

El sector de la automoción

2020-08-03



Sindikalismoa
ADAM RADOMSKI

Introducción

El sector del automóvil es una pieza clave del sistema industrial. Su enorme peso se hace evidente en la desaceleración global, tal como indicaba el Fondo Monetario Internacional en 2018, por no mencionar que estamos hablando de un jugoso 5,7 % del PIB mundial^[1]. Además, es un sector cuya magnitud real es difícil de analizar ya que, por ejemplo, en el estado español^[2] supone un 10 % del PIB y un 9 % del empleo, pero sin contar toda la industria auxiliar: talleres de reparación, mantenimiento y fabricantes de componentes.

Tenemos que comprender que, hasta hace poco, **el sector seguía creciendo a nivel global, pero sigue arrastrando problemas estructurales**. Por ejemplo, en el ejercicio de 2018, Ford tenía unos beneficios de 7 billones de euros a nivel global, pero en Europa tenía pérdidas de 398 millones. General Motors optó por retirarse prácticamente del viejo continente tras 20 años de pérdidas, con un pico de 4,2 billones de euros en el mercado europeo en el ejercicio de 2017.

Además, **la automoción suele ser donde se aplican primero las estrategias productivas y de ahí trascienden a otros sectores**. Ahí está el ejemplo de los nombres de las sucesivas organizaciones del trabajo: fordismo, toyotismo... que son nombres de marcas de automóviles. Así las cosas, vamos a analizar varias contradicciones que presenta el sector, a fin de usar ejemplos concretos para ilustrar tendencias generales de la crisis capitalista y la resistencia obrera.

La división de trabajo se vuelve contra los capitalistas

Actualmente, **la automoción es un sector organizado a escala global, en el que es frecuente la relocalización de plantas**. Esto viene de lejos; a principios del siglo XX, el principal productor era EEUU, quien empleaba mano de obra migrante venida especialmente del sur y este de Europa. Para entonces, ya se daba la dinámica de grandes conflictos obreros, y la respuesta era la relocalización a otras zonas menos conflictivas, en el mismo país. Ahí están las luchas en la General Motors de Flint, Michigan (1936), a través de la United Auto Workers, donde una «minoría militante» paró la producción de manera inesperada haciendo una sentada en la planta y paralizando la cadena. Al final, cuando paró la línea, los demás obreros «se tuvieron que unir necesariamente a la huelga». **Simplemente, hay obreros que ocupan una posición estratégica en la división de trabajo y la aprovechan a su favor. Una de las tácticas de la patronal frente a ello es mandar las fábricas a otro lugar menos conflictivo.**

Por eso, la producción se centralizó en Detroit, ya que ahí Ford implementó el modelo de contratación abierto, en oposición al cerrado (closed shop^[3]), con el objetivo de minar la influencia de los sindicatos. Así se aseguraba una conflictividad menor que en feudos de la United Auto Workers, como Flint.

Tras la 2ª Guerra Mundial, el sector experimentó un **boom** y se dio una gran expansión en Europa. No obstante, la enorme oleada de luchas que sacudieron Occidente y la crisis del 73 obligaron a la burguesía a tomar cartas sobre el asunto. Vienen a la cabeza todos aquellos conflictos en los estados italiano, español, francés, alemán, especialmente problemáticos, ya que **impedían la modernización de la estructura productiva para adaptarse a las necesidades de acumulación del capital**, que pronto volvería a entrar en crisis. A modo de ejemplo de los métodos de lucha, en los 70 en Italia (conflictos de la Fiat) se hizo uso de la huelga rotativa^[4], la huelga relámpago (avisando con poco o ningún margen de tiempo), coordinando la escala del taller con el paro de la planta entera. Cabe destacar que

buscaban paralizar la producción al mínimo coste para los trabajadores, aprovechando el poder de negociación que les otorgaba su posición en la división compleja de trabajo.

