

Propostas da CIG para o sector da automoción



PROPOSTAS DA CIG PARA O SECTOR DA AUTOMOCIÓN

Introdución

A actual crise producida pola pandemia da COVID-19 trouxo consigo unha intensificación da dixitalización dos procesos produtivos e da descarbonización da economía, e atopámonos en pleno proceso de transición enerxética o que fai que estean aumentando as ameazas económicas, sociais e laborais para o conxunto das maiorías sociais.

Observamos como os avances deste desenvolvemento tecnolóxico está xerando polos de desenvolvemento moi localizados xeograficamente e onde se concentra todo o investimento tecnolóxico e o rendemento económico deste. Galiza, coa perda do seu tecido industrial na que está somerxida, está moi lonxe destes centros de investimento tecnolóxico.

Ao tempo, a deslocalización dos procesos produtivos cara a lugares con condicións laborais máis baixas está fomentando a competitividade con base en salarios baixos e peores condicións laborais, e en zonas xeográficas fóra do espazo da Unión Europea.

A CIG-INDUSTRIA denunciaba no ano 2018 un descenso da actividade no sector da automoción en Galiza debido a diferentes factores que afectaban aos cadros de persoal tanto en PSA Peugeot Citroën como nas empresas de compoñentes.

Ese descenso produtivo provocou reducións dos cadros de persoal nas empresas principais, a non renovación de contratos aos traballadores e traballadoras temporais, cunha afectación directa sobre o emprego e a actividade nas empresas subcontractadas. A esta situación de precariedade na que se atopaba o sector do automóbil sumase a actual crise pola pandemia da COVID-19.

A Federación de Industria da Confederación Intersindical Galega (CIG-INDUSTRIA) preocúpanos a grave situación na que se atopa actualmente a

automoción galega e consideramos que as propostas presentadas no ano 2018 e que agora complementamos seguen sendo necesarias. Precisamos centrar as nosas propostas nestas cuestións centrais.

Propostas necesarias para poder afrontar o futuro no sector do automoción sen que sexan sempre os cadros de persoal das empresas os que paguen a crise. E necesario subliñar que esta crise non ten nada que ver coa crise económica do ano 2008, que foi unha crise do sistema capitalista.

Esta é unha crise técnica que ten que ver coa chegada das novas tecnoloxías e do cambio do papel do automóbil dentro das cidades e a súa incidencia no medio ambiente.

Polo tanto centraremos este documento nestas cuestións:

1. **Estratexia galega de sector pola aprobación da lei de cambio climático e transición enerxética.**
2. **Política enerxética de país para o sector do automoción.**
3. **Estratexia de transición xusta en Galiza.**
4. **A necesaria promoción da mobilidade de persoas e mercadorías sen emisións.**
5. **Plan de rexuvenecemento dos cadros de persoal.**
6. **Formación cara ao novo sistema de fabricación.**
7. **Medidas sectoriais.**

1.- EXTRATEXIA GALEGA DE SECTOR POLA APROBACIÓN DA LEI DE CAMBIO CLIMÁTICO E TRANSICIÓN ENERXÉTICA.

Varios son os factores que afectan e van ter incidencia, poñendo en perigo o futuro do automoción en Galiza canto máis se atrase a adecuación a esta nova realidade:

O futuro do motor diésel está en cuestión.

A inevitábel redución de emisións de óxidos nitrosos (NOx) fará que na vindeira década cada vez sexa máis difícil homologar un coche diésel. A isto hai que engadir a lista de cidades que van prohibir a circulación dos vehículos contaminantes, que irremediabelmente irá aumentando.

A propia lei establece zonas de baixas emisións, que afectarán a municipios de máis de 50.000 habitantes. Tamén fala a propia norma da prohibición destes coches en períodos de alta contaminación, a posíbel obriga do pagamento nas autoestradas aos vehículos con motores contaminantes ou maiores impostos.

A perspectiva a nivel galego é terriblemente negativa, cunha factoría que produce principalmente vehículos destinados para profesionais e vehículos de baixo custo (*low cost*) con mecánicas moi sinxelas para o seu abaratamento, en sectores que mercan fundamentalmente vehículos diésel.

