

## Automobilgintzaren sektorea

2020-08-03



**Sindikalismoa**  
**ADAM RADOMSKI**

(Itzulpena)

### Sarrera

Oro har, nahiko onartuta dago automobilaren sektorea industria sistemaren funtsezko pieza dela. Nazioarteko Diru Funttsak 2018an adierazi zuen bezala, dezelerazio globalak erakusten du nolako pisua duen aipatutako sektoreak, ez da alferrik munduko BPGaren % 5,7<sup>[1]</sup>. Zaila da sektore honen benetako garrantzia aztertzea. Urrutira joan gabe, Espainiako Estatuan<sup>[2]</sup> BPGren % 10 eta enpleguaren % 9 hartzen du, baina industria osagarri osoa kontuan hartu gabe<sup>[3]</sup>: konponketa tailerrak, mantentze lanak eta osagaien fabrikatzaileak.

Ulertu behar dugu duela gutxira arte **sektoreak hazten jarraitzen zuela maila globalean**<sup>[4]</sup>, **baina egiturazko arazoak dituela oraindik ere**. Adibidez, 2018ko ekitaldian, Ford-ek 7 bilioi euroko irabaziak zituen mundu mailan<sup>[5]</sup>, baina Europan, 398 milioiko galerak izan zituen. General Motors-ek kontinente zaharretik ia erabat alde egitea erabaki zuen, 20 urtez galerak izan ondoren, 2017ko ekitaldian Europako merkatuan 4,2 bilioi euroko gorakada izan zuenean. Gainera, **automobilgintzan aplikatzen dira lehendabizi ekoizpen-estrategiak, eta hortik beste sektore batzuetara igarotzen dira**. Adibide esanguratsua da lana antolatzeke moduen izenena: fordismoa, toyotismoa... Automobilaren marken izenak dira. Artikulu honetan, sektoreak dituen hainbat kontraesan aztertuko ditugu, adibide zehatzen bitartez irudikatzeke krisi kapitalistaren eta langileen erresistentziaren joera orokorrak.

#### I. kontraesana: lanaren banaketak kapitalisten kontrara egiten du

Gaur egun, **automobilgintza eskala globalean antolatutako sektorea da, eta ohikoa da instalazioak birkokatzea**. Kontua urrunetik dator: XX. mendearen hasieran, ekoizle nagusia AEBak ziren, bereziki Europa hegoaldeetik eta ekialdeetik joandako eskulan migratzaileari esker. Ordurako, jada bazegoen langile gatazka handien dinamika, eta enpresen erantzuna, lantokia hain gatazkatsuak ez ziren beste eremu batzuetara birkokatzea zen, nahiz eta herrialde berean izan. Horren adibide dira, Michiganen (1936), Flint-eko General Motors delakoaren borroka,

United Auto Workers-en bidez, non «gutxiengo militante»<sup>[6]</sup> batek ekoizpena gelditu zuen ustekabearen, lantegian eserialdi bat eginez eta lan-katea gelditu zutenean. Azkenean, linea gelditu zenean, gainerako langileek «grebarekin

ezinbestean bat egin behar izan zuten»<sup>[7]</sup>. Aurreko artikuluetan logistikari buruz aipatu genituen dinamikak aspaldidanik zeuden: **langile batzuek posizio estrategikoa dute lanaren banaketan, eta beren alde baliatzen dute; patronala, berriz, lantegiak hain gatazkatsua ez den beste leku batera bidaltzen saiatzen da**. Horregatik, ekoizpena Detroiten zentralizatu zen, hor Ford-ek kontratazio eredu

irekia ezarri baitzuen, eredu itxiaren aurrean (**closed shop**<sup>[8]</sup>), sindikatuen eragina gutxitzeko helburuarekin, eta aldi berean, United Auto Workers-eko feudoetatik ihes eginez, Flint kasu.

Bigarren Mundu Gerraren ondoren, sektoreak **boom**<sup>[9]</sup> bat jasan zuen eta hedapen handia izan zuen Europan. Hala ere, Mendebaldean astindu zuten borroka oldeek eta 73ko krisiak, burgesia gaiaren inguruan erabakiak hartzera behartu zuten. Burura datozkigu Italiako, Espainiako, Frantziako eta bereziki Alemaniako estatuetako gatazkak, problematikoak zirenak **ekoizpen-egitura modernizatu eta kapitala metatzeko beharretara egokitu zedin**, eta hura laster sartuko zen berriro krisian. Borroka moldeen adibide gisa, 70eko hamarkadan Italian (Fiat-eko gatazkak) txandakako greba<sup>[10]</sup> erabili zen, greba azkarra (denbora tarte txikiarekin edo tarterik gabe abisatuz), tailerraren eskala solairu osoko lanuztearekin koordinatuz. Nabarmentzekoa da **ekoizpena langileentzako ahalik eta kostu txikienarekin geldiarazi nahi zutela, lanaren banaketa konplexuan zuten posizioak ematen ziren negoziatzeko ahalmena baliatuta**.