El impulso de la conflictividad incluso llegó a **poder imponer formas más o menos limitadas de control sobre la producción por parte de los obreros**. En la Fiat se establecieron consejos de delegados obreros (*consigli dei delegati operai*), que podían asignar tareas, carga de trabajo, velocidad, y otras competencias que suelen corresponder a la gerencia. Sin embargo, la patronal **logró quebrar esta resistencia con una reestructuración, sobre todo mediante automatización y racionalización**. De esta manera, se redujo drásticamente el número de trabajadores, y así pudieron pasar por encima de esos órganos de control obrero para revertir sus victorias de las décadas anteriores.

El capitalismo expande la posibilidad de su desaparición

Tras las oleadas de conflictos en Europa, quedó claro que era necesario volver a buscar lugares más estables para establecer la industria automovilística, a ser posible **donde la fuerza de trabajo fuera más barata y/o estuviera más reprimida**. Por ejemplo, tras el golpe militar de 1964, Brasil parecía un candidato perfecto. Así, la industria de la automoción del país creció rápidamente y con ella se formó un nuevo proletariado vinculado a la industria. Sin embargo, la historia se volvía a repetir: la conflictividad creció a pesar de todo. Si la represión se cebaba con las grandes movilizaciones, en los propios talleres se reagrupaban en conflictos a más pequeña escala, pero altamente disruptivos. ¿Qué hizo la patronal ante ello? Dejar en invertir en el sector de la automoción en Brasil. El mismo patrón se repetiría en Sudáfrica o en Korea del Sur.

Aquí podemos extraer otra clave: **el sector del automóvil, al expandirse, contribuye a la expansión del proletariado, que potencialmente es la clase que puede abolir el capitalismo**. Según esta tendencia^[5], los «nuevos» obreros, acaban por usar su capacidad de disruptión, acaban imponiendo el reconocimiento de sindicatos (u otras formas de organización^[6]), la subida salarial y, tal vez, conquistando cierto grado de control sobre algunos aspectos del proceso productivo. Finalmente, la patronal tiene varias opciones: **redirigir las inversiones a otro lugar**, tratando de escapar continuamente del conflicto que crea el capitalismo, o bien echa mano de la **automatización**, y el **«sindicalismo responsable»** para limitar la posibilidad de control del proletariado sobre el proceso productivo.

Un sector en crisis

La maquinización aumenta las cuotas de poder de la burguesía sobre el proceso productivo, frente al proletariado, mientras reduce los costes de la producción. Pero, a la vez, contribuye a la devaluación de las mercancías, que requieren de un menor tiempo socialmente necesario de trabajo, y por ello encierran menos valor. Por otro lado, la fuente de la plusvalía es siempre el trabajo humano. Entonces, según avanza el capitalismo, su proporción respecto al capital constante (por ejemplo, las máquinas) es menor, y la consecuencia es que **la tasa de ganancia tiende a disminuir, lo que, a su vez, determina las decisiones de inversión**.

En este sector, una solución pasaba por incrementar las ventas de automóviles, pero ahora se topa con varios inconvenientes: por un lado, cada vez se tienen que vender más unidades, ya que el valor que contienen se ha reducido. Por otro lado, el mercado ya mostraba signos de saturación en Europa antes de la crisis del COVID-19, que básicamente ha supuesto que hay **una cantidad ingente de valor contenido en los coches no se consigue realizar**. Ante este tipo de situaciones hay diversos paliativos estatales, aunque son insuficientes. A saber: el estado estimula la demanda comprando directamente vehículos (ambulancias, coches patrulla...) o mediante campañas de financiación como el Plan Renove.