Calquera cambio no mercado que pase por prescindir do diésel e apostar por tecnoloxías menos contaminantes que comezan a ser prioritarias noutros países do contorno europeo, poría en serios problemas este sector no noso país.

Cómpre lembrar que preto do 80% da produción galega e do Estado español se exporta a outros países.

A necesidade de apostar polos coches híbridos e eléctricos.

Existe unha aposta global polos automóbiles menos contaminantes e máis respectuosos co medio ambiente, coa adopción de medidas para alcanzar un parque de turismos e vehículos comerciais lixeiros sen emisións directas de CO2.

Unha aposta que leva moitos anos de vantaxe aos gobernos do estado español e galego; esta situación prodúcese nun mundo onde a ditadura dos mercados e as decisións políticas dunha Unión Europea, influídas por diferentes *lobbies*, son as que marcan o futuro industrial. Ante esa situación a automoción galega tamén está quedando relegada.

A aposta polos coche de baixo custo e motor diésel e gasolina pon a Galiza nunha situación moi débil e irrelevante, poñendo en perigo a subsistencia das empresas e dos nosos postos de traballo.

O goberno da Xunta non pode ser un simple instrumento de publicidade institucional, mostrando que ten unha intensa relación co CEAGA, cando a dura realidade e que ten un papel submiso mostrándose como un goberno pusilánime ás ordes da dirección de Stellantis (Citroën).

Precisamos pois o impulso da administración para volver coller o camiño do futuro.

O coche autónomo.

Entendemos o coche autónomo como unha estratexia corporativa do CEAGA para marcar a idea de estar á vangarda tecnolóxica no sector. Pero a dura realidade é que non é o coche autónomo o que está a marcar o futuro inmediato na automoción.

Ao contrario, estamos quedando nunha posición moi feble ante o novo camiño que colle a automoción no continente europeo. Consideramos necesario que se fagan públicas as cantidades aboadas nas axudas que se están a destinar por parte da Administración a este proxecto, e canto destas queda en Galiza e canto se está a investir en Portugal. País que abraiantemente, e a raíz dos anuncios de aposta estratéxica no coche autónomo en Galiza, nos esta collendo a dianteira, unha vez máis polo papel irrelevante da Xunta de Galiza.

Precisamos o investimento da administración autonómica e estatal na tecnoloxía eléctrica e híbrida.

A outra realidade, o coche híbrido a gas.

Os vehículos a gas forman parte da nova realidade que en moitos países do noso contorno como medidas para afrontar as altas taxas de contaminación provocadas polos vehículos a combustión.

Os estudos sinalan os vehículos con motor híbrido a gas, en concreto a gas natural, como a verdadeira saída a esta crise do motor diésel, e a aposta polos coches menos contaminantes.

Outra vez Galiza está na cola tanto en Europa como no Estado español. O sector da automoción galega está totalmente afastado desta realidade, e a Xunta de Galiza non aposta por ter unha rede de gasoleiras polo territorio para poder acceder a estes vehículos.

Chama bastante a atención que este biocombustíbel, que é moito máis barato e goza de emisións máis reducidas, non sexa unha aposta firme do Estado español e da Xunta de Galiza.

Os gobernos deste Estado sempre estiveron ao mandato das compañías petroleiras e nesta non ía ser menos, aínda que poida ocasionar a perda de milleiros de postos de traballo.

Aposta pola fabricación dos novos compoñentes do automóbil eléctrico

O Goberno español anunciou o pasado 4 de marzo a creación dunha megaplanta de baterías para automóviles en Cataluña. No mesmo acto, de forma sorprendente, informábase de que o proxecto está promovido por un consorcio público-privado no que participan Iberdrola e o fabricante Seat-Volkswagen.

Esta será a primeira planta de baterías para coches eléctricos do Estado, e o Goberno comprometeu o proxecto antes da propia convocatoria de axudas dos fondos europeos, anunciando que será un dos beneficiarios dos cartos públicos destinados ao Plan de Recuperación, Transformación e Resiliencia (PERTE).

Ademais hai outros territorios como Zaragoza ou Valencia que tamén están apostando por instalacións deste tipo. E apuntando que, como a planta galega está afastada, sempre podería abastecerse desde Madrid. E

Estremadura que acollerá unha fabrica de cátodos e outra de celas de baterías.