Are gehiago, gatazkak bultzatzeak, **langileek ekoizpena kontrolatzeko modu mugatuak (gehiago edo gutxiago) ezarri ahal izatea eragin zuen**. Fiat-en langile ordezkariek kontseiluak ezarri ziren (*consigli dei delegati operai*), eta horiek zereginak, lan-karga, lan-abiadura eta, oro har, gerenteen esku egon ohi diren eskumenak esleitu zitzaizkien. Hala ere, **patronalak berregituraketa batekin erresistentzia hori haustea lortu zuen, batez ere, automatizazioaren eta arrazionalizazioaren bidez**. Beraz, langile kopurua izugarri murriztu zen, eta, horrela, langile kontrol organo horien gainetik pasatu eta aurreko hamarkadetakoa garaipenak irauli ahal izan ziren. Era horretan, proletalgoa ekoizpen-prozesuan integratzeak, aldi berean, hura menderatzea eta mendekotasuna hausteko atea zabalik uztea dakar. Horregatik mantentzen da proletalgoaren zati bat ekoizpenetik kanpo.

## **II. kontraesana: kapitalismoaren hedapenak bere desagerpenerako aukera zabaltzen du**

Europako gatazka boladen ondoren, argi geratu zen berriro lur berria bilatu behar zela automobilgintza industria ezartzeko, ahal izanez gero, **lan-indarra merkeagoa zen edota zapalduagoa zegoen nonbaiten**. Adibidez, 1964ko kolpe militarren ondoren, Brasilek hautagai perfektua zirudien. Horrela, herrialdeko automobilgintzaren industria azkar hazi zen eta proletariotza berri bat sortu zen. Dena den, historia berriro errepikatu zen eta gatazkak areagotu egin ziren, hala eta guztiz ere. Errepresioak mobilizazio handietan jotzen bazuen, tailerretan bertan oso disruptiboak izaten ziren eskala txikiagoko gatazkak biltzen ziren. 1987an, gailurra jo zuenean 9 milioi grebalari izatera iritsi ziren. Zer egin zuen patronalak horren aurrean? Brasilgo automobilgintzan inbertitzeari utzi. Patroi bera errepikatu zen

Hegoafrikan eta Hego Korean<sup>[11]</sup>. Hemendik beste gako bat atera dezakegu: **automobilgintzaren sektoreak, hedatzen denean, proletalgoaren hedapenean laguntzen du, kapitalismoa potentzialki abolitu dezakeen klasearena, hain zuzen**.

Beverly Silverren<sup>[12]</sup> arabera, joera batez ari gara, horren arabera, langile «berriek» beren disrupziorako gaitasuna erabiltzen dute, eta, azkenean, sindikatuen aitortza<sup>[13]</sup> eta soldaten igoera ezartzen dituzte, eta, agian, ekoizpen prozesuaren alderdi batzuen gaineko nolabaiteko kontrola lortzen dute. Azkenik, patronalak hainbat aukera ditu: **inbertsioak beste leku batera bideratzea**, kapitalismoaren kontraesanek sortzen duten gatazkatik etengabe ihes egiten saiatuz, edo **automatizazioaz** eta «**sindikalismo arduratsuaz**» baliatzea proletalgoaren ekoizpen-prozesuaren gaineko kontrola mugatzeko. Jakina, hainbat taktika erabili ohi dira aldi berean.

## **III. kontraesana: krisia arintzeko neurriak neurri, hondoratzea etorri egiten da**

Automatizazioak ere merezi du begirada bat. Modu errazean esanda, **makinizazioak burgesiari ekoizpenaren gaineko kontrol handiagoa izateko aukera**

**ematen dio, proletalgoarekin etengabeko gatazkan baitago, eta ekoizpenaren kostuak murrizten ditu. Alabaina, arazo bat konpontzen saiatzen den aldi berean, salgaiak devaluatzen laguntzen du, salgai horiek gizartean lanerako beharrezkoa den denbora gutxiagorekin ekoizten baitira. Irtenbidea autoen salmentak handitzea litzateke, baina beste hainbat eragozpenekin egiten dute topo: alde batetik, gero eta ale gehiago saldu behar dira, horien balioa murriztu baita. Bestetik, Europako merkatuak bazituen saturazio zantzuak COVID-19aren krisiaren aurretik ere, eta horrek funtsean eragin duena da **errealizatzea lortu ez den autoetan balio kopuru handia egotea gordeta**. Horrelako egoeren aurrean, estatuak hainbat aringarri erabiltzen dituzte, baina ez dute arazoa konpontzen. Hau da: estatuak eskaria suspertzen du ibilgailuak erosiz (anbulantziak, patruila autoak...) edo Renove Plana bezalako finantzaketa kanpainen bidez.**

