

# Renaulution: el sinsentido de la robotización bajo el capitalismo

La pandemia ha servido de justificación para acelerar un proceso de automatización y robotización iniciado hace años, encuadrado en la llamada Industria 4.0 o la Cuarta Revolución Industrial, y que ha sido, y hoy aún más, financiado con dinero público que principalmente emana de las clases trabajadoras.

Ya en 2012, [el gobierno alemán lanzó el plan "Industria 4.0"](#) cuyo objetivo era hacer las fábricas inteligentes gracias a internet, permitiendo comunicar las cadenas de producción y los objetos y simular procesos.

Esta nueva revolución industrial implica la completa digitalización de las cadenas de producción a través de la integración de tecnologías de procesamiento de datos, software inteligente y sensores, desde los proveedores hasta los clientes, para así poder predecir, controlar, planear, y producir, de forma inteligente. Sin quererlo, el capitalismo está preparando el terreno a una economía centralizada y casi completamente automatizada, cuya planificación será infinitamente más sencilla a través de la información suministrada por todo el sistema productivo, automáticamente y sin la intervención del ser humano en toda la cadena. Eso sí, esa planificación centralizada sólo será posible bajo el Socialismo, bajo la propiedad colectiva de los cada vez más centralizados medios de producción, porque la propiedad privada de los mismos impone la anarquía de la producción y el desempleo masivo.

Días antes de la declaración del Estado de Alarma el 14 de marzo de 2020, el 2 de marzo, el sector de la automoción le presentó al presidente del gobierno español su plan estratégico 2020-2040 que serviría de base para el "[plan de impulso de la cadena de valor de la industria de la automoción, hacia una movilidad sostenible y conectada](#)", que el mismo presidente del gobierno se encargaría de presentar públicamente el 15 de junio de 2020.

A través de ese plan, el sector de la automoción recibirá del Estado 3750 millones de euros entre 2020 y 2022. El presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ANFAC, José Vicente de los Mozos, reconoce que las oportunidades de negocio del sector, gracias a la "descarbonización", podrían pasar de 210 mil millones a 310 mil millones de euros. Oportunidades de negocio incrementadas con las facilidades y ayudas que les dan los gobiernos para flexibilizar y digitalizar la producción: "*gracias a los apoyos del ERTE hemos podido **flexibilizar** nuestra producción. Sin embargo, hemos visto que en este periodo, a nivel global, ha acelerado elementos que ya venían como el tema de la **sobrecapacidad**, [...] de cara al futuro, sólo hay una palabra que nos puede hacer cambiar. Es la palabra **competitividad**".*

Con esto, el jefe de la patronal del automóvil, nos está diciendo que para combatir la crisis de superproducción ("sobrecapacidad") capitalista, los capitalistas apostarán por ser más competitivos automatizando ("digitalizando") más la producción, lo cual provocará más desempleo y de nuevo habrá superproducción.

Pedro Sánchez, títere de los monopolios y la oligarquía financiera, mostró en la presentación de dicho plan el papel servil que juegan los Estados capitalistas: "*Nos encargamos del presente pero también miramos al futuro y **sentamos las bases de lo que debe ser la industria**, de lo que está*

empezando a ser la industria de la automoción en España. Una industria que saldrá fortalecida, sin duda alguna, de la mano de la **electrificación, de la digitalización**, y que contribuirá a que nuestro país avance en la senda de la transición ecológica justa ... Es una de las **reformas estructurales que estamos incorporando en esta crisis en cuanto a la adaptabilidad de nuestro mercado de trabajo** ... El plan se dirige a toda la cadena de valor industrial ... **digitalizar para ser más competitivos**".

En la Industria 4.0 los obreros trabajan codo con codo con robots-colaboradores, y es por ello que el Estado español aportará 95 millones para adaptar su formación y cualificación profesional a las nuevas necesidades de la industria del automóvil.

Los sindicatos vendidos al capital, CC00 y UGT, aplauden como miserables palmeros al mismo tiempo que reconocen con lágrimas de cocodrilo que "este plan coincide con la decisión del primer fabricante de abandonar la producción en España". El secretario general de la Federación de Industria, Construcción y Agro de UGT, Pedro Hojas, ejerciendo de mayordomo del sector de la automoción pidió "compromiso de las administraciones (gobierno, comunidades y ayuntamientos) para **apoyar al sector del auto, con inversión para desarrollar nuevos productos, nuevas fuentes de energía propulsoras, la nueva conectividad, la digitalización y la innovación de procesos**", al mismo tiempo que aseguró que "este plan va a mejorar cuestiones importantes en **formación profesional, para ir a los nuevos perfiles que vais a necesitar las empresas en nuestro país. Y también quiero decir que debiéramos rejuvenecer las plantillas ... Ahora es la hora de las empresas**".