Desde a CIG-INDUSTRIA temos moi claro que non contar cunha planta de fabricación de baterías eliminaría o sector galego da automoción do taboleiro da fabricación do coche eléctrico, e polo tanto aumentaría a súa situación de febleza ante os novos cambios que se afrontan no sector. Estaremos vixiantes a ver cal é a aposta de Stellantis e das administracións galega e estatal.

O Goberno galego ten que activar un plan para a atracción das plantas de fabricación dos novos compoñentes dos coches eléctricos como os motores de tracción, cargadores de a bordo, novos sistemas de tracción, inversores, controladores ou a fabricación de portos de carga.

Podemos ver na actualidade como a escaseza de semicondutores (microchips) procedentes de Asia está levando a unha nova onda de ERTE. Este proceso salvaxe de globalización e deslocalizacións da fabricación de compoñentes do automóbil fóra de Europa buscando man de obra barata e sen dereitos laborais pon a clase traballadora galega en total indefensión.

A maior dixitalización dos vehículos, influída pola chegada dos coches eléctricos e híbridos, non fai máis que incrementar a dependencia neste tipo de compoñentes que están en mans de grandes corporacións cos centros de decisión fóra de Europa.

Precisamos algo máis que os actos publicitarios do presidente da Zona Franca ou do Alcalde de Vigo para a captación de fondos europeos de recuperación Next Generation aproveitando unha necesidade real da implantación dunha fábrica estes compoñentes ao lado da planta que máis vehículos fabrica no Estado español.

2.- POLÍTICA ENERXÉTICA DE PAÍS PARA O SECTOR DO AUTOMÓBIL

Fronte a este sistema perverso que entende a enerxía como un ben máis de consumo e non como un ben básico, desde a CIG-INDUSTRIA demandamos unha tarifa industrial para a automoción á que se poidan acoller as empresas.

Galiza é unha das maiores produtoras de enerxía do Estado. Máis do 30% da electricidade que se produce no país exportase cara ao resto do Estado. Mentres tanto, estamos ante un sistema tarifario hipersolidario, no que Galiza non ten ningún beneficio malia os custos sociais, económicos e ambientais que a produción eléctrica comporta á nosa nación. Polo tanto, pedimos unha bonificación con quen produce e exporta.

Como exemplo, os sucesivos pactos do goberno do Estado con Euscadi desde 2014, que permitiu crear unha tarifa industrial vasca (denominada *euskopeaxe*) que anteriormente non existía, por unha cuestión técnica dunhas liñas de distribución concretas e que xa supón un aforro duns 50 millóns de euros/ano, cantidades que de máis pagamos o resto.

Necesitamos que a nosa situación de país produtor nos reporte unha mellor posición para sermos máis competitivos e polo tanto propicie as instalacións de novas empresas no país.

3.- ESTRATEXIA DE TRANSICIÓN XUSTA EN GALIZA

Precisamos o impulso das tecnoloxías de almacenamento de enerxía nas proximidades das centrais térmicas que están a pechar, aproveitando a súa capacidade de evacuación eléctrica. (O Goberno vasco e deputación foral de Biscaia teñen un proxecto para o almacenamento de hidróxeno; o hidróxeno é o combustíbel que vai estar presente nunha boa parte do sector da automoción).

É necesaria a instalación en Galiza dunha estación de servizo de hidróxeno (hidroxeneira), destinada a cubrir as necesidades do transporte das frotas público-privadas locais de vehículos pesados que poderán ser alimentadas con hidróxeno.

A asignación destas novas instalacións de produción de enerxías renovábeis deberá incluír os necesarios requisitos tendo en conta o decreto 242/2007 da Consellaría de Innovación e Industria como:

- **Plans industriais asociados que favorezan a instalación de industrias nas comarcas do país que máis están a sufrir a crise.**

- Compromisos de participación pública no capital social do proxecto.

É necesaria unha aposta de país na transición no sector dos carburantes e biocarburantes buscando sinerxías coa industria da automoción na elaboración de subprodutos, apostando polos biocombustíbeis de transición na mobilidade.