Otro aspecto problemático en relación al proceso de valorización del capital, es la propia estructura productiva que favorece este sector. **La industria de la automoción es puntera en la externalización de las fases menos beneficiosas del proceso. Las subcontratas, en cambio, se tragan márgenes cada vez más estrechos de ganancia**. Por eso, aunque a las empresas-marca les pueda ir relativamente bien, **la industria en su conjunto cada vez tiene mayores problemas para reconducir la tendencia decreciente de la tasa de ganancia**. Además, las

subcontratas presentan una tendencia al endeudamiento, la quiebra y la superexplotación^[7] de la fuerza de trabajo, lo cual las convierte en potenciales focos de conflictividad. Sin embargo, los conflictos en las plantas matrices de las empresas suelen ser más mediáticos, pero se oye menos de los conflictos constantes en las subcontratas, en las que la mano de obra temporal es desechada con una facilidad asombrosa, incluso con el beneplácito de los comités de empresa.

Pan para hoy hambre para mañana

Vemos que la industria no está desapareciendo como tal, sino que Europa no tiene la centralidad que tenía antes. Asimismo, **La crisis de origen sanitario del CoVid, está siendo la excusa perfecta para acelerar la concentración y centralización de capitales; la búsqueda de márgenes de beneficio mayores se traduce en ir cerrando las plantas que no son lo suficientemente rentables.** Dicho de manera sencilla, se manda las fábricas a otros países, donde la mano de obra es más barata, o donde la legislación medioambiental es menos restrictiva y los costes fiscales son menores^[8].

Al parecer, la capacidad productiva ya era mayor de lo necesario antes del CoVid y por ende, el capital retira las inversiones que le sobran. Nissan, por ejemplo, lleva años bajando su capacidad productiva, así que, en realidad, lleva "cerrando" años. Ante estas situaciones, cada vez más comunes, se hacen llamamientos a un imposible rescate público. No se puede obviar que en el fondo es "socializar las pérdidas, privatizar los beneficios"; el capital público al rescate del privado, porque son partes de un todo.

El estado español es el segundo productor de automóviles de Europa y está a la cabeza de la producción mundial, pero lo que no se suele decir es que **la industria de la automoción del estado español se va quedando obsoleta respecto a otros países**, en cuanto a tecnología, y más concretamente de cara al automóvil eléctrico^[9]; actualmente hay 17 plantas, y ni una sola está preparada para producirlo. Si hasta ahora, el fundamento de la competitividad de España han sido costes laborales bajos, bajas cargas fiscales y demás facilidades gubernamentales, ya no será suficiente.

Entonces, el estado español ¿podría nacionalizar una planta? Difícilmente. Primero, porque **los centros de decisión están fuera y es una pequeña parte de una división internacional del trabajo**. Así pues, tendrían que impulsar su propia marca. ¿Eso se puede hacer? Aparte del mayor nivel tecnológico de los demás países, el estado español produce sobre todo para exportar (82%). Por tanto, el problema que tendría una nacionalización (y también la socialización) es que, **al mantenerse en el mercado capitalista tendría que competir con las multinacionales del automóvil**. Otra opción sería hacer inversiones públicas^[10] para incentivar que se comprara esa marca, que encima tendría costes muy elevados de producción. Sin embargo, el estado español ni siquiera tiene esa capacidad (recordemos su ya infladísimo déficit). Y suponiendo que, aún y todo, fuera posible (insisto; no lo es), la estructura productiva obligaría a sobreexplotar la fuerza de trabajo con el fin de tener un mayor margen de beneficio, y a bajar la calidad del producto, dificultando su venta internacional.

Conclusiones y un apunte sobre control obrero

Tal como hemos visto, **las soluciones que el sector de la automoción propone en un momento dado, como la relocalización, la externalización de fases del proceso, o la automatización, acaban tornándose también en problemas**. De esta manera, lo que hace es sintomático del estado del capitalismo: huir hacia adelante, para tomar aire temporalmente, mientras sus propias dinámicas lo van hundiendo.

