

Reunión Mundial conjunta sobre la cadena de suministro de Baterías celebrada en Budapest, Hungría.

Los días 5 y 6 de octubre, IndustriALL Global Union e industriAll European Trade Union celebraron su primera reunión conjunta sobre la cadena de suministro de baterías en Budapest, Hungría. Para los participantes, esta reunión mundial conjunta fue una experiencia positiva y exitosa. Ambas organizaciones decidieron explorar una mayor cooperación internacional y desarrollar actividades para ayudar a sus afiliados a sindicalizar a los trabajadores a lo largo de la cadena de suministro de baterías.

Sindicatos de 19 países de todos los continentes estuvieron en mayor o menor número representados, por delegados de distintas organizaciones. USO Industria, estuvo representada por Miguel Ratia, responsable Estatal del Sector de Automoción.



Impulsada por el cambio climático y la creciente demanda de vehículos eléctricos, la cadena de suministro de baterías está creciendo y expandiéndose rápidamente, y con ella la transición masiva de empleos y competencias. Solo en Europa, es probable que se creen 800.000 nuevos puestos de trabajo relacionados con las baterías en los próximos años.

A nivel mundial, se prevé la creación de un total de 10 millones de empleos en la cadena de valor de baterías para 2030, más de la mitad de ellos en países emergentes. La mayoría de los trabajadores del sector han sido contratados y capacitados recientemente, incluidos los migrantes. Otros han atravesado procesos de capacitación y reconversión profesional a partir de trabajos existentes que están desapareciendo.

Cada región y cada sector constituyen diferentes partes de la cadena de suministro de baterías, desde la minería y el refinado hasta la producción y el ensamblaje. La lucha por las materias primas más importantes (cobalto, litio, cobre y níquel) conduce a violaciones de los derechos humanos e impactos inaceptables sobre el medioambiente, tales como el trabajo infantil, la destrucción del entorno de vida de los pueblos indígenas, la destrucción ecológica, la escasez de agua, etc.

La industria automotriz tiene un nivel relativamente alto de trabajadores sindicalizados, pero esta cantidad disminuye a lo largo de la cadena de suministro, donde aumentan las violaciones de los derechos laborales. Muchas personas a lo largo de la cadena de suministro de baterías no pueden afiliarse a sindicatos o se ven obligadas a pasar de empleos dignos a precarios.

IndustriALL Global Union e industriAll European Trade Union representan a trabajadores de toda la cadena de suministro de baterías. Esto representa una oportunidad para desarrollar una estrategia integral, intersectorial y sostenible para la cadena de suministro y, de esta manera, fortalecer los procesos de diligencia debida, la aplicación de los derechos humanos y laborales, y la promoción de condiciones de trabajo decentes.



Fabian Gergely, Ministro de Economía Húngaro y Secretario de Estado de Política Industrial y Tecnología, inaguró el certamen.

El gobierno de Hungría ha planeado reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al 0% para 2050 mediante la instalación de más capacidad de generación de energía renovable y se prepara para ser uno de los países Europeos de más relevancia en la fabricación de baterías.

En la ciudad húngara Debrecen ya se observan trabajadores que están colocando los cimientos para la que pretende ser la mayor fábrica de baterías para coches eléctricos de Europa. El proyecto, valorado en 20.000 millones de euros, pertenece a la empresa china Contemporary Amperex Technology Limited (CATL) y, según el primer ministro Viktor Orbán, permitirá a Hungría prosperar a partir de la transición verde de Europa. Por otro lado, la empresa china EVE Energy también está construyendo otra planta similar en Debrecen, cerca de la nueva instalación de BMW.

Hungría acumula actualmente seis plantas de fabricación de baterías para coches eléctricos que se encuentran o bien en proceso de construcción o en plena actividad. Adicionalmente, Gergely señala que existen un total de veinticuatro compañías que forman parte de la cadena de producción de toda esta industria en el país de Europa del este. La primera, propiedad de Samsung SDI, comenzó a operar en 2017 y se encuentra en Göd, ciudad ubicada al norte de Budapest.

Todo esto y siguiendo el plan establecido, en unos años, Hungría será el cuarto mayor productor de este tipo de baterías a escala global, tras China, Estados Unidos y Alemania. Por ello, no es

casualidad la retórica que emplea el gobierno Hungaro, a la hora de hablar de estos proyectos. En este sentido, el pasado mes de marzo, Peter Szijjarto, ministro de relaciones exteriores, afirmó que estos movimientos permitirían al país obtener un rol clave en la industria automovilística europea, lo cual sería parecido a un seguro de vida económico en Hungría.

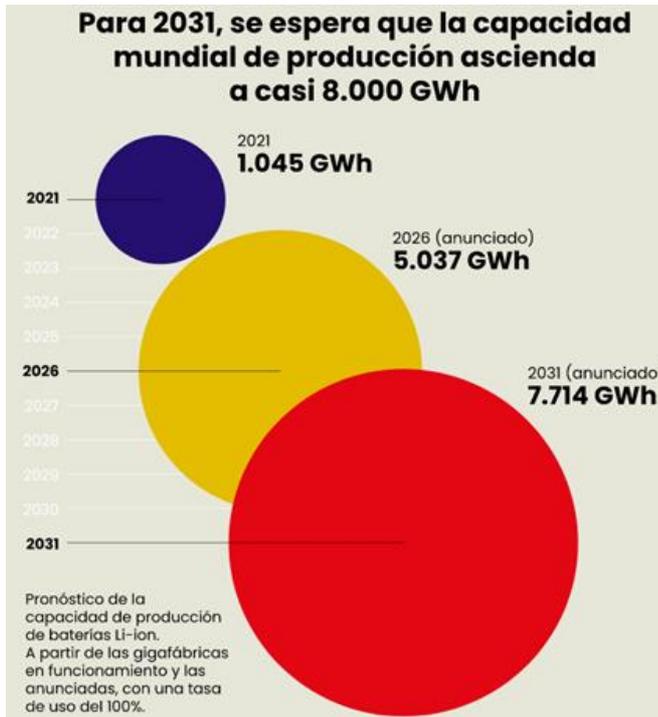
A nivel mundial, más de 350 gigafábricas están previstas de aquí a 2031. Los automóviles eléctricos pueden desempeñar un papel importante en la transformación del sector del transporte hacia un futuro sin combustibles fósiles. Pero la producción de baterías para estos vehículos trae consigo costos sociales y ambientales importantes. Una transformación del sector del transporte verdaderamente justa exige la reducción de nuestro consumo de materiales. Para ello hay que apostar por más y mejor transporte público, por un cambio radical de nuestra relación con el automóvil.

Los vehículos eléctricos se consideran indispensables para combatir la emergencia climática. Pero el crecimiento de la demanda de las baterías para propulsar dichos vehículos corre el riesgo de llevarnos a una transición del transporte devastadora para el medio ambiente y para los derechos humanos de millones de personas, debido al aumento desmesurado de la extracción de los minerales necesarios para las baterías.

El crecimiento de la producción de baterías en Europa y EE.UU.

Las baterías de iones de litio (Li-ion) constituyen actualmente la tecnología más importante para la rápida adopción de los vehículos eléctricos y es una de las principales causas de su huella ambiental y social. Las grandes fábricas que producen dichas baterías, denominadas gigafábricas, están proliferando a gran velocidad, sobre todo en China, Europa y los Estados Unidos, y la capacidad de producción se está disparando.

La capacidad global de producción de Baterías de Li-ion en 2021, era de 1.045 GWh. Esta cifra equivale al consumo anual de electricidad de 360.000 viviendas en los Países Bajos.



Dicha capacidad alcanzaría para suministrar energía a 2.6 millones de viviendas durante todo un año.

El aumento de la demanda de los vehículos eléctricos en China, Europa y los Estados Unidos impulsa en gran medida el crecimiento vertiginoso de la producción de baterías Li-ion. Se calcula que los vehículos eléctricos representarán un 90% de la demanda de las baterías Li-ion en los próximos 20 años.

Si bien China seguirá siendo el principal productor de las baterías Li-ion en los próximos años, EE.UU. y Europa registran la mayor tasa de crecimiento de su capacidad de producción.

La fabricación de las baterías Li-ion en China es más madura y consolidada que en Europa y EE.UU., donde todavía es una industria emergente. Esto explica en parte por qué los fabricantes de las baterías están acudiendo en masa a invertir en estas últimas regiones (además de las generosas exenciones fiscales, subvenciones y otros incentivos). La producción de baterías cerca de los centros de fabricación de los automóviles en Europa y EE.UU. también reduce la necesidad de transportar productos pesados a través del océano, disminuye el riesgo geopolítico y aprovecha la proximidad del mercado.

De aquí a 2031, se prevé que la cantidad de gigafábricas de baterías Li-ion en Europa aumente de las siete actuales a más de treinta. Alemania encabeza la lista con más del 35% de la capacidad total europea y ocho fábricas nuevas previstas para 2031. Le sigue Hungría, que tiene previstas seis fábricas y representará un 15% de la capacidad total europea.

Los países que ganan y aquellos que pierden en la transición energética

En 2021, el 94% de los vehículos eléctricos se vendieron en China, Europa, y EE.UU.¹⁶ Se prevé que, en 2030, estas regiones sigan representando más de tres cuartos del mercado de dichos vehículos. La única región de importancia, en relación a la compra de vehículos eléctricos, que se sumaría a esta lista es India, con un 10% del mercado en 2031. La transición del transporte liderada por el Occidente y China profundiza las desigualdades entre las regiones.



Mientras las ventas de los vehículos eléctricos se concentran en China, Europa y los Estados Unidos, y los beneficios económicos se acumulan en las grandes empresas, las demás regiones se llevan la peor parte de los impactos negativos