

Hacen chatarra de General Motors y Ford; urge la solución LaRouche

por Paul Gallagher y Richard Freeman

El pronóstico que hizo Lyndon LaRouche a fines de febrero —al efecto de que la burbuja de deuda de la industria automotriz de Estados Unidos estallaría, cuando los economistas “calificados” anunciaban una recuperación acelerada de la economía— se cumplió a principios de mayo, al hacerse evidente que General Motors y Ford, y decenas de las compañías que abastecen a las dos gigantes automovilísticas, van a toda velocidad hacia la quiebra y el desmembramiento de las principales capacidades de máquinas-herramienta que le quedan a la economía de EU.

Esto hace aun más urgente la necesidad de poner en práctica el plan que LaRouche le propuso al Senado de EU el pasado 13 de abril, de emprender una recuperación físico-económica imitando las medidas exitosas que usó Franklin Roosevelt para salir de la Gran Depresión de los 1930.

El 27 de febrero LaRouche había señalado que General Motors (GM) y Ford empeoraban la situación creada por su enorme deuda a corto plazo que vencía este año, al dar grandes “incentivos” para atraer clientes, los cuales ya no podían darse el lujo de comprar carros por la merma de sus ingresos reales. El 3 de marzo LaRouche preguntó: “¿Cuándo caerán GM y GMAC”, su brazo financiero? “¿Quién refinanciará esta burbuja, esta estafa de deuda?”

A todo esto, los “expertos” decían que no había urgencia, que el problema se resolvería gradualmente, lo cual era desinformación para distraer a los incautos, mientras los inversionistas en derivados sacaban su dinero. Pero el 5 de mayo la empresa calificadora Standard and Poor’s (S&P) jaló el gatillo al bajar la calificación de los bonos de General Motors y Ford a la categoría de chatarra, lo que tuvo el efecto de encender la luz en el cuarto oscuro lleno de cucarachas de los tenedores de derivados, quienes han quedado al descubierto y se escurren asustados.

¿Desplome de los derivados?

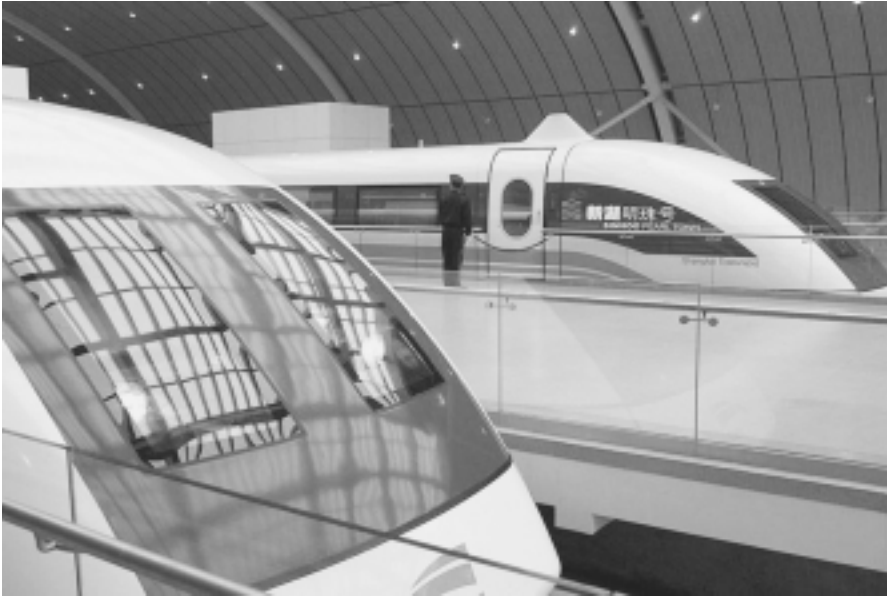
La baja en las calificaciones de GM y Ford bien podría desencadenar el derrumbe de los derivados. La mayor parte de la deuda de ambas empresas está en la forma de bonos. De los 301 mil millones de dólares que debe GM, 292 mil millones son en bonos, mientras que de los 170 mil millones que debe Ford, 161 mil millones son en bonos. La baja en las calificaciones significa que ambas empresas tendrán que pagar enormes sobretasas de interés para obtener préstamos.

Pero también podría detonar una crisis en el mercado de derivados. Tanto GM como Ford poseen derivados de muchos tipos: derivados del mercado crediticio, derivados de contratos cambiarios, derivados basados en sus bonos, etc. Según le dijo Mark Howard, jefe de investigaciones crediticias de Barclays Capital, al *New York Times* del 6 de mayo, hay derivados que son “apuestas [sobre los bonos]. . . apalancados con préstamos considerables”. Es decir, los especuladores han apostado a los derivados sobre los bonos subyacentes tomando mucho dinero prestado. Como dijo Howard, “habrá temblores en el mercado de derivados”.

Una crisis provocada por GM y Ford podría causar ondas de choque en el mercado mundial de derivados de 400 billones de dólares, lo que podría dar al traste con todo el sistema financiero mundial.