Kapitalaren balorizazio prozesuari dagokion beste alderdi problematiko bat sektore horri mesede egiten dion egitura bera da. **Automobilgintzaren industria punta-puntakoa da etekin gutxiena ematen duten prozesuko faseak kanporatzeko edo azpikontratatzeko. Azpikontratek, berriz, irabazien marjina gero eta estuagoak dituzte**. Horregatik, marka-enpresei nahiko ondo joan dakiekeen arren, **industriak oro har gero eta arazo gehiago ditu irabazi-fasaren behearazko joera birbideratzeko**. Gainera, zorpetzeko, porrot egiteko eta lan-indarra neurritz kanpo

esplotatzeko <sup>[14]</sup> joera dute azpikontratek, eta horrek, gatazka gune potentzial bihurtzen ditu. Izan ere, deigarria da albisteetan enpresetan nagusi diren plantetako gatazken berri ematen dela, baina gutxiago entzuten dela azpikontratetako etengabeko gatazkei buruz, non aldi baterako eskulana erraztasun harrigarriarekin zokoratzen den, baita enpresa batzordeen onespenearekin ere. Orain, enpresa nagusiak, jarraian datozen azpikontratek

ekarritako «moduluak» <sup>[15]</sup> muntatu besterik ez du egiten, eta mantentze edo garbiketaz-zerbitzuak ere kanporatzen dira, adibidez.

### **Ondorioak eta langile kontrolari buruzko ohar bat**

Ikusi dugun bezala, automobilgintzaren sektoreak konpondu ezin dituen arazoak ditu. **Une jakin batean proposatzen diren irtenbideak, hala nola birkokatzea eta kanporatzea, edo automatizazioa, arazo bihurtzen dira azkenean**. Horrela, kapitalismoaren egoeraren sintomak islatzen ditu: aurrerantz ihes egitea, aldi baterako airea hartzeko, bere dinamikek hondoratzen duten bitartean.

Langileen borrokei dagokienez, kontuan izan behar dugu ikusi ditugun adibide gehienak ez direla esperientzia iraultzaileen parte, sinpatia handia sortzen diguten arren. Oro har, **ekoizpenaren berregituraketei aurre egiteko erresistentzia borrokak ziren, langileek argi baitzuten ezin zutela haietaz fidatu**. Gehienetan, ez ziren beren berehalako helburuetatik harago joaten: soldata igotzearen aldekoak izan zitezkeen, sindikatuak -erradikaltasun maila ezberdinekoak- aitortuak izatearen aldekoak, edo lan-baldintzen gaineko borroken aldekoak. Ekoizpenaren kontrola planteatzen zen kasu bakanetan, laster egiten zuten topo muga argiekin, erabaki zezaketelako azkarrago edo motelago lan egin, baina ezin zutelako erabaki zer, nola eta zertarako ekoitzi.

Kapitalismoaren berrikuntzen historia langileen kontrolaren aurkako borrokaren historia ere bada. Izan ere, **kapitalismoak ekoizpen mota jakin bat inposatzen du, ahalik eta baliorik handiena ateratzera bideratuta, eta horrek zehazten du ekoizpen ehunaren egitura. Hori dela eta, ematen zaigun guztia ez zaigu baliagarria**, nahiz eta *a priori* «sozializazioa» oso erradikala iruditu. «Langileen kudeaketaren» apologeten akatsa kapitalismoa kudeaketa modu gisa ulertzea da, eta ez harreman sozial modura. Bestela esanda, kontua ez da langileek kapitalismoa kudeatzea, nahiz eta kasu jakin batzuetan hori egitea bizirauteko modu legitimoa izan. Kapitalismoa gainditzea da helburua.

Azkenik, **inoiz ez da orain adina proletario egon**, eta, neurri batean, deslokalizazioa da horren arrazoietako bat. Dena den, horrek ez du esan nahi, berez,

kapitalismoaren amaieraren hasiera denik. Gogora dezagun proletalgoa, lanaren klase kritikoa, kapitalismoaren suntsitzaile **potentziala** baino ez dela. Alabaina, engranajearen gurpila ere izan daiteke, hainbat sindikatuk eta enpresa batzordek erakusten duten bezala. Langile klasearekin kontsekuenteak dira beren izaera kapitalista onartzen dutenean. Gure egin beharra, beraz, potentzia hori ekintza bihurtzea da.

