

Headline

Quiebra 2.0 de General Motors: lecciones aprendidas

Text

Por Christine Spagnoli

Los recientes titulares sobre la retirada del mercado de millones de vehículos por parte de General Motors debido a un defecto en el interruptor de encendido han provocado que los consumidores, los medios de comunicación y muchos abogados se pregunten cómo afecta la bancarrota en que se declaró el fabricante de automóviles en 2009 a las compensaciones que deberían recibir los consumidores por las lesiones y muertes asociadas con estas piezas defectuosas. Encontramos algunas respuestas al revisar los eventos básicos, pero también se revela la dura realidad de una bancarrota que salió mal, que cerró las puertas de los tribunales y dejó a miles de consumidores y familias en duelo sin ningún lugar a donde acudir.

A principios de 2009 se produjo el inminente colapso del corazón de la industria automotriz de los EE. UU. Los rumores de posibles quiebras de los tres grandes fabricantes encabezaron las noticias y causaron miedo desde Wall Street hasta los pequeños negocios. Un colapso de este tipo repercutiría no sólo en las fábricas de modelos *Cobalt* o *Sebring*, sino que amenazaría con extenderse a los concesionarios y proveedores de componentes, así como a los jubilados que contaban con beneficios de pensiones y planes de salud. La magnitud de tales fracasos potenciales llevó al presidente a nombrar un grupo de trabajo para intentar rescatar a la industria. A medida que el acuerdo se concretaba y una "venta" por bancarrota de GM y Chrysler a nuevos "compradores" se aceleraba a través de los tribunales de bancarrota, los defensores de los consumidores tenían pocas posibilidades de alertar al público sobre los sucios secretos que se estaban ocultando.

El acuerdo inicial de "venta" de bancarrota negociado por el grupo de trabajo automotriz pedía que la antigua GM fuera liquidada, y que una nueva GM, parcialmente propiedad del gobierno de los Estados Unidos, tomara su lugar mediante la compra de los activos de la antigua GM. El plan era dejar atrás los pasivos, en lo que quedaba de la antigua GM, ahora llamada Motors Liquidated Corporation. Esas responsabilidades incluían dejar en la antigua GM toda la responsabilidad de todos los automóviles fabricados y vendidos antes de la bancarrota.

La nueva GM iba a ser capaz de empezar de nuevo, lo que significaba que podía evitar la responsabilidad de las garantías que venían con los autos vendidos antes de julio de 2009. También significaba que la nueva GM sería inmune a cualquier lesión o muerte que ocurriera debido a fallos de diseño o fabricación en los autos vendidos antes de la bancarrota. A la nueva GM y a la nueva Chrysler se les iba a permitir alejarse de sus obligaciones contractuales y legales para con los propietarios de automóviles y el público al ser eximidos de cualquier responsabilidad continua por los autos vendidos por las viejas compañías.

Un pequeño pero decidido grupo de defensores de los consumidores forzó un cambio en los acuerdos de venta iniciales, primero avergonzando a las nuevas compañías para que aceptaran "voluntariamente" cumplir con las garantías de los autos anteriores a la bancarrota. Una vez que las nuevas empresas

acordaron proteger las piezas, quedó claro que también tenían que aceptar la responsabilidad de proteger a las personas, o enfrentarse a una pesadilla en las relaciones con los consumidores.

Pero había límites a esta buena voluntad y la responsabilidad se aceptaba solo hasta cierto punto. Si un auto defectuoso vendido antes de la bancarrota causaba una muerte o lesiones después de 2009, entonces la nueva GM y la nueva Chrysler acordaron permitir que las demandas continuaran. Pero aquellos consumidores que resultaron heridos en por culpa de un auto defectuoso antes de la bancarrota de julio de 2009, fueron dejados atrás para compartir la distribución de los restos de las viejas compañías por centavos de dólar.

Esta es la dura realidad a la que ahora se enfrentan muchas personas. Las revelaciones de que GM supo durante años de la existencia de un defecto peligroso que había causado muertes y no hizo nada para remediarlo, y que luego tomó limosna del gobierno y eludió sus responsabilidades legales, finalmente han sido expuestas a una audiencia más amplia. Cuando la nueva CEO de la nueva GM, Mary Barra, le dijo al Congreso que GM tenía una responsabilidad "moral" con aquellos que habían muerto en modelos *Cobalt* defectuosos, es eso a lo que se refería: que no tenía ninguna responsabilidad "legal" con esas personas, a quienes solo les queda la "promesa" de Barra de que GM investigará si aceptar o no voluntariamente la responsabilidad y compensar así a los heridos.

Las puertas de los juzgados han sido cerradas como consecuencia del escudo de bancarrota otorgado a la nueva GM. Tal vez como resultado de este análisis del debacle de GM, los futuros jueces de bancarrota tendrán más cuidado antes de permitir que las compañías se vendan y emerjan con un manto de inmunidad que las proteja de la responsabilidad legal de rendir cuentas por las vidas perdidas.

Christine Spagnoli es socia de Greene, Broillet & Wheeler LLP.

Caption

Associated Press

La CEO de General Motors, Mary Barra, se prepara para testificar en el Capitolio en Washington, el 2 de abril, ante el subcomité de Comercio, Ciencia y Transporte del Senado.