4.- A NECESARIA PROMOCIÓN DA MOBILIDADE DE PERSOAS E MERCADORÍAS SEN EMISIÓNS

Desenvolvemento dun plan de mellora de infraestruturas e comunicacións de persoas e transporte de mercadorías que contribúa aos obxectivos xerais de redución de emisións.

Implementación no ámbito urbano galego, ante as prohibicións de entrada dos coches a combustión nos centros sete cidades de máis de 50.000 habitantes, un plan de mobilidade que favoreza un cambio aos automóviles menos contaminantes e que favoreza mediante axudas a adquisición destes vehículos ás clases traballadoras.

Reformulación do ente Portos de Galiza para a captación de tránsitos no exterior, cunha potenciación conxunta dos cinco portos principais (Vigo, A Coruña, Ferrol, Marín e Vilagarcía) fomentando a complementariedade.

Inclusión na "rede básica" do corredor atlántico ferroviario, co itinerario A Coruña-Vigo-Ourense-León. Así mesmo, resolución da conexión directa A Coruña-Xixón-Bilbao. E incorporación da rede Vigo-O Porto nesta rede básica do corredor atlántico ferroviario.

Saída sur en Vigo do tren de Alta Velocidade que una os centros industriais do sur de Galiza coas do norte de Portugal, potenciando unha gran área industrial da automoción Galiza-Portugal que favoreza os investimentos e converta a Eurorrexión nun centro de investimento tecnolóxico.

Incorporación do porto de Vigo como porto nodal, formando parte da rede básica.

5.- PLAN DE REXUVENECIMIENTO DOS CADROS DE PERSOAL

As reformas do sistema público de pensións dos anos 2011 e 2013 eliminaron o dereito a xubilación parcial aos 61 anos, fixando un período transitorio que rematou o 31 de decembro do 2018; creando a partir deste ano 2019, e tamén por un período temporal (2019-2022), limitando o novo sistema só para a industria manufactureira e dentro desta só ás actividades que comportan esforzo físico, deixando fóra os traballadores e traballadoras con profesións técnicas e labores administrativos das empresas principais. E que tamén deixa fóra a todas e todos os traballadores e traballadoras das empresas loxística, carretilleiros/as, almacéns, limpeza, seguridade, multiservizos, ETT, centros especiais de emprego, falsos autónomos, etc., que prestan servizos para as principais. Empresas principais que, coa escusa da crise, puxeron en marcha procesos de externalización das súas actividades.

Con estas medidas, a idade de xubilación pasa aos 67 anos. As devanditas medidas prolongan inxustamente a vida laboral dos cadros de persoal das empresas, que na automoción seguen estando avellentadas nun momento da cambio tecnolóxico moi forte que vai traer unha nova realidade ao mundo do traballo industrial.

É por iso polo que debemos solicitar ao Goberno do Estado que faga as modificacións oportunas e restableza o dereito á xubilación parcial aos 60 anos ou aos 61 anos, como existía antes da reforma laboral, como unha medida de rexuvenecemento nas factorías e de xustiza social cun colectivo de traballadores e traballadoras que teñen vidas laborais longas, e para dar entrada aos traballadores e traballadoras máis novas, a xeración máis preparada do país, que sofre máis dun 50% de paro e ten a emigración como a única saída laboral digna neste país.

6.- FORMACIÓN CARA AO NOVO SISTEMA DE FABRICACIÓN.

A nova realidade tecnolóxica está afectando á clase traballadora en todos os sectores, e a automoción non é diferente nesta nova afección. A chamada

Industria 4.0 ou cuarta revolución industrial trae consigo a desaparición de actividades no sector que até o de agora eran imprescindíbeis e necesarias.

Os traballadores e traballadoras loxísticos que traballaban en todo tipo de vehículos no interior das plantas van verse relegados polos sistemas AGV ou vehículos autorregulados, que xa a día de hoxe comezan a ser unha realidade no sector, e que vai a traer como consecuencia a perda de centos de postos de traballo.

Así, a robótica colaborativa vai quitar postos de traballo nas liñas de montaxe e tamén forma parte do novo presente. E podemos seguir engadindo outro tipo de actividades,, como as referidas ao control de calidade coa chegada das cámaras de visión artificial.