Nos encontramos pues con que el proceso de automatización y robotización a través de la digitalización, la estamos pagando todos los trabajadores a través de estos planes financiados

por el Estado. Y paradójicamente, bajo el capitalismo, este proceso mandará a millones de obreros al desempleo.

Planes como este se han presentado todos los años bajo diferentes formas:

– [Entre 1993 y 2009, Renault recibió 225 Millones € de ayudas públicas](#), entre otros para la fabricación del motor de 1.600 centímetros cúbicos en Valladolid, para la modernización de la fábrica de Palencia, o para línea de motor diésel de la fábrica de Valladolid.

– A través del [Plan de Competitividad del Automóvil de 2011](#), dirigidas a apoyar el desarrollo de proyectos de fabricantes de coches y componentes vinculados a la mejora de la competitividad y al fomento de la I+D+i, PSA Peugeot-Citroën, Renault y Seat recibieron 84 millones de los 215 millones de euros presupuestados, 3,57 millones de ellos para la fábrica de cajas de cambios de Sevilla. Nissan contó con 15 millones para la planta de Barcelona. Ya hemos comprobado para qué han servido las ayudas a Nissan, hoy parte del grupo Renault.

– Gracias a los planes MOVES, el sector de la automoción recibió [45 millones de euros de ayudas](#) en 2019, [100 millones en 2020](#) y para 2021 se han anunciado [400 millones de euros más](#) para los vehículos eléctricos y sus infraestructuras de recarga.

– También con la excusa de la pandemia, el Estado francés salió en mayo de 2020 al [rescate de Renault](#) concediéndole un préstamo de emergencia de 5000 millones de euros, de la misma manera que inyectó [7 mil millones de euros a Air France](#), o el gobierno español aprobó el [rescate de Air Europa](#) por 475 millones de euros.

Y es que, a pesar del mantra de que es el capitalista, o los inversores, los que crean la riqueza y los que arriesgan, la realidad es que sin el dinero público ni arriesgan ni ponen en marcha ninguna industria. Así lo reconoce el presidente de ANFAC y presidente de Renault España, José Vicente de los Mozos cuando dice que “la industria de la automoción tiene un plan claro y potente. Pero esto **solo lo podemos alcanzar a través de la colaboración público-privada y del apoyo conjunto de las Administraciones.**” O José Esmorís, presidente de la Comisión de I+D+i de la Asociación Española de Proveedores de Automoción (Sernauto) cuando proclama que “desde el sector tenemos la estrategia y la visión, pero **necesitamos que desde el Gobierno se ponga en marcha esta Iniciativa de Colaboración público-privada que cuente con la dotación presupuestaria suficiente para apoyar la I+D+i y la transformación tecnológica e industrial en el que estamos inmersos**”.

Y qué decir tiene que esa transición digital y ecológica de la que tanto hablan todas las instituciones del régimen, supondrá una ingente lluvia de millones para los fabricantes de la automoción a través de los fondos “Next Generation” de la Unión Europea. El gobierno español movilizará para ellos unos 10.000 millones de euros en los próximos tres años.

Y todo esto es lo que se cuece detrás de la nueva operación de márketing del grupo Renault, llamado **Renaulution**. En la búsqueda de mayor competitividad y rentabilidad, es decir, de mayor tasa de ganancia, el grupo profundiza la reestructuración iniciada en mayo de 2020 que se basa en los siguientes pilares:

- Disminución de 600 € en los costes variables por vehículo, entre los que está, la mano de obra.
- Desplazar la producción a países y territorios con un margen

de ganancia más elevado, como en Sudamérica, la India o Corea del Sur.

– Mejorar la competitividad de las fábricas en España, Turquía, Rumanía y Marruecos reduciendo y flexibilizando aún más las plantillas e intensificando la explotación de cada obrero.

– «*Estricta disciplina de costes*» para reducir en 2.500 millones de euros los costes fijos hasta 2023, alcanzando más de 3.000 millones de euros para 2025.

La industria 4.0, la digitalización y robotización de la producción, bajo un régimen socialista de la producción, con las fábricas siendo de propiedad colectiva, nos permitiría disfrutar a toda la sociedad de las abundancias y el bienestar generadas automáticamente sin intervención humana, librándonos al mismo tiempo de la necesidad de trabajar, satisfaciendo todas las necesidades materiales y espirituales y desarrollarnos integralmente como seres humanos.

