



IÑIGO ANTEPARA & ANDONI LAUZAO.

AUTOMOBILGINTZA COVID-19AREN OSTEAN

Iñigo Antepara eta Andoni Louzao ESKko transizioaren aldeko delegatuen sareko kideak dira. Biek artikulu hau egin dute non eredu produktiboari buruz eztabaidatzera gonbidatzen gaituzten eta hauek zalantzan jartzera batez ere automobilgintza-aren sektorea. Hausnarketa hau beti ezinbestekoa izan bada ere, COVID-19aren ondoren eta honek ekarritako ondorioak ikusita agian askoz ere beharrezkoa delarik.

● ● ●

Ekologiaren ikuspuntutik, COVID-19aren balantzea gazi-gozoa izan da orain arte. Hirietan kutsatzaiak murriztu dira, eta bizikleta bidezko desplazamenduak areagotu dira. Hala ere, bilgarrien industria indarberritu egin da. Ahaztu gabe etxe askotan jasan dituzten heriotzak eta diru-sarrera eza. Automobilgintza-aren industrian COVID-19ak hainbat alderdi izan ditu; batzuek kontra egiten diote, baina beste batzuek

“negoziari” eusten lagun dezaketela dirudi. Batetik, auto salmentaren etenak inoizko daturik txarrenak eman ditu. Bestetik, petrolioaren prezioak behera egin du, neurri batean COVID-19aren ondorioz eskariak behera egin duelako, eta ondorioz, gasolina eta diesela jaitsi dira; horrek autoen erabilera areagotu zezakeen, baina alarma-egoerak eragindako mugikortasun-murrizketek eragotzi egin dute. Deseskaladan eta normaltasun berrian zehar, eta kudeaketa txarragatik maiztasun-murrizketek garraio publikoan eragindako pilaketen ondorioz, batzuek garraio pribatua aukeratu zuten, eta agintariak gomendatu ere egin dute. Aldi berean, Repsol erdia gelditu egin da biltegitratze-ko gaitasun faltagatik.

Hala ere, Gasteizko Mercedesen lantegian, konfinamendua hasi eta egun gutxira, lanera lehenbailehen itzultzeko eskatzen ari zen zuzendaritza; ziurrenik abuztuan gelditu behar izateko, eskaera faltagatik. Eusko Jaurlearitza, beti patronalari leial, bat zetorren enpresak zabalik mantentzeko kezka gaixo horrekin, nahiz eta osasun-sistemaren aurka lehiatu behar babes-ekipoak lortzeko, eta

gutziz arduragabeak izan arren kutsatzeko arriskuaren aurrean: birusa hedatzen bada makina kapitalista ez gelditzeagatik, badirudi justifikatuta dagoela. Ez al da hobe birusaren hedapena saihestea? Badirudi osasun-langileak eta hiltzeko arriskuan egon diren eta egongo diren beste pertsonak “kontsumigarriak” baino ez direla, makinak kostatuta ahala kostatuta martxan edukitzeko betebeharra dutenak.

MUGIKORTASUN-EREDU ZAHARKITU ETA JASANGAITZA

Automobilgintzaren industriak mugikortasun-eredu zaharkitu eta jasangaitz bati erantzuten dio. Seguru asko, beldurra pasa arte, ez da autorik salduko pandemiaren aurretik bezala, edo agian inoiz ez. Autoen salmenta, ziurrenik, ez da ustekabeen berreskuratuko ekoizpena ziztu bizian abiatzeagatik, eta ikuspuntu ekologikotik ere ez da aukerarik onena. Automobilgintzaren industriak gainproduktzio arazo bat du gaur egun, eta egoerak, hobetzetik urrun, okerrera jotzea espero da.

Krisi ekonomikoaren aurrean, Frantzia ekoizpena birlokalizatzaren alde egin dute, Renaulten diru publiko asko sartuta, eta ikusteko dago zer gertatuko den PSArekin. Krisia hasi aurretik,

HALAKO INDUSTRIA KUTSAGARRIAK IXTEA POZGARRIA DA ALDE GUZTJETATIK? JAKINA EZETZ, FAMILIA ASKO DIRU-SARRERARIK GABE GERATUKO BAITIRA

AEBak diru kopuru oso handiak sartzen ari ziren Tesla (auto elektriko) bezalako sektore estrategikoetan, nahiz eta auto elektrikoaren etorkizuneko industrian fabrikatzaileek asko galduko duten, konponketa-tailerrek bezalaxe. Espainian, Nissanek dio Kataluniako lantegietan ekoizteari utziko diola. Halako industria kutsagarriak ixtea pozgarria da alde guztietatik? Jakina ezetz, familia asko diru-sarrerarik gabe geratuko baitira. Nazionalizazioa? Nazionalizazioa historikoki eskatu izan dugu sindikatuek, baina... Nazionalizatu, zertarako? Errekuntza bidezko autoak egiten jarraitzeko? Nazionalizatzea, galerak sozializatzeke? Azkenean, zor horiek denen artean banatzea ekarriko luke.