En cuanto a las luchas obreras sobre las que hemos hablado, por lo general, **se trataba de luchas de resistencia frente a las reestructuraciones de la producción**. Frecuentemente no trascendían de sus objetivos inmediatos: bien podían ser a favor de subir el salario, de que los sindicatos -más o menos radicales- fueran reconocidos, o de luchas sobre las condiciones de trabajo. En los pocos casos que se llegaban a plantear el control de la producción, pronto se topaban con límites claros: podían decidir si trabajar más o menos rápido, pero no podían decidir qué,

cómo y para qué producir. Al fin y al cabo, no se puede crear pequeñas islas fuera del capitalismo.

Sin querer caer en el derrotismo, hay que reconocer que, en ausencia de organización proletaria a gran escala, a escala social, es imposible frenar las reestructuraciones. En cambio, la socialdemocracia propone pretendidas soluciones, en clave populista, que en realidad son irrealizables, por ejemplo como he tratado de exponer con el caso de Nissan. Tampoco van a parar la automatización ni las desinversiones, porque son parte de una dinámica global del capital en general; mucha gente se quedará en paro, y negarlo impide empezar a enfrentar todo esto.

La historia de las innovaciones del capitalismo es también la historia de la lucha contra el control obrero. De hecho, **el capitalismo impone un tipo de producción concreto, encaminado a la extracción de plusvalor, y por ello no todo lo que nos viene dado nos es útil**, por muy radical que pueda parecer a priori la «socialización». El error de los apologetas de la «gestión obrera» ha sido ser comprender el capitalismo como un modo de gestión, cuando en realidad es una relación social. En otras palabras, no se trata de que los obreros gestionen el capitalismo, ni siquiera de hacerlo de manera horizontal, aunque hacerlo en determinados casos sea una manera legítima de sobrevivir. Se trata de superarlo.

Por último, **el proletariado nunca había sido tan numeroso como ahora**, y en parte, la deslocalización es una de las razones. Sin embargo, esto no significa, por sí mismo, que sea el principio del fin del capitalismo. Recordemos que el proletariado, solo es antagonista respecto al capitalismo **en potencia**; también puede ser una rueda del engranaje, tal como demuestran tantos sindicatos y comités de empresa. Son simplemente consecuentes con la clase obrera cuando acepta su naturaleza capitalista. Nuestra tarea, por tanto, es que esa potencia se convierta en acto.

[1] MF World Economic Outlook, Global Manufacturing Downturn, Rising Trade Barriers, Chapter 1, October 2019. Página 34

[2] Es el segundo productor de vehículos a nivel europeo, superado por Alemania y séptimo del mundo.

[3] El patrón sólo puede contratar a miembros del sindicato.

[4] Cuando es demasiado difícil organizar una huelga en toda la fábrica, rotarla de un sector a otro también puede ser efectivo.

[5] «1930-present: Labour unrest and the successive geographical restructuring of the world automobile industry». Beverly Silver.

[6] En la huelga de las maquilas (subcontratas de montaje) en México el año pasado, con 70.000 huelguistas en Matamoros, pasando por encima de los sindicatos.

[7] Los talleres ilegales o la economía sumergida ayudan a maximizar la cuota de beneficio. Otra contratendencia a la caída de la tasa de ganancia que se aplica en estos escalones más bajos es que en las empresas más pequeñas tengan una composición orgánica del capital baja y se siga haciendo trabajo manual o usando métodos bastante tradicionales.

[8] Hay que hacer una mención especial al Green New Deal, que supondría entre otras cosas, una transfusión gigante de dinero público a empresas privadas vía subvenciones para adaptar la producción.

[\[9\]](#) El estado español capta el 0.5 por cien de la inversión en coche eléctrico frente al 67 por cien de Alemania.

[\[10\]](#) Que ni siquiera es posible, porque la legislación europea no permite la financiación directa del estado a empresas privadas, salvo que se le dé permiso. Por eso los productores de automóvil han pedido un rescate a Bruselas recientemente.