnológica con China. Sin embargo, la huelga del sindicato United Auto Workers nos ofrece relatos diferentes. Este movimiento sindical que ha paralizado de modo disperso y contundente plantas de producción y de servicio de las tres corporaciones automotrices de EEUU, nos ilustra sobre las consecuencias de transformar la matriz técnica de la producción en masa queriendo al mismo tiempo hacer borrón y cuenta nueva de la organización social del trabajo. La industria automotriz que ha sido el centro de

gravedad del capitalismo industrial se reconvierte hacia nuevos productos y técnicas de manufactura bajo el paradigma de electromovilidad, pero no deja de ser un sistema de producción en masa y, por tanto, organizado alrededor de fases intensivas en trabajo humano. Y por eso, tan inevitable es el camino a la descarbonización de la economía como construir un modelo social de la transición productiva que vaya más allá de simplemente prometer nuevos trabajos verdes.

El escenario recuerda la historia de los trasplantes japoneses hacia EEUU en los años 80 del siglo pasado, cuando las empresas históricas del país vecino se vieron en desventaja porque carecían de la libertad irrestricta de precarizar el trabajo, tal como hicieron sus rivales japonesas. En la actualidad, el sistema productivo de, por ejemplo, Tesla, ha sido ampliamente reseñado por sus bajas condiciones salariales y por ser un espacio laboral sin derechos y de ambiente tóxico por la naturaleza de los componentes de las baterías. Las empresas de la nueva industria de electromovilidad tienen el paradigma manufacturero de Tesla, como Ford y Toyota lo fueron consecutivamente para la vieja industria automotriz.

La industria del auto eléctrico está en fase infantil y lo que está en juego en la actualidad es la competencia entre las empresas tradicionales y las que han emergido produciendo autos eléctricos, siendo estas últimas las que hoy abarcan la mayor parte del mercado. La fase madura de la industria del auto eléctrico llegará a mediados de este siglo, cuando la penetración de estos autos ronde el 50 % del mercado total de vehículos automotrices. La producción de autos eléctricos no sustituirá al total de autos de combustión interna y el nuevo mercado que se abre ante las empresas tradicionales y las otras empresas que nacieron en el siglo XXI es uno mixto en que deberán competir en dos pistas tecnológicas. Las primeras deberán sacar ventaja de la mezcla productiva y vivir en constante conflicto con sus sindicatos que verán el acoso permanente contra sus condiciones de trabajo y salariales.

¿Cuáles son esas empresas? VW, GM y Stellantis son las corporaciones tradicionales que se afianzan en el segmento electromóvil. Las empresas recién nacidas directamente en la electromovilidad que avanzan rápidamente para construir sus ventajas oligopólicas, son BYD y Tesla. Las empresas tradicionales del siglo XX deben hoy asociarse con empresas asiáticas (mineras como Ganfegng Lithium y productoras de baterías de litio como Panasonic o Samsung) para asegurar el abastecimiento de un recurso que en algún momento tenderá a su escasez. Sus nuevos socios hacen lo propio con las automotrices para asegurar su mercado futuro. Las empresas de la electromovilidad, por su parte, avanzan gracias a costos menores, grandes mercados (como el chino e indio) y el dominio inicial de las nuevas tecnologías de producción.

En este escenario UAW ya experimenta la política de las tres corporaciones estadounidenses de trasladar recursos hacia su joven segmento eléctrico argumentando necesidad de competir en ese y en el segmento de la combustión interna. Esa estrategia requiere ajustar a la baja las condiciones de trabajo de su fuerza laboral y reducir también plantillas. El sindicato calculó en 2018 que serían 35 mil el número de puestos de trabajo en riesgo, una cifra que representa cerca de 9 % de sus afiliados. UAW reivindica hoy la necesidad de acabar con la degradación de salarios en plantas de autopartes -menores a los de ensamblado final- pero también tiene una estrategia para introducirse en nuevas plantas de coinversión con empresas asiáticas y, por supuesto, defiende el empleo ante el ajuste laboral que no ha cesado. El relato del sindicato tiene la brevedad de un *tuit*: “El asunto es la seguridad en el empleo y que haya productos en plantas de este país. Ese es el asunto real. Pueden darme un incremento de 50% pero si no tengo seguridad en mi empleo y no hay puestos de trabajo a donde ir, ¿eso qué importa?. No importa nada”
https://twitter.com/UAW/status/1707462824170008879?ref_src=twsrc%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Etweet%7Ctwtr%5Etrue

¿El reajuste que conlleva el movimiento sindical va a dar lugar a nuevos modelos de gestión laboral de la transición energética? Se puede prever que sí, y en este sentido será importante seguir con detalle la estrategia de Ford, empresa rezagada en el segmento electromóvil, pero que en 2022 anunció un plan ambicioso que permitirá que en 2030 su producción de autos eléctricos sea el 50 % de su producción total y que en 2050 logre el balance cero de emisiones de carbono, definido como meta por la comunidad internacional. Para ello, deberá poder invertir 50 mil millones de dólares. No había huelga en esta ecuación, y sin embargo quien ha reaccionado más rápido y positivamente ante la crisis ha sido esta misma empresa, la cual se ha comprometido con sus 57 mil empleados sindicalizados, que durante la vigencia del contrato- es decir hasta abril de 2028- , no habrá ninguna pérdida de puestos de trabajo debido a plantas de vehículos eléctricos. El paso siguiente es convencer a sus inversionistas que se puede la reconversión al mismo tiempo que los acuerdos sociales. De ser así, será un paso importante para construir nuevos relatos de la transición energética.

CONTACTO

jordy.micheli@gmail.com

jomicheli@azc.uam.mx

53 18 94 67

ORCID : <https://orcid.org/0000-0002-7654-0842>

Google Académico

4cero
Programa Escuelas 4.0

ADMINISTRADOR WEB: Ing. Joel Castán Herrera castan.7@gmail.com