RENOVE PLAN BERRIA

Eusko Jaurlaritzaren erantzuna eskaria sustatzea izan da, eta Renove plan berri bat abiatu du. Zor

publikoa handitzeko beste modu bat besterik ez da hori, gutxienez birmoldatu beharko litzatekeen industria pribatu bat suspertzen saiatzeko. ESKtik, uko egiten diogu berriz ere arriskuak sozializatzeari eta etekinak pribatizatzeari. Izan ere, modu horretan ez da erregai fosilak behin betiko uztearen alde egiten, ezta eskusiboki auto elektrikoaren alde ere. Estatuak, arazoak sortu ordez, dirua jarri behar du etorkizuneko etekinak sortuko dituen zerbaitetan. Gure ustez planetarentzat onena hainbeste auto ez ekoiztea da, baina zer egingo dugu langileekin eta enpleguan oinarritutako gizarte-ereduarekin?

Badirudi enpleguak mantentzea dela Espainiako gobernuaren trantsizio-lege berriaren helburua, eta gainera, badirudi ingurumen-helburuei dagokionez motz geratzen dela. Ikatz zentraletan, apirilean sinatutako bidezko trantsiziorako hitzarmenak aplikatuko dira. Proposamen horiek ezagunak zaizkigu lehenagotik: berrikuntzarako laguntzak, ikerketa-proiektuak, prestakuntza... Eta lehenago ere ikusi genuen zertan geratu ziren. Dieselari dagokionez, nahiz eta amaiera-data jarri zaion, legeak, oraingoz, ez du automobilgintzarako trantsizio planik jasotzen. Eta ziurrenik, plan horiek egiten direnean, enpleguaren inguruan ardaztuko dira batez ere.



MUGIKORTASUNA, JASANGARRITASUNA ETA ENPLEGUA

Manuel Sacristanek 1983an esan bezala, "aldi berean aztertu behar dira egungo egoeraren bi aldeak: batetik, giza espeziearen etorkizuna -edozein pentsamendu iraultzaile-ren gai nagusia-, funtsean, berriki planteatutako arazoak konpontzeko moduaren arabera; bestetik, praktika ekologikak talka zuzena egiten du egungo ekoizpen-moduarekin".

Orditik denbora asko pasa den arren, adierazpen horrek indarrean jarraitzen du. Honakoa gehitzen zuen Sacristanek: "Mundu industrializatuan, mugimendu ekologistaren lehen mailako zeregin politikoa da langile ezkeriarrei ikusaraztea arazo ekologikoen ondorioz, epe laburreko beren interes batzuek gatazka sortzen dutela epe ertain eta luzeko interesekin".

Sistemak ematen duen erantzuna (tranpa handia), honakoa da: behar praktikoak, gehiengo sozialentzat, enpleguaren bidez asetzen dira, eta beraz, bizitza dimentsio guztietan defendatzeko zeregina beti egon behar da lan-merkatu horren menpe.

Automobilgintzari buruzko eztabaida ere tranpa da, ez baitu zerikusirik garraio pribatuak eskaintzen dituen hainbat moduen artean aukeratzearekin -barne

ESKUBIDE SOZIALAK IZATEA, ENPLEGUA EDUKITZEAREN MENPE EGOTEAREN LOTURA HAUSTEN EZ BADUGU, EZINEZKOA DA NAHI DUGUN NORABIDEAN AURRERA EGITEA

errekuntza edo elektrikoa. ESKren ustez, bereziki garrantzitsuak diren bi kontu daude:

- **Mugikortasuna.** Kapitalismoak mugikortasun pribatua pribilegiatzen du, etekina lortzeko oinarrizkoa delako. Aurrerapen gisa saldu ziguten, baina errealitatea egoskorragoa izan da, eta automobila bezalako produktu kutsagarri baten alde egitea gure aurka bihurtu da. COVID19ak eragindako murrizketek mugikortasuna birpentsatzeko aukera eman digute. Nahiz eta Abalosek eta EAJk auto partikularraren propaganda handia egin garraio publikoa murrizteko, zorionez, bizikleta aukeratzeko goranzko joera argia izaten ari da.
- **Enplegua.** Ekoizpen-sistema auto pribatuaren inguruan antolatzen denez, behartuta gaude gure lan-indarra kapitalismorik kutsatzaileenari saltzera. Orain gure lanpostuak

arriskuan jartzeko zorian gaude, automobilgintzaren desabantaila guztiak mahai gainean jartzen baditugu. Eta horregatik, ez dugu uste konponbidea enpleguan zentratutako trantsizioa denik.

AMIANTOREN ADIBIDE BERDINA

Ez da borroka erraza; iraganean ere gertatu izan da amiantoaren industrian, adibidez. Amiantoa arnasteagatik hiltzen ziren langile berberak industria hori ixtearen aurka azaldu ziren. Eta hala ere, amiantoa hain arriskutsuak ez diren beste produktu batzuekin ordezkatu zenetik, pertsona askoren heriotza ekidin da. Automobilgintzaren kasuan, auto elektrikoan pentsatzen da beti. Baina instalazioak bestelako ekoizpen baterako baliatzean pentsatu beharko genuke, eragin negatibo gutxiago izango duen moduren batean mugikortasun premia asetzeko; garraio kolektiborako ibilgailuak egiteko, adibidez. Automobilaren industriak birmoldaketa eko-industrial integrala behar du, ziklo osoa kontuan hartuko duena: erregaiak, hornikuntza-katea, muntatze-plankak. Baina hori posible izanez gero, diru publikoarentzat xahutze izugarria izan daiteke. Beste ekoizpen-sektore batzuetan, ordea, egingarriagoa izan daiteke produktua

birmoldatzea; adibidez, zalantzarik gabe mantendu beharreko industria- edo nekazaritza-sektore batzuetan. Itxiera izango litzateke hurrengo aukera, bizitza mantentzeko oinarrizko baldintzetan eragin negatibo zuzenagoa duten ekoizpen-jarduerak guztientzat (klima-aldaketa, airearen, edateko uraren edo lurzoruen kutsadura, biodibertsitatearen galera, etab.).

OINARRIZKO ERRENTA

Beste kasu batzuetan, erantzun sindikala ausartagoa izan da. Frantziako CGT sindikatuak, Vinci enpresan ordezkari dena, babesa adierazi die Notre Dame Des Landeseko aireportua eraikitzearen aurkako ZAD-en protestei.

ESKtik arreta eskaini nahi diogu ere oinarrizko errentari, diru-sarrerak eta eskubide sozialak enplegutik bereizteko aukera

ematen digun tresna gisa; izan ere, trantsizioaren bidean aurrera egiteko bektorea izan daiteke. Gainera, klase pobretuak lan-galeragatik edo trantsizio-prozesuaren bestelako ondorio txarregatik mehatxatuta sentitu ez daitezen lagundu dezake. Nahiz eta jakin ez dela arazo guztiak konponduko dituen tresna, eta neurri antikapitalistatzat jo gabe, aberastasuna birbanatzeko proposamena da.

Lotura hori hausten ez badugu -eskubide sozialak izatea enplegua edukitzearen menpe egotea, hain zuzen-, ESKren ustez, ezinezkoa da nahi dugun norabidean aurrera egitea. Horregatik, soldatan oinarritutako jendartea, eta ondorioz, enplegua bera zalantzan jartzeko beharraz ari gara, errenta eta eskubide sozialak eskuratzeko iturri gisa.

Enplegua birpentsatzeko alderdi gehiago hartu behar dira kontuan;

enplegua bera banatzea ere eskatzen du adibidez, zaintza-lanen antzera. Ezin da bidezko trantsiziorik gauzatu, enplegu merkantilizatuak (soldataren menpekoak) banatzeaz (eta berregituratzeaz) gain, ez badira banatzen (eta berregituratzen) ikusezinak diren lan erreproduktibo guztiak, ia eskusiboki emakumeek egiten dituztenak, eta bizitzak sostengatzeko ezinbestekoak direnak.

Versión en castellano:



<https://labur.eus/1rx6o>

