

Net Hurbil

PELLO ZUBIRIA

AEBetan autogintza hiltzear eta langileak alternatibarik gabe

“General Motorsentzako on dena, on da Amerikarentzako” esan izan da. Autoa bailitzan Mendebaldeko herritarren ongizatearen ikurra eta ekonomiaren abiaduraren termometroa. Autogintzaren oraingo krisiak eta azken hamarkadetako aldaketek asko erakusten dute.

GENERAL MOTORS, FORD, CHRYSLER: “Detroitoko hiru handien” buruzagiak jet banatan joan ziren Washingtongo parlamentura diru-laguntza eske, eta han argudiatu zuten AEBetako bizkarrezurra den kotxegintza heriotz arriskuan dagoela. Esku hutsik itzuli ziren Detroitera. Baina AEBetako kotxegintza bere milaka lanpostuekin hondora badoa, ez da izango XXI. mende hasierako krisi handiagatik.

Autogintzan gauzak nola zeuden duela bi urte argitu zuten Jane Slaughter eta Mark Brenner-ek *Labor Notes* hiruhilabetekarian. Sindikalgin-tzan ari direnentzako eztabaidagune izan nahi duen aldizkari honek 2006ko irailean plazaratu zuen *End of the road: Is the auto industry dead?* (euskaraz “Bide amaiera: Autogintza hil ote da?”) artikulua.

Honela ekin zioten idatziari 2006an: “1980ko hamarkadan Chevroletek bere burua izendatu zuen ‘Amerikaren bihotz taupada’ eta gaur askok esango lukete Amerikako auto industria zainketa berezian dagoela. Iazko azaroan General Motorsek iragarri zuen 2008a bitartean 25.000 lanpostu desegin behar dituela eta 12 faktoria itxi. Osagaiak egiten dituen Delphik kiebra egin du, aginduz dozena bat lantoki itxi eta 24.000 enplegu moztuko dituela. Fordek osatu du ‘hat trick’ iluna urtarrilean,

aitortuz 2012a bitartean 30.000 enplegu eraztekotan dela”.

Mende batez AEBen ekonomia-entzako autogintza zen txaluparentzako aingura denaren pareko. Gaur oraindik autogintzari loturik dago milioika langile, erretretadun eta beren senideen bizimodua. United Auto Workers (UAW) sindikatuarena ere bai. Orain aditu guztiak datoz bat: industria horrek arazo gaindiezina nozitzen ditu. Ezin da bizi, baina alternatiba errazik ez dauka.

Bigarren Mundu Gerra ostean bai gozatu zituztela urrezko urteak. Ongizate eskema pribatua lortu zuen UAWk, aseguruia, erretretako baldintza hobekak, urteroko soldata igoera KPI adinakoa gehi produktibitateari zegokiona, lanean 30 urtez arituz gero jubilatzea, eta abar luzea. Kotxegintza zen sindikalismoan ere motorra, eta haien kontratuen araberrako hobekuntzak aldarrikatzen zituzten burdingintzan, meategietan, telefonoetan, elektrikan, garraioan...

Slaughterrek eta Brennerrek, hala ere, uste dute autogintzako langileen baldintzok zilar paperezko azalaren barruan goxoki gaziagoa ezkututzen zutela. Autoen atalak egiten ziren beste lantoki askotan baldintzak askoz txarragoak ziren. Kotxeen faktoretan bertan zoratzeko moduko erritmoak zeuden, istripu asko, kutsadura handia. Baina sindikatuko

Argazkian ikusten dira Chrysler korporazioko langileak “Dodge Viper” (“viper” sugedorria da) kotxe deportiboa promozionatzen. Produkzio katean ari diren beharginak United Auto Workers (UAW) sindikatuak dira, panelean adierazten dutenez. Detroit hiriko Conner Avenue Assembly Plant lantokia 1966an eraiki zuten, baina komunikabideek zabaldu dituzte laster Chryslerrek itxiko ote duen hotsak. UAW sindikatua 1935ean sortu zen, 1929ko krisiaren ondorengo depresioaren erdian. Sindikatuak dioenez, gaur egun 640.000 afiliatu dauka AEB, Kanada eta Puerto Ricon, eta beste 500.000 gehiago erretretan. General Motors, Chrysler eta Ford-ek AEBetako gobernuari eskatu diote 25.000 milioi dolarrez laguntzea bizirik irauteko.

buruzagiak gero eta ziurrago sines-ten zuten “General Motorsentzat ona dena, ona da Amerikarentzat” esaldi famatua.