### Erreferentziak

Beverly Silver. «1930-present: Labour unrest and the successive geographical restructuring of the world automobile industry». <https://libcom.org/history/1930-present-labour-unrest-successive-geographical-restructuring-world-automobile-indust>

Wildcat. «El fin del automóvil» [https://www.wildcat-www.de/sp/w83\\_fin\\_del\\_automovil.htm](https://www.wildcat-www.de/sp/w83_fin_del_automovil.htm)

Corsino Vela. **Capitalismo terminal. Anotaciones a la sociedad implosiva**. 2. kapitulua «Deslocalizar, externalizar, subcontratar», «Desregulación y economía sumergida», 3. kapitulua, 2. eranskina «La industria automovilística, un sector maduro y conflictivo».

Automobilgintzaren sektoreko zenbait borroka:

A. Muhammad Ahmad. «1968-1971: The League of Revolutionary Black Workers».

<https://libcom.org/library/league-revolutionary-black-workers>

Sandro Mezzana, Mario Neumann. **Clase y diversidad sin trampas**. I. atala, 7. kapitulua «Interseccionalidad, reproducción, patriarcado».

Kolektivně Proti Kapitálu. «I love yellow monitors! The wildcat strike in Hyundai factory in Czech». <https://libcom.org/library/i-love-yellow-monitors-wildcat-strike-hyundai-factory-czech>

Matamoroseko , Mexiko, **maquiladoren** grebei buruz <http://www.izquierdadiario.es/Por-que-estan-en-huelga-70-000-trabajadores-y-trabajadoras-de-las-maquilas-mexicanas>

Langile kontrolari buruz:

Markel Samaniego. «Nissan eta sozialismoaren eraikuntza ekonomikoaz».

<https://gedar.eus/koiuntura/es/markelsamaniego/nissan-eta-sozialismoaren-eraikuntza-ekonomikoaz>

Gilles Dauvé. **Declive y resurgimiento de la perspectiva comunista**. Pannekoek eta Bordiga-ren inguruko eranskina. <https://kaosenlared.net/apuntes-sobre-pannekoek-y-bordiga/>

---

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

[2] Europa mailako bigarren ibilgailu ekoizlea da, Alemaniaren atzetik, eta munduko zazpigarrena.

<https://www.diariomotor.com/noticia/espana-fabricante-coches-europa-2017/>

<https://investinnavarra.com/wp-content/uploads/2015/01/Guia-Automocion.pdf>

[3] Gaia hurbiletik datorkigu, Nafarroak oso ekonomia industrialia duelako eta, batez ere, automobilgintzan espezializatzen delako, salgaien esportazioen % 45 sektore horretakoa da, gainera. Are gehiago: Iruñeko Volkswagenek 5.000 langile kontratatzen ditu zuzenean, baina beste 13.000 azpikontratzen ditu Nafarroan.

[4] 2018an, aurreko krisialditik lehen aldiz, produktibitatea jaitsi egin zen.

[5] [https://www.wsj.com/articles/auto-sectors-struggles-threaten-global-growth-11571830251#comments\\_sector](https://www.wsj.com/articles/auto-sectors-struggles-threaten-global-growth-11571830251#comments_sector)

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

[7] Idem.

[8] Patroiak sindikatuko kideak baino ezin ditu kontratatu. Gaur egun legez kanpokoa da AEBetan, eta Giza Eskubideen Europako Hitzarmenaren 11. artikulua arabera, legez kanpokoa izan beharko luke EBn.

[9] Europan langileek kontsumorako aukera handiagoa duten garaia ere bada.

[10] Fabrika osoan greba antolatzea zailegia denean, sektore batetik bestera txandatzea ere eraginkorra izan daiteke.

[11] Adibide horiei buruz gehiago ikertu nahi duenak «erreferentziak» atalean dauka aukera.

[12] «1930-present: Labour unrest and the successive geographical restructuring of the world automobile industry». Beverly Silver.

[13] Edo zuzenean horien gaintik pasatzen ziren, horren adibide da joan den urteko Mexikoko *maquiladoreen* (muntaketa alorreko azpikontratak) greba, Matamorosen 70.000 grebalarirekin, sindikatuen gaintik pasatuta.

[14] Legez kanpoko tailerrek eta ezkutuko ekonomiak mozkinen kuota

maximizatzen laguntzen dute. Maila baxuago horietan aplikatzen den irabazi tasaren beherakadaren beste kontrako joera bat da enpresa txikienetan kapitalaren osaera organikoa baxua izatea eta eskuzko lana egiten edo metodo nahiko tradizionalak erabiltzen jarraitzea.

[15] Osagai konplexuak, argien sistema, esaterako.