

EL DEFICIT DE LAS EMPRESAS

FRANCESAS NACIONALIZADAS

Por MICHEL BOSQUET *

“¿Es normal que una empresa nacionalizada presente un déficit? En modo alguno... Es, unas veces, un artificio contable, y en otras procede de la intención del Estado de subsidiar al sector privado por medio del semipúblico...”

DESDE hace 10 años, los sectores de transportes públicos, carbón, gas, electricidad y correos quedan paralizados, periódicamente, por huelgas y en su mayoría tienen un déficit permanente.

¿Qué tienen de común entre sí? Un solo rasgo: pertenecen al Estado. Y esto parece ser la causa posible del doble defecto que presentan: son incapaces de pagar convenientemente a sus empleados y, asimismo, de cubrir el monto de su presupuesto (excepción hecha de la organización de Correos, Telégrafos y Teléfonos) a fin de prescindir de la ayuda de subsidios.

¿De qué sirve, pues, la nacionalización de empresas? Esta es una pregunta que, en vista de las circunstancias, muchos franceses se formulan.

Año con año, desde hace 17, los diputados, al examinar la contabilidad de las empresas privadas, hacen al pueblo testigo de una anomalía: mientras el sector privado obtiene sustancioso provecho, el nacionalizado registra sólo invariables pérdidas.

Por un tiempo bastante largo, el déficit del Estado se explicó, entre otras razones, por las ventajas sociales que ofrecía a sus asalariados. Pero esta justificación ha dejado de ser válida: los trabajadores del sector privado gozan ahora, en su mayoría, de ventajas sociales comparables a las que ofrece el Estado. Y los patronos privados conceden aumentos de salario que el Estado niega, aun si se provocan huelgas que ningún particular podría sostener sin exponerse a serias dificultades.

Cuando se pregunta al Estado la razón de esta conducta, responde siempre alegando el déficit de sus empresas:

“Sí. Es cierto que desde 1957 el salario mensual de los mineros es inferior en un 15% al de obreros al servicio de empresas privadas (1). Para comprender esto, es necesario tomar en cuenta que las minas de carbón tendrán, este año, un déficit que rebasará la cifra de 800 millones”.

“¿Que los ferrocarrileros ganan un 11% menos que otros empleados? Sucede que la Sociedad Nacional de Ferrocarrilarios Franceses tiene necesidad de un subsidio anual de 3,000 millones”.

“¿Y los electricistas, por su parte, un 13%? ‘Electricidad de Francia’ tuvo un déficit de 1,680 millones el año pasado”.

* Tomado de *L'Express*, París, Francia, del 4 de abril de 1963.

(1) Las diferencias con las cifras del informe Massé, proceden de que éste toma como referencia el año 1958 y los salarios por hora y no mensuales.

Es natural, arguye el Estado. Las empresas que prosperan pueden pagar mejor a sus empleados, que aquellas que presentan déficit. Y ofrece llevar a cabo un plan que daría como resultado perpetuar o agravar la inferioridad de sus salarios.

¿Es responsable el personal de las empresas nacionalizadas del déficit que éstas presentan? Si no, ¿a qué se debe en realidad tal déficit?

Al terminar la guerra, un 80% de las vías férreas se encontraba destruido y el sector energético presentaba un lamentable estado de vetustez. Su reconstrucción, modernización y desarrollo exigían una enorme aportación de capital.

La iniciativa privada no estaba en posibilidades de solventar las medidas que era necesario tomar. Y si, por otra parte, el desarrollo de los sectores básicos se hubiera dejado en manos de la iniciativa privada, la calidad de su desarrollo habría sido muy diferente.

La experiencia de los años treinta había probado, en efecto, que los criterios financieros clásicos son, a menudo, incompatibles con el auge económico y técnico. La administración privada de la electricidad y de las minas de carbón quedaba prácticamente descartada por el retraso técnico dominante en esos sectores. De igual manera, el capital privado rehuía la exploración del petróleo y la refinación de ese material, por considerarlas demasiado riesgosas. Los ferrocarriles, empresa privada, mostraban un déficit en toda Europa (los transportes marítimos y aéreos, administrados por empresas privadas, lo muestran todavía); para obtener ganancias hubiera sido necesario abandonar la explotación de numerosas rutas —y condenar regiones enormes a la asfixia— o establecer tarifas prohibitivas.

Algunas cifras máximas

La nacionalización de empresas, bajo estas condiciones, resultaba de un gran interés para la iniciativa privada. Los gastos necesarios para resolver el problema quedaban a cargo del Estado (es decir, de los contribuyentes) permitiendo así a los capitales privados concentrarse en actividades incomparablemente más productivas. Al mismo tiempo, podrían obtener del Estado toda una serie de abastos y de prestaciones bajo condiciones muy ventajosas.

La electrometalurgia y la siderurgia, por ejemplo, compran la corriente de alta tensión a precio de costo y, en ocasiones, sin llegar a éste. De acuerdo con una estadística preparada por la Comunidad Económica Europea, Francia es el

país afiliado donde es más fuerte la disparidad entre los precios fijados a los grandes consumidores industriales y los que deben pagar las otras categorías sociales (familias, campesinos, comerciantes) en detrimento de éstas.

La Sociedad Nacional de Ferrovios Franceses se ha impuesto la misión de ayudar a la industria privada a reducir sus precios de costo. A ella corresponde el haber batido varias marcas mundiales: de productividad (8 ferroviarios por kilómetro, contra 17 en Alemania), de rendimiento, de velocidad, de duración de la semana de trabajo.

Todo el transporte de mercancías por el sistema de vagones completos (97% del tráfico férreo), tiene asegurada una tarifa favorable que, en 25 años, ha aumentado sólo la mitad del índice marcado por los precios de los grandes industriales.

Además, la Sociedad Nacional de Ferrovios Franceses instala líneas de intenso tráfico y estaciones ultramodernas al servicio de las grandes industrias privadas (siderurgia, química). Compra su material, a precios remuneradores, a sociedades de carácter privado; pero se abstiene de la explotación, muy lucrativa, de vagones especiales: de ellos se hace cargo una compañía privada. En fin, es ella quien costea las cuatro quintas partes de su infraestructura, en tanto que los usufructuarios de carreteras (autos particulares, inclusive), no se hacen cargo sino de dos tercios de la suya.

La protesta de los representantes del personal

Según esto, podemos apreciar que, aun cuando sus empleados tienen salarios que están por debajo de los 600 francos, el déficit de la Sociedad Nacional de Ferrovios Franceses es perfectamente explicable. Y que los subsidios que recibe no son, de hecho, sino subvenciones que favorecen a la industria privada y a los grandes agricultores.

Una razón importante del déficit es, pues, debida a los precios o tarifas que el Estado impone a sus empresas. La política que se sigue en este asunto es difícilmente compatible con una administración equilibrada y con salarios convenientes. Y, de la misma manera, está en pugna con la autonomía teórica que la ley asegura a sus empresas.

La indignación de los representantes del personal del sector nacionalizado ha sido, en gran parte, provocada por esto. Se rehusan a ser acusados o responsabilizados de un déficit que, cuando existe, es debido esencialmente a la subordinación de su sector a los intereses de grupos privados y a las decisiones autoritarias del Estado.

El caso de las minas de carbón es particularmente claro y representativo. En el consejo de administración los consumidores están representados por negociantes que, a menudo, prefieren vender chapopote en vez de carbón. Sus servicios comerciales, teóricamente autónomos, se ven impedidos, y las actividades subsidiarias (carbo-química), muy ventajosas, están frecuentemente controladas por sociedades privadas que se benefician del producto de las hulleras.

Cuando el Estado hace alusión al déficit existente en las minas de carbón, como pretexto para negar un aumento de salarios, no mencionan la protesta de los representantes del personal quienes, desde hace 5 años, están contra las transformaciones desordenadas y onerosas que les impone el Estado sin antes consultarlos.

Por otra parte, el 9 de enero pasado, el ministro de la Industria, Maurice Bokanowski, declaraba ante la Asamblea que "si el déficit en la contabilidad de las hulleras es considerable, el déficit real es probablemente nulo. Bastaría, sin duda, que la empresa dispusiera de una buena organización, para que se restableciera el equilibrio".

Un artificio de contabilidad

Este déficit, sin serlo propiamente, es provocado fundamentalmente por la forma financiera que se utiliza: este año las minas de carbón tendrán una inversión de 568 millones, pagarán 570 millones correspondientes a préstamos anteriores y darán una utilidad de 135 millones, por intereses, a los organismos prestamistas (entre los que se cuenta el Estado): es decir que entre inversiones, amortizaciones e intereses, se obtiene un total aproximado de 1.270 millones y, para cubrirlos, las minas de carbón deben tomar más de la tercera parte de sus propios recursos. Una empresa privada juzgaría muy

honroso este resultado, pues habría financiado sus inversiones no con préstamos reembolsables, sino gracias a la emisión de acciones no pagaderas sobre las que bien podría no pagar dividendos; pero el Estado exige el pago de intereses.

El déficit de "Electricidad de Francia" es, de igual manera, artificial: utiliza para invertir el 60% de su capital de trabajo. Si fuera autónoma, costearía una tercera parte de sus inversiones con un aumento del capital (no reembolsable), otra sería cubierta recurriendo a préstamos y el resto provendría de sus propios recursos.

Ahora bien, el Estado prohíbe a "Electricidad de Francia" solventar más del 15% de sus inversiones, le niega los aumentos de capital (que el Estado mismo debería proveer, en su calidad de accionista), y la obliga a recurrir a la solicitud de un préstamo equivalente al 80% de sus necesidades económicas, a un plazo de 30 años y mediante el pago de 4.5 a 7% de interés.

El verano pasado, el boletín de la Confederación General de Trabajadores comentaba al respecto:

"El Estado gana en todos sentidos, puesto que es propietario de la totalidad de las inversiones efectuadas y, por otra parte, además de que recibe intereses por los préstamos que hace, éstos le son reembolsados. No es eso todo, sino que califica esos préstamos de subsidios (como si una empresa fuera 'subsidiada' cuando no aporta ella misma el 100% de sus inversiones), y saca provecho de ello mediante campañas de prensa que hablan del 'déficit de las empresas nacionalizadas y de la necesidad de reforzar en ellas el control del Estado'. El cubrir el presupuesto de 'Electricidad de Francia', en más de un 80%, recurriendo a préstamos, conduce matemáticamente a la ruina de la empresa".

"Electricidad de Francia", en efecto, tiene una deuda mayor que su activo, y sus pasivos financieros resultan ahora exorbitantes, pues aumentan una vez y media más que el resto del pasivo.

En resumen, el déficit del sector nacionalizado es, unas veces, un artificio de contabilidad y en otras procede de la intención del Estado de subsidiar al sector privado por medio del semipúblico.

Esta política no sería criticable, si el Estado no sacara de ella un pretexto para desacreditar las nacionalizaciones y embromar a los obreros que dependen de él, y si la transferencia que efectúa por medio del sector nacionalizado, estuviera social y económicamente justificada.

¿Pero es éste el caso? Gracias a las subvenciones indirectas que reciben de la Sociedad Nacional de Ferrovios Franceses, de "Electricidad de Francia" y de las minas de carbón, siderúrgicos y electrometalúrgicos, por ejemplo, obtienen precios de costo más bajos. El total de los franceses se beneficia, o se beneficiaría, para decirlo mejor, si estos precios de costo más bajos no se vieran compensados por beneficios más altos en diferentes aspectos, y si todas las actividades que se benefician de las bajas tarifas públicas, tuvieran una utilidad social y económica indiscutible.

El papel piloto

¿Está bien esto? Una transferencia que se efectúa sin mucha discriminación ni control, en provecho de los grandes clientes privados de las industrias nacionalizadas, se impone necesariamente a distribuciones más eficaces en favor de las clases y, sobre todo, de las regiones más desfavorecidas. Pero éstas "se hallan en condiciones menos favorables para acercarse a los altos funcionarios, parlamentarios o miembros del gobierno, y obtener de ellos múltiples ventajas. Con frecuencia se llega al punto en que ya no se sabe si es el Estado quien dirige la economía, o si es la economía privada quien dirige al Estado". (2)

Contra esta situación impuesta por una y por otra a sus empresas, a sus regiones, a su profesión, se han levantado los dirigentes del sector nacionalizado, lanzándose a la batalla al lado de sus obreros. Acaban de poner nuevamente a la orden del día la reintegración y la democratización de un sector que, sometido a los intereses privados, ha perdido, hace ya largo tiempo, el papel motor, el papel piloto que debía corresponderle desde el momento de su creación.

(2) José Germain: "El capitalismo a debate".