Petrolio krisiak kotxegintzarena ekarri zuen 1979an eta konpainiek faillita deklaratuko zutela mehatxu egin zutenean sindikatuko buruek –Slaughter eta Brennerren hitzetan– langileen eskubide mozketa handiak onartu zituzten. 1980tik aurrera, autogintzako mozketak bihurtu ziren eredu beste edozein sektoretako enpresa eta langileentzako.

Garai hartakoa da beste aldaketa hau ere: langileek eta beren sindikatu- enpresa kompetitiboagoa izatea onartzen zuten. Edozer egin behar zen konpainiak irabaziak handitu zitzen, horrek langileen soldatak segurtatuko zituelakoan. “Edozer” horren zakuan zetorren *outsourcing* famatua, produkzio atal gero eta handiagoak azpikontratatzeko, eskubi- de sindikalik ez zen lantegietara, ber- din atzerrira.

Kotxegintza motore zenekoa

1990eko hamarkadan loteria egokitu zitzaion autogintzari. Petrolio mer- kearekin eta ekonomiaren beroaldia- rekin *mini-van*-ak (gaztelezak *monovolumen*, frantsesez *monospace*) eta 4x4 motako kotxeak jarri ziren modan. Salmenten %7tik %20 izatera pasa ziren 2000.erako. Ez da harritzekoa



sindikatuak *lobby* lanean laguntzea patronalari energi efizientziaren aldeko legerik onartu ez zedin. Konpainiek indar berria hartu zuten, beste markak erosi –jaguar, Volvo, Land Rover, Fiat, Saab, Daewoo...– eta aldi berean segitu zuten neoliberalismoaren itsasaldia baliatzen, azpi-kontrata gehiago eginez eta beste.

Sindikatuaren indarra, berriz, ahulduz zihoan. Afiliazioa autogintzan 1980an %62 izatetik 2000n %37 izatera pasatu zen. 1990eko hamarkadan langileen irabaziek behera egiten segi zuten eta bizi baldintzak okerragotzen, eta aldiz zuzendaritzako postuetakoenak izarretaraino iritsi ziren.

2000.ean hasi zen autogintza atzeraka ostera. Errezesioa iritsita, akzio-

en balioa asko jaitsi zen. Haiekin galdu ziren langile askoren pentsio funtsak ere. Petrolioaren gorakada hasi zen, 4x4 eta *mini-vanen* salmenta jaitsi... eta Detroiteko hiru konpainiei eztarriko zuloan trabatu zitzaizkien azken urteetan erositako konpainia txikiagoen ordaindu beharrak. 2005erako asko okertuta zeuden gauzak, eta hasieran aipatu ditugun lanpostu eteteak hasi ziren.

Labor Notesko artikulua idatzi dutenek kalkulatu dute autogintzako langile unibertsitateko titulurik gabeen soldatek behera egin dutela eten gabe azken 30 urteetan. Duela kasik mende bete, Henry Ford ugazabak eguneko bost dolarreko soldata ezarri zien bere langileei, esaten zuenez beharginei ordaindu nahi

zielako Forden autoetako bat erosi ahal izateko adina. Produkzio prozesuekin aldatu dira journalak ere: gaur Delphin edo Visteon-en berebilen osagaiak egiten dituzten jorنالariak General Motors, Chrysler edo Forden irabazten dutenaren erdia kobratzen dute.

Konpainia handion kinka larriak ekonomia osoari eragiten dio. Adibidez, General Motors da AEB osoan osasun zerbitzu gehien erosten duen bezero pribatua. 2005ean 5.300 milioi dolarreko gastua egin zuen, 1,1 milioi jende babestuz. Hauetatik erdiak jubilatua dira, GMen gain omen dago AEBetako 100 erretretadunetatik bat.

Autogintzaren itolarria olioaren bezala zabaldu da Detroitetik hasi eta AEBetako erdi ekialdean barrena. Auzo, herri eta eskualde osoak daude kutsatuta.

Analisia duela bi urte plazaratu zuen *Labor Notesk*, Detroiteko hiru konpainietako ugazaba lotsagabeak Washingtonera diru eske *jet* pribatu banatan joan baino askoz lehena go. Zalantza bat baino gehiago utzi zuten idatziaren egileek. Teknologia alorreko enpresek ezingo dituzte autogintzako enpleguak ordezkatu. “Nolakoa izango ote da langile gehienek General Motorseko soldatak ez baina Wal-Mart hipermerkatuetakoak irabaziko dituzten Amerika?”. Galderak oihartzunik sor lezake Mendebaldeko edonon. ■

www.argia.com/nethurbil.php helbidean, gai honi buruzko informazio gehiago eta Interneteko loturak.