

KRISIA ETA ENPLEGUA

Alternativas a las reformas laborales

Albert Recio



2011ko irailaren 22a, Burlatako kultur etxea
22 de septiembre de 2011, casa de cultura de Burlada

Egitaraua/Programa

09:30.- Aurkezpena/Presentación

10:00.- Un análisis del empleo. Reformas laborales y precariedad

Hizlaria/Ponente: Albert Recio

11:10.- Eztabaida/Debate

11:30.- Atsedena/Descanso

12:00.- La respuesta a la crisis. Crítica a la política actual y alternativas de actuación

Hizlaria/Ponente: Albert Recio

13:10.- Eztabaida/Debate

Moderatzailea/Moderador: Mikel Noval. ELAren Gizarte Politika arduraduna

La persistencia del paro masivo

Albert Recio Andreu

Mientrastanto.e 2011/06/08

Cinco millones de parados y subiendo, persistiendo, son muchos. Plantean muchas preguntas sobre las causas, sobre las medidas que hay que tomar. Provocan una interpelación permanente a los políticos y a los técnicos sobre qué soluciones adoptar, sobre cómo atajar la cuestión. También ofrecen muchas oportunidades a los vendedores de recetas mágicas, a los embaucadores, a los ignorantes; son especies que abundan y proliferan cuando el paro crece, como las setas o los caracoles tras las lluvias de otoño.

No hay vía más sencilla para eludir las interpretaciones erróneas que el análisis detenido de la realidad, eso que se le debe exigir a toda ciencia seria. Una guía para entender el mundo real, para ayudar a encontrar respuestas. Pero el que se siga un buen método no garantiza la infalibilidad, pues los errores y los caminos fallidos forman parte del propio proceso de aprendizaje e investigación. Y, por otra parte, el propio quehacer científico está contaminado por sesgos diversos: los que generan las ideologías de los propios científicos, los que provoca la financiación privada y los que produce el propio sistema académico, a menudo tan jerarquizado y organizado como otras instituciones sociales. Unos sesgos que son más evidentes en las ciencias sociales, en las que ni están disponibles muchos de los métodos de investigación de las ciencias naturales ni el objeto de estudio (las personas, los grupos sociales) constituye un objeto pasivo de investigación.

Todos estos sesgos están particularmente presentes en la que a veces pretende ser la ciencia social por excelencia, la economía, y que, observada con lupa crítica, aparece como una combinación de conocimientos reales, lugares comunes e ideologías. Es por esta razón que siempre resulta necesario descodificar y analizar las afirmaciones mayestáticas de algunos individuos que hablan desde el púlpito arrogándose un conocimiento verdadero. Tal es el caso del señor gobernador del Banco de España, arropado por el coro de los cien (o doscientos; uno ha perdido la cuenta) “mejores economistas teóricos del país”. Unos economistas tan buenos que no supieron predecir los fallos del sistema financiero ni alertar de los peligros de nuestro modelo productivo, que no han explicado por qué las ayudas al sistema financiero no se han transmitido al sector real, y que simplemente llevan años limitándose a tratar de inculcarnos que todos nuestros problemas se reducen a dos cuestiones

clave: las regulaciones del mercado laboral y el excesivamente generoso sistema de protección social. Sin embargo, eluden explicarnos cómo este sistema regulatorio —que, según sugerencia de Fernández Ordóñez, “crea pánico a contratar”— pudo en el pasado reciente generar el mayor crecimiento de empleo de nuestra historia, al tiempo que permitía que el peso de las rentas del trabajo se mantuviera constante a lo largo del tiempo (y por debajo del 50% de la renta nacional) a pesar de que el crecimiento provocó un notable aumento del porcentaje de asalariados en la población ocupada.

Y es que, como ocurre en otros campos, a veces uno ve lo que quiere ver y se obsesiona en mirar las cosas desde un ángulo erróneo perdiendo de vista otras posibilidades de percepción, dejando fuera otras hipótesis que nos permitirían detectar otro tipo de cuestiones. Mi sugerencia es que, para entender el desempleo, la mejor pista es analizar cuáles han sido los elementos que explican el crecimiento y la destrucción de empleo, cuál es la estructura económica que sustenta este proceso.

Cuando se realiza dicho ejercicio, lo que se percibe es otra interpretación de la historia. Y lo que emerge es que el problema del paro en España está indisolublemente ligado a una historia de especialización productiva que no podía acabar de otra forma. Una historia que incluye un proceso paulatino de desindustrialización, iniciado a raíz de la crisis de 1975 y de la internacionalización de nuestra economía, y que se ha agravado en cada recesión. Una desindustrialización que, al no estar asociada a un cambio sustancial en nuestro modelo de consumo (en la vía de una sociedad más “desmaterializada”), genera problemas sistemáticos en la balanza de pagos que se traducen en un endeudamiento externo. Un desarrollo insuficiente del sector público asociado al éxito de las élites económicas a la hora de imponer la hegemonía de las políticas de bajos impuestos. En este contexto, gran parte del impulso económico se ha asociado al binomio turismo-construcción. Al final de la expansión, el peso de este último sector en España era casi el doble que la media europea, y su descalabro inevitable permite entender gran parte del problema actual: la destrucción de empleo en la construcción explica, por sí sola, más del 52% de todos los puestos de trabajo destruidos entre el tercer trimestre de 2007 y el primero de 2011. El resto son mayoritariamente empleos industriales, especialmente concentrados en sectores vinculados a la

propia construcción (madera, mueble, estructuras metálicas, cemento y materiales de construcción), y ello sin perder de vista el impacto que tenía el sector en algunas actividades de servicios (inmobiliarias, transporte, empresas de ingeniería y arquitectura, etc.). El pánico a crear empleo no se debe a las regulaciones laborales, sino al colapso de un sistema productivo que es necesario transformar. Nadie va a crear empleo en la construcción cuando hay millones de pisos vacíos, ni tampoco en las empresas industriales cerradas.

Los economistas neoclásicos suelen trabajar con modelos de "pizarra", en que la economía sube y baja respondiendo inmediatamente a pequeños cambios en las variables económicas. Por desgracia, la economía real es mucho más compleja: la actividad productiva y las inversiones requieren tiempo para materializarse, la información es imperfecta, muchos mercados están controlados por oligopolios, el tamaño importa, los comportamientos de las personas son complejos... Y cuando la economía se deprime, los inversores se paralizan, como explicaron muy bien los economistas keynesianos. Hace veinte años se puso de moda el concepto de "histéresis". Reflejaba un hecho empírico relevante: cuando se generaba paro masivo, éste tendía a mantenerse durante largo tiempo (por tanto, debía tratar de evitarse la caída masiva del empleo). La destrucción de una estructura productiva con motivo de las crisis y la dificultad de recomponerla a corto plazo son, sin duda, las explicaciones más verosímiles del fenómeno.

Si este diagnóstico es adecuado, salir del desempleo masivo exige un cambio estructural que requiere claridad de ideas, voluntad de reformas y... tiempo. Se trata en todo caso de una transformación difícil de realizar que, dado lo que sabemos acerca de los retos ambientales, las desigualdades, las características de la población etc., requiere un complejo entramado de políticas orientadas a cambiar, para mejor, nuestro modelo de producción y consumo. Y que deberá hacer frente a la resistencia de los intereses dominantes, internos y externos, que siguen conspirando para que todo siga igual. Es evidente que MAFO y sus muchachos forman parte de estas fuerzas reaccionarias que impiden que discutamos en serio cómo reorientar la situación.

Por cierto, los cinco millones de parados no se explican sólo por los 2,3 millones de empleos destruidos, sino también por la llegada de un millón de mujeres adultas al mercado laboral, hecho que en gran medida pone de manifiesto la enorme inseguridad económica que padece gran parte de la población trabajadora, y que es una expresión adicional de un modelo social que no protege la subsistencia de la mayoría de la población. Los exabruptos del señor gobernador pueden leerse de varias formas, como resultado de su ignorancia o de su mala fe, o como simple cortina de humo para ocultar su responsabilidad y la de los suyos en la generación de un enorme problema social.

Albert Recio Andreu: *Ekonomian doktorea. Irakaslea Bartzelonako Unibertsitate Autonomoko Ekonomia Aplikatua sailean. Lanaren ekonomian eta politika soziolaboraetan aditua. Bereziki jorratu dituen ikerketak arloak: okupazio egiturak, lan kontratazioa, malgutasuna, lan denbora, soldata txikiak, lan politikak, instituzio ekonomikoak, sindikatuak eta gizarte mugimenduak.*

Doctor en Economía. Profesor de la Universitat Autònoma de Barcelona en Departamento de Economía Aplicada. Docencia Economía del Trabajo y Políticas Socio Laborales. Estudios en estructura ocupacional, contratación laboral, flexibilidad, tiempo de trabajo, bajos salarios, políticas laborales, instituciones económicas, sindicatos y movimientos sociales etc.

Publikazioak:

- **Empleo y medio ambiente. Mientras Tanto 96 verano 2005**
- **Aspectos económicos de la flexibilidad temporal. Trabajo, nº 13 // 2004**
- **Paro, precarización laboral e ideologías económicas. Rev SISTEMA 168/169 julio 2002**

Contaminación invisible

Albert Recio Andreu

Rebelión 2011/02/06

Las grandes ciudades españolas, especialmente Madrid y Barcelona, siguen presentando niveles de contaminación que superan ampliamente los límites máximos acordados por la Unión Europea. Y ello repercute en la salud de sus habitantes en forma de enfermedades diversas (respiratorias, cardiovasculares) asociadas a la misma. Hay también pocas dudas de que el factor determinante de estos niveles de contaminación es el tráfico rodado. Responsable asimismo de la contaminación acústica generadora de otros problemas parecidos. Resulta por tanto evidente que reducir la contaminación y mejorar la salud pasa por una reducción del tráfico y la consiguiente promoción del transporte público, la bicicleta y la locomoción a pie (tan agradable y sana). De la misma forma que reducir la contaminación en los locales públicos ha exigido imponer normas de restricción del consumo de tabaco en los mismos.

Lo que parece lógico no acaba por resultar evidente. La cultura del automóvil ha arraigado de tal manera que constituye una parte sustancial de la cultura hegemónica del capital. El automóvil privado se ha naturalizado como medio de transporte y ha generado el efecto de hacer invisible a buena parte de la población los enormes costes sociales que genera en forma de accidentes, contaminación, ocupación del espacio público, costos de gestión pública etc. Una hegemonía que está especialmente arraigada entre los hombres de clases medias-altas, que constituyen el grupo de adictos más compacto. Y es que el automóvil no constituye sólo un medio de transporte, es también una forma de consumo posicional, de privatización del espacio público, de afirmación personal. Casi ningún infractor grave reconoce su culpabilidad y responsabilidad por el hecho de circular con exceso de velocidad. La cultura del todo en coche forma parte del modelo de consumismo individualista que tan funcional resulta a sectores clave del capitalismo oligopolístico actual (empezando por los constructores de autos y siguiendo por los promotores de centros comerciales, urbanizaciones, infraestructuras viarias...). Agentes de la desertización urbana y el aislamiento social.

Prueba de esta invisibilidad de los costes

sociales y de la aceptación social del modelo es el papel que el tema ha jugado en la pasada campaña electoral catalana. Una de las propuestas "estrella" de CiU ha sido nada menos que la de eliminar el límite de 80 km por hora en los accesos a Barcelona —a pesar que hay evidencia que ha contribuido a reducir la contaminación y los accidentes— coherentemente a su oposición frontal al tranvía que ayudó a provocar una de las mayores derrotas políticas del ayuntamiento socialista. La libertad indiscutible del coche sigue dando réditos electorales y el conductor insensato sigue teniendo más predicamento social que el ecologista sensible.

Si bien la derecha ha sido la gran defensora del modelo, algunos sectores de izquierda, especialmente los de cultura obrerista, no han hecho mucho por cambiar esta percepción. El papel de la industria del automóvil en la configuración de la clase obrera local tiene mucho que ver en ello. El temor a que las restricciones al coche se acaben traduciendo en destrucción de empleo juega un papel determinante. Y ello a pesar de que en los últimos años estamos asistiendo a un goteo persistente de cierres de empresas del sector (esta misma semana Yamaha, por medio de un Conseller de la Generalitat en funciones de mamporrero, anuncia su deslocalización a Francia y la pérdida de 400 puestos de trabajo), y de que éstas constituyen la punta de lanza de la demolición de derechos laborales y parasitan un gasto público que podría utilizarse para promover otro tipo de actividades. El imaginario de la clase obrera fordista constituye un paradójico aliado del conductor irrestricto.

No podemos seguir así por más tiempo. Hay que convertir la contaminación en un problema de primer orden. Y propiciar un cambio en el modelo de movilidad y uso del espacio. Pero esta acción cultural que ya realizan grupos ecologistas y asociaciones ciudadanas requiere también de propuestas de política económica orientadas a romper la alianza implícita que ha mantenido el lobby del automóvil con un sector importante de la clase obrera industrial. Romperlo exige desarrollar propuestas que muestren que es posible vivir y trabajar de otra forma.