En definitiva, son moitos os postos de traballo en verdadeiro perigo, sobre todo no que ten que ver coa actividade máis física nas liñas de montaxe, algo que vai engadido ao aumento da externalización de todo tipo de servizos e que leva irremediabelmente á perda de postos de traballo no número de traballadores e traballadoras dos cadros de persoal das empresas principais.

Outra vez topamos coa irrelevancia total e absoluta do Estado español e da Xunta de Galiza, que non pasa máis que por facer actos e xornadas de análise desta nova realidade, pero que non pon ningunha medida concreta enriba da mesa como é o seu deber.

Algo que a día de hoxe é máis necesario que nunca. Nesta nova realidade son as empresas foráneas as que se especializan na aplicación da industria 4.0 exportándoa cara ao noso país. E pola contra, son as nosas factorías as que aplican estas melloras tecnolóxicas afondando na perda de postos de traballo directos.

Precisamos que a formación profesional pública comece a formar en cuestións que abandearan esta nova revolución industrial, para dar unha saída profesional ás novas actividades e expectativas laborais que se van xerar nas empresas.

E isto ten que ser de forma inmediata para que as empresas principais non se desprendan dos cadros de persoal, alegando a obsolescencia do traballo que realizamos, e as enchan de novas formas de explotación como falsos

autónomos, multiservizos ou ETT. Traballadores e traballadoras con moitos menos dereitos laborais, pero que estarán mellor formadas para as novas necesidades produtivas, pero sufrindo a explotación laboral e quedando a ganancia deste inmenso aumento da produtividade e coñecemento unha vez máis nas mans do capital.

7.- MEDIDAS SECTORIAIS.

Creación dunha mesa galega da automoción (MGA) integrada polo actual clúster empresarial (CEAGA), as centrais sindicais e as tres universidades galegas.

Impulso dun plan galego para a industria da automoción, no que se recollan medidas de apoio ao I+D+I no sector, a especialización cara á produción de vehículos cun maior valor engadido, a optimización dos procesos produtivos, pulando polo aproveitamento das sinerxías entre as factorías principais e a súa industria secundaria.

Compromiso de todo o sector da automoción de non afondar na precariedade laboral, non abusando coa contratación de empresas de "baixo custo", empresas multiservizos, ETT, centros especiais de emprego, etc.

Un Marco Galego de Relacións Laborais (MGRL), con plenas competencias en materia lexislativa, normativa e de regulación da participación do mundo de traballo en Galiza, como unha necesidade para poder garantir unhas condicións laborais e salariais dignas para toda a clase traballadora galega.

Aplicación do convenio sectorial ou de empresa principal a todos os traballadores e traballadoras do sector da automoción.

Extensión ás persoas traballadoras das contratas do convenio colectivo da principal acabando coa precarización das persoas traballadoras nas subcontratas, aplicando ás persoas traballadoras das empresas contratistas o salario e a xornada que figuran no convenio da principal.

Aplicación das condicións laborais do convenio colectivo da actividade onde prestan servizos aos Centros Especiais de Emprego que forman parte dunha nova ferramenta para precarizar aínda máis as condicións laborais e de vida

de milleiros de persoas traballadoras, mediante a explotación ás persoas con capacidades distintas. Os CEE convértense en precariedade subvencionada polas administracións públicas, fan competencia desleal con man de obra barata sen ningún dereito nin mellora laboral e incrementan o seu beneficio mediante a explotación dun colectivo de persoas co que se debería ter especial sensibilidade.

Integración laboral das persoas con capacidades distintas na cota reservada a favor das persoas con capacidades distintas. Esta medida garante a defensa das persoas traballadoras que, por causas dos altos ritmos de traballo ou derivado de enfermidades comúns no sector, quedan en situación de incapacidade dentro da empresa.

Prohibición do teletraballo no sector da automoción. Desde a CIG-INDUSTRIA consideramos que o teletraballo necesita limitarse para non se converter nunha ferramenta de precarización e explotación laboral e de fomento da externalización e deslocalización de servizos das empresas principais.

Galiza, marzo 2021

