

Airbus izango da industria gabeko Europaren eredu

Udaberri honetan Frantziako eta Europako albiste ekonomiko nagusietako bat izan da Airbusek 10.000 lanpostu itxiko dituela. Arazo sozial mingarriaz gain, Europako industri politikaren erakusgarri da gaur Airbus. Oligarka berrien metodoak ezagutzeko parada ere bai.

2006KO EKAINAREN 14AN istripu larria gertatu zitzaion Europako enpresarik ederrenetako bati, Airbusi: goizean burtsako hodeien artean zebiltzan bere akzioak bat-batean ahuldu egin ziren, amildu eta ilunabarrrerako %26 gutxiago balio zuten. Agur Europaren nagusitasuna munduko hegazkingintzan!

Zein tximistak astinduta hondoratu zen Airbus? Arrazoi nagusitzat beti aipatu izan da A350 hegazkin berriaren fabrikazioan espero ez ziren atzerapenak azaldu zirela, batik bat abioiaren hari elektrikoaren antolakuntza gaizki eginda zegoelako. Hutsegite horrek azalarazi zituen beste batzuk: Airbusek azken urteetan pilatu zuen zorra, frantses eta alemanez osatutako buruzagitza nahasiaren pettoak, eta beste. Bestalde, puska batean ez da ahaztuko nola konpainiaren pilotu nagusiak, Noël Forgeard-ek, hiru hilabete lehenago saldu zituen bere akzioak, zer zetorren aurrez jakiteagatik sekulako negozioa ginez.

Urtebete beranduago, maiatzeko *Le Monde Diplomatique*n, gertakari haien eta Airbus operazioaren analisi zorrotza eskaini du François Ruffin kazetariak. “Le scandale Airbus va-t-il devenir l’affaire Lagardère?” titulupean. Frantziako kazetarien *stablishment*a larrutuz *Les petits soldats de la Presse* liburua plazaratu duen jurnalista honek bere analisisian lotu ditu alde

batetik Europako industri proiektu nagusienetako bat pribatizatu eta deslokalizatzeko erabakia eta bestetik konpainia horren nagusietakoa den Lagardère taldeak Frantziako prentsan daukan kontrol gero eta handiagoa. Alegia, kapital eta laguntza publiko handiz eraikitako hegazkin konpainia Europako oligarka berrien esku utzi dela, eta hauen morroia den prentsak mamia estali egin duela.

Airbus 1970ean sortu zuten, batez ere bi enpresa publikok bultzatuta: Aerospatiale de France-k eta Alemaniako MBBk. Elkarlan moduan sortua, hasierako asmoa enpresa bakar bat osatzea zen. Baina 1980ko hamarkadan Helmut Kohl lehen ministro alemanak MBB pribatizatu egin zuen, Daimler korporazioari utziz zuzendaritza. Handik lasterrera, British Aerospace ere burtsan sartu zen, pribatizazioari atea irekirik.

1999an Lionel Jospin Frantziako lehen ministro sozialistak Aerospatiale pribatizatu zuen, horretarako Matra hautatuz. Erabaki honekin oparia egin zien Jean-Luc Lagardèreri eta bere taldeari: bazkide minoritarioak izanik, hauen esku geratu ziren zuzendaritzako postuak. Hurrengo urtean Aerospatiale frantsesa eta DaimlerChrysler fusionatu egin ziren.

Garaioak izan ziren Airbus proiektuaren euforiazkoak. Hegazkingintzako lehiari, Boeing amerikarra harrapatu eta

aurea hartu zion, eta dagoeneko mitikoa den A380 aireplanoa azkenean aireratu zuen. “Baina irribarre haien atzean –idatzi du François Ruffinek– sekulako borroka hasi zen, agintea lortzeko”. Ez bakarrik buruzagi aleman eta frantsesen artean, bazkide diren korporazioen artean ere bai, eta hauetako bakoitzaren barruan. Liskarrok auzitegiataraino iritsi ziren batzuetan, Clearstream aferarekin esate baterako... eta ez zitzaion hainbeste arreta jartzen proiektu industrialari.

Izan ere, 1970etik gaurdaino kapitalismoan aldaketa sakonak gertatu dira, eta orain zuzendariak epe luzerako proiektuei baino finantza mailako jokaldiei eta epe laburreko etekinei begiratzen diete.

Hegazkingintza ere deslokalizatu

2006ko ekainean ezagutarazi zen A380 hegazkinak espero baino askoz beranduago osatu eta eskuratuko zizkietela bezeroei. Egun bakarrean, bere balioaren laurdena galdu zuen Airbusek akzioak. Baina izan zen enpresaren porrotari etekina atera zionik: hiru hilabete lehenago Noël Forgeard Airbuseko presidentek bere soldatan sartzen ziren *stock-options* direlakoak (akzioak erosteko aukerak) saldu eta 2,5 milioi euro irabazi zituen, eta beste 400.000 seme bakoitzarenekin.