Contrario a lo que plantea LaRouche, de que hay que salvar las capacidades de GM y Ford, y las destrezas de sus trabajadores, los banqueros han redoblado sus exigencias de desmembrar a ambas compañías. “Éste es el principio del fin de la industria automotriz como ha llegado a conocerla la mayoría de la gente”, dijo Sean Egan, según *MarketWatch.com* del 5 de enero. “Es probable que en un par de años veamos cesantías sustanciales, la posibilidad de que una o ambas de estas compañías quiebre, y una enorme reestructuración de la mayoría de los fabricantes de autos de EU”, dijo Egan, cuya empresa, Egan-Jones, es la cuarta agencia calificadora después de S&P, Moody’s y Fitch. *Economist*, el órgano de la City de Londres, en un artículo en su edición del 6 de mayo, “¿Dos pilas de chatarra?”, dijo que ya no era impensable que GM y Ford quebraran, y que la posibilidad de que emergieran de la bancarrota “como operaciones más pequeñas y reducidas. . . empieza a verse como una opción atractiva”.

Las bolsas de valores de EU se dispararon el 4 de mayo, cuando el buitre financiero Kirk Kerkorian trató de aumentar sus inversiones al 9% de las acciones de GM. La mentalidad de comecadáveres que motivó esta maniobra de Wall Street, quedó de manifiesto ese mismo día, cuando también subieron las acciones de Arvin Meritor, que abastece a las grandes del automóvil, luego de que anunció que estaba cerrando 11 plantas y dejando cesantes a 1.830 empleados. Lo que quiere Kerkorian es tomar control de la unidad de hipotecas de GMAC, la fuente del 50% de las ganancias de GMAC, aunque



LaRouche dice que las capacidades de la industria automotriz deben aplicarse, entre otros, a “nuestros sistemas ferroviarios nacionales”, incluyendo el uso de trenes de levitación magnética. (Foto: Transrapid).

sólo representa el 20% de sus operaciones.

Varios artículos que aparecieron el 5 de mayo en el *Wall Street Journal* y otros diarios, dejaron en claro que la ofensiva de Kerkorian tenía como objetivo imponerle la estrategia de Wall Street a GM.

Ya desde el 17 de marzo Stephen Girsky, el principal analista del sector automotriz del banco de inversiones Morgan Stanley, había dicho: “La participación de mercado de la compañía no justifica su tamaño. Tiene demasiadas plantas, demasiados trabajadores, demasiados modelos, demasiados agentes, y las prestaciones de sus empleados son demasiado altas”. Merrill Lynch y el banco de inversiones de Citigroup, Bear Stearns, han publicado una sarta de “análisis” que insisten que GM tiene que botar a entre 25.000 y 30.000 de los 117.000 trabajadores que le quedan (¡apenas hace una generación eran 500.000!), y cerrar hasta 20 plantas. La administración de GM ya ha cerrado o desactivado 5 plantas, y ha reducido a sólo uno los turnos en otras cinco.

Wall Street también demanda recortes drásticos a las prestaciones de salud y la jubilación de los trabajadores de las empresas de autos, lo que haría a los empleados cargar con el 25 a 30% de todos los costos, y eliminaría muchas medicinas. Toyota, Nissan, Mazda, BMW y Volkswagen también ensamblan autos en EU, pero, a diferencia de GM, Ford y Daimler Chrysler, no tienen sindicatos, en gran parte porque están en el sur, donde la ley favorece a los esquirols. Por tanto, aunque pagan salarios comparables a las “tres grandes”, las empresas de autos extranjeras gastan mucho menos en prestaciones.

Otra exigencia de Wall Street es que GM venda la unidad

de hipotecas de GMAC, su mayor fuente de ganancias. De hacerlo, la compañía quebraría aun más rápido.

En su mensaje al Senado y en un folleto que circula en EU, “Recreate Our Economy” (“Recreemos nuestra economía”), LaRouche detalló cómo el Gobierno debe intervenir para usar esas capacidades en proyectos de infraestructura económica vitalmente necesarios, tales como trenes de alta velocidad y de levitación magnética.

Si bien es cierto que, como recalca LaRouche, GM y Ford no podrán salir de sus dificultades vendiendo más autos, especialmente no los todoterreno, que han sido sus modelos más populares, pero que consumen enormes cantidades de gasolina, también es cierto que ni lo que propone la administración de GM, de mover toda su producción fuera de EU, ni la estrategia de Wall Street

de achicar las compañías de autos, tampoco funcionará.

Es de notar que S&P y varios analistas competentes citados por el *Detroit News* a fines de abril, coincidieron con LaRouche en que achicar a GM no reducirá su deuda; más bien *acelerará* su quiebra.

El Congreso necesita actuar rápido para contrarrestar el plan fascista de “resolver” la crisis financiera acabando con la producción y eliminando las prestaciones de los trabajadores, con el “Súper TVA” de LaRouche, cuyo modelo es la “Tennessee Valley Authority”, con la que Roosevelt electrificó y levantó al valle de Tennessee. Como LaRouche detalla en su mensaje al Senado, “el interés y objetivo principal del Gobierno de EU ante el pánico que cunde entre los principales fabricantes automotrices de Norteamérica y Europa, es garantizar que el empleo continuo de la fuerza laboral de esa industria siga funcionando, en todos y cada uno de sus lugares actuales de empleo, al margen de lo que pase con la arquitectura financiera asociada con la propiedad actual de ese conjunto de empresas. La pérdida de las capacidades de fabricación de herramientas y otras estrechamente relacionadas de ese sector de la industria, sería un desastre estratégico de consecuencias incalculables y de reacción en cadena en nuestra nación, y también en el mundo en general”.

Lo que hay que hacer, dice, es aplicar esas capacidades a “las necesidades de reparación, expansión a gran escala y mejoramiento de nuestros sistemas ferroviarios nacionales”, de gestión de aguas, de producción y distribución de energía, y la diversificación de fuentes de energía para el uso automotriz, notablemente combustibles sintéticos de hidrógeno.