Pero, como se puede comprobar en Renault, esta “transición” o “reestructuración” ya está imponiendo condiciones de trabajo insostenibles para los obreros en las cadenas de producción. El terror a perder los puestos de trabajo, con la amenaza de ser suprimidos por los robots-colaboradores, lleva a los obreros a soportar la tiranía de los accionistas a través de los cuadros de mando. Los robots-colaboradores que trabajan en las líneas de montaje valen unos 30.000 €, mientras que el sueldo del obrero de Renault en Sevilla está en torno a los 22.000 € al año.

Antes del estallido de la pandemia actual, la factoría Renault de Sevilla, donde se fabrican las cajas de cambio, había echado a la calle al 33% de la plantilla que eran eventuales,

y aún sigue la empresa amenazando con que sobran entre 200 y 300 trabajadores.

Ya hace tiempo que la vida de los obreros de Renault pende de un hilo en función de las cargas de trabajo que imponen las fábricas a través de bolsas de horas con las que se adaptan las jornadas anuales a las necesidades del mercado, a través del sistema Just In Time. Obligándoles a trabajar también los sábados cuando así le convenga a la empresa.

En lugar de revertir la automatización en más descansos, más vacaciones, en definitiva, a que los obreros vivan mejor, les obligan a sacar la misma producción con menos personal. En algunos departamentos, donde antes había 5 obreros hoy hay 4, y de 3 turnos han pasado a 2.

El sector automovilístico, donde la robotización es punta de lanza, muestra el absurdo sobre el que cabalga el capitalismo y que lo hunde en crisis cada vez más profundas.

La búsqueda insaciable de los capitalistas por mayores ganancias los obliga a automatizar la producción para poder producir más mercancías en menos tiempo, y de esta manera arrebatarse mercado a la competencia que en un primer momento no dispone de esa innovación. Además, puede robarle más al obrero porque en el mismo tiempo éste produce más mercancías aun teniendo el mismo salario.

Pero la paradoja reside en que conforme las fábricas se automatizan, se necesita menos mano de obra, que es la única mercancía de las que compran los capitalistas que es capaz de crear un valor. Porque al obrero no se le paga por su trabajo, si no justo lo que necesita para mantenerse (coste de vida) y volver al día siguiente. Sin embargo, la maquinaria sí que la compran los capitalistas por lo que vale, y ese coste lo

trasladan al precio de las mercancías para amortizarlas. Por tanto, la única mercancía que permite obtener ganancias al capitalista es la mano de obra. Y es por eso que conforme se automatiza la producción a nivel general, en todos los sectores, la tasa de ganancia de los capitalistas disminuye paulatinamente. La tasa de ganancia a nivel mundial bajó del 35% en el 1885 a casi el 10% en 2019.

Bajo el capitalismo se produce también la paradoja de que a mayor capacidad productiva, a mayor abundancia material, por el desempleo masivo que genera la automatización y la robotización, más crisis y más miseria se genera. Hasta el punto de que el Congreso de los Diputados en España tuvo que aprobar, de forma unánime y a instancias de sus amos capitalistas, el Ingreso Mínimo Vital. Reconociendo de esta manera que hoy, bajo el capitalismo, ni trabajando se pueden satisfacer las necesidades vitales mínimas.

Los obreros han de saber que no tienen futuro en el capitalismo por mucho que agachen la cabeza: unos serán sustituidos por robots, y los que queden acabarán esclavizados y tarde o temprano sustituidos por otros que se dejen esclavizar más. Porque esclavizar es la única manera ya que le queda al capitalista para recuperar algo de la ganancia que pierde con la automatización progresiva de todos los sectores.

La única salida, pues, es superar el régimen capitalista de producción, poner la cuarta revolución industrial, la Industria 4.0, en manos de toda la sociedad para su disfrute, bienestar y satisfacción de todas las necesidades. Lo cual, bajo el capitalismo, sí que es una quimera y una utopía.

¡Compañeros! ¡Uníos a los obreros del resto de empresas, industrias y sectores! ¡Construyamos el Frente Único del Pueblo para tomar el control de la economía y la sociedad!

Tenemos más cualificación, tecnología y conocimiento que nunca. Estamos más preparados que nunca y las grandes empresas están más que pagadas con nuestro trabajo y con el dinero público que se les ha regalado.

**¡La única salida es el Socialismo!**

**¡Socialismo o Barbarie!**

Comité Regional del Partido Comunista Obrero Español en  
Andalucía