Ezer ez zekiela argudiatu zuen arren, Noël Forgeard kargua utzi





Ezkerreko argazkian Airbus A380 hegazkina ageri da Los Angelesko aireportuan lur hartzen. Armagintzan –Dassault historikoaren ildotik– eta prentsan agintzen duen Lagardère familiak duela zazpi urte Airbusen kontrola hartu zuen pribatizazioarekin, eta handik sei urtera bere partea preziorik onenean saldu; hilabete pare baten buruan Airbusen akzioak laurden batean hondoratuko ziren. Geroztik, konpainiaren jardura ekonomikoaren erdia urrutiko herrialdeetara deslokalizatuko dela jakin da. Eskuinean *Paris Match* astekariaren azala, Cecilia Sarkozy –gaur Frantziako presidente denaren emaztea– Richard Attias-ekin New Yorken promenatzen dabilela erakusten duena. Senar-emazteak krisian zeuden garaioa da. Foto hori argitaratzeagatik Arnaud Lagardère ugazabak, Sarkozyk eskatuta, zuzendaritzatik kendu zuen Alain Genestar.

behar izan zuen, eta geroztik asko eztabaidatu da korporazioetako buruzagiek kobratzen dutenaz, beren erantzukizunaz eta abar. Forgearden izena alde horretatik ez da puska batean ahaztuko. Baina behatzaren eta oihanaren esaeran bezala –“behatzak oihana markatzen duenean, zozoak behatzari dio begiratzen”– Forgearden kasuak korporazioen kolpe mamitsuago bat ahaztarazi zuen: “Apiril hartan –idatzi du Ruffinek– Lagardèrek eta DaimlerChryslerrek beren akzioen erdiak saldu zituzten eta bakoitzak 890 milioi euroko plusbalioak irabazi zituen”. Hori bai pagotxa.

Irabazi horiek are lotsagabeagoak gertatu dira handik hilabete gutxira langileek jakin dutenean aurretan bertan 10.000 lanpostu doazela pikutara.

Hegazkinetako hariak oker jarri izanagatik hainbesteko enplegu galera? Ez. Estrategia oso baten emaitza da. Zeren eta Airbus konpainia pribatizatzearekin batera, buruzagi berriek gaur kapitalismo globalak erabiltzen duen sistemara egokitzea erabaki baitzuten, alegia, ahalik eta gehiena azpikontratatu eta deslokalizatzea.

Power 8 deitzen da Airbusen oraingo estrategia biltzen duen agiria, eta bertan, urteotan etengabe irabaziak handitzen ari dela aitortzearekin batera, aurreratzen da “internazionalizazioa” izango dela konpainiaren norabide nabarmenena. Ruffin kazetariak Elie Cohen ekonomialariaren hitzak hartu ditu: “A380 abioia egiteko lanean, Europar garatu eta fabrikatuko denaren balioa %50era jaitsiko da. Hori da, bestalde, Boeingek

bere Dreamliner hegazkina egiteko daukan maila, Amerikako Estatu Batuetan bere %50 garatu eta fabrikatzen da”.

Airbusak erakusten duenez, Europako industria galtzea eta enpleguen deslokalizatzea espero zena baino urrunago iritsiko dela erakusten du Airbusen gertatzen denak. Orain arte ikusi dugu etxetresna elektrikoaren fabrikazioa deslokalizatzen, oihalgintza ixten, teknologia maila handiko enpresa batzuk ere (Alcatel eta beste) “berkokatzen”... Eta aldiz, hamaika hitzalditan entzun dugu “aldaketei aurrea hartzea” edo “puntako sektoreetan aitzindari izatea”, edo teknologia berrietan inbertitzea. Eta orain deslokalizatuko dute zer eta aeronautika, irabaziz gainezka dagoenean!

François Ruffinek argi eta garbi dio: “Europarron diru publikoarekin finantzatutako urre-meategia estraina pribatizatu egin zuten eta orain korporazio horrek mugiarazten duen fabrikazioaren erdia urrutian azpikontratatu dute. Eta zer dio jendeak?”

Deus gutxi, zeren eta Ruffinek salatu duenez komunikabide nagusiek benetako negozioaz eta negoziogileez mintzatu ordez gaia ilundu besterik egin ez dutelako. Inor ez da ausartu Lagardère-tarren izenik aipatzen, politikariak ez, baina prentsa ere ez. Baina nola aipatuko dute, bada, neurri handiagoan edo txikiagoan Lagardèrenak dira-eta *Le Parisien*, *Le Monde*, *L'Humanité* komunista, Frantziako beste egunkari andana, *Paris-Match* astekaria, *CanalSat*, *Europe-1* irratia... ■

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



Konfiantza delako garrantzitsuena

Egunez egun zure konfiantza geureganatzen dugu, etengabe produktu berriak eta zerbitzu berriak bilatzearen bidez.

ZINKUNEGI OPTIKA

Hernani, 4 - 20064 DONOSTIA
e-posta: zinkunegi@euskainet.net
TEL: 943 420 624

G A R A N T I A