

AUTOMOBILGINTZAK EUSKADIN DUEN GARRANTZIA TESTUINGURUAN

Posted on 23/07/2025 by Naider

Automobilgintzaren sektorea etengabe ari da gaur egun. 2024ko irailean, Volkswagenek Alemaniako lantegi batzuk ixteko aukera iragarri zuen ([inoiz ez zen horrelakorik gertatu](#)), eta [enpresaren historian izandako grebarik handiena](#) eragin zuen, 100.000 langile ingurukoa. Bien bitartean, bateria elektrikoen merkatuan lehiakide europar bat garatzeko apusturik handiena [porrot egin zuen 2025. urtearen hasieran](#).

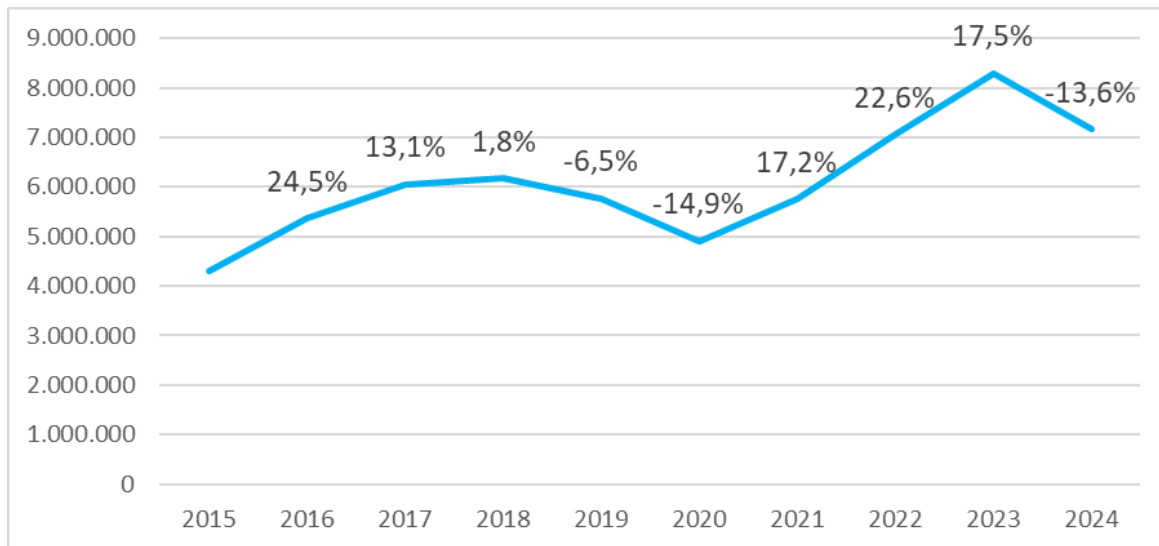
Euskadin, bereziki, inguruko gertaera guztiak arreta bereziz bizi ditugu, gure enpresa-ehunari zuzenean eragiten baitio. Maiatzean, Bridgestoneko (Basauri) lan-gatazka [232 irteerekin amaitu zen](#). [Mercedes-Benz Españak mozkinak % 70 murriztu ditu](#), Vitoria-Gasteizen duen fabrikaren ekoizpena murriztearekin bat.

Baina, gure jardueraren zer proportzio da benetan automobilgintzaren sektorea? Zentzu zabalean, automobilgintzaren sektorea ez da autoen edo piezen fabrikatzaileetara mugatzen. Ibilgailu pribatua garraibide nagusia den neurrian soilik existitzen diren ondasun eta zerbitzu guztien hornitzaileak hartzen ditu barne. Autobideak eraikitzea, petrolioia erauztea eta fintzea, aseguruen zati handi bat eta zenbait eremu azpihiri edo logelako hiri eraikitzea oso lotuta daude automobilak errealitate sozioespazialean duen zentraltasunarekin. Ekosistema horren pisua kuantifikatzea oso zeregin konplexua da.

Iturriaren arabera, automobilgintzak euskal ekonomian duen pisuari buruzko datuak nabarmen aldatzen dira. Eusko Jaurlaritzak uste du EAEko BPGaren % 25 dela, eta beste batzuek zehaztu egiten dute kopuru hori, eta industriako BPGaren % 35 inguruko zifrak aipatzen dituzte (BPGaren % 8,75). Estimazio kontserbadore batean, ibilgailuen eta osagaien esportazioak (inportazioak kenduta), automobilari lotutako etheen gastua eta autoen fabrikatzaileen inbertsioa *soilik* kontuan hartuta, 2023rako BPGaren % 10,4 inguruko garrantzia izango luke sektoreak.

Esportazio guztien gaineko protagonismoa ere nabarmena da: esportatutako ondasun guztien laurdena inguru automobilak eta osagaiak dira, eta Arabaren kasuan kopuru hori erdira baino gehiagora igotzen da. Euskadik ere saldo positiboa du horri dagokionez: esportazioak inportazioak baino ia sei aldiz handiagoak dira.

Segur aski, oraindik ikerketa espezifikokoak falta dira automobilgintzaren sektoreak BPGan duen benetako garrantziari buruz, eta Euskadin sektorearen irismenari ikuspegi holistikoago batetik heltzeko. Automobilgintza sektore ekonomiko gisa ez ezik, elkarri lotutako sistema gisa ere ulertzea, [Giulio Mattioli](#) edo [John Urry](#) bezalako erreferentzia akademiko garrantzitsuen ildotik. Nolanahi ere, proportzio horiek guztiak nahikoak dira EAEn automobilgintzaren sektoreak (eta horrekiko mendekotasunak) duen garrantzia berresteko, Nafarroan ere gertatzen den bezala.



Autoen esportazioen bilakaera EAEn (milaka euro eta urte arteko % aldakuntza), 2015-2024. **Iturria:** Eustat.

Automobilgintzaren ekosistema, beraz, euskal ekonomiaren ardatz nagusia da. Euskadiko balio-katearen katebegi guztien hurbiltasun geografikoa [eta osotasuna](#) (lehengaiak, ekipo-ondasunen fabrikatzaileak, matrizeak eta mekanizatzaileak, unibertsitateak, ikerketa-zentroak, aholkularitzak, ingeniariak, eta abar) aktibo bat dira, eta sektoreko hazkundera erraztu dute, balio-kateko garraioari lotutako kostuak aurreztuz eta aglomerazio-ekonomiak bultzatuz.

Kontzentrazio geografikoaren maila handi horrek, hain emaitza onak eman dituenak, sektoreko balizko krisi sistemiko baten ondorio negatiboak biderkatuko lituzke, non adar bateko eskaintzaren eskasiak *domino efektua* eragin lezakeen gainerako automobilgintzan. Kapitalean eta kapital finkoaren kostuetan duen intentsitate handia dela eta, krisi-testuinguru batean, ziurgabetasun-baldintzetan sektorean inbertitzea are arriskutsuagoa da (eta Nortvolt bezalako aurrekariak ez dituzte zentzu horretan inbertitzaileak lasaitzen).

Datozen urteetan automobilgintzaren geografia produktiboan izandako aldaketa sakonen lekuko izango dira; izan ere, Asiako gero eta enpresa gehiago Europako lurraldean instalatuko dira, eta tokiko lehiakideak ibilgailu elektrikoaren eta haren osagaien merkatuan bizirauten saiatuko dira. Azken horren helburua da nabarmen haztea, betiere EBn *Trumpen zentzu populistan* aldaketa politikorik ez badago.

Politika publikoetako profesionalek, sektore pribatuko adituek, administrazio publikoek eta abarrek ondo egiten dute automobilen sektorearen osasun-egoera berehala monitorizatuz, EAE bezalako ingurune bateko egonkortasun ekonomikoaren sekretu asko baititu. Argi dagoen gauza bakarra da kontinente europarraren beraren etorkizuna, oro har, eta Euskadirena bereziki, automobilgintza-sektorearen etorkizunari estu lotuta dagoela. Bere errealitatea ezagutzea eta aldaketei aurrea hartzea izan daiteke errezeta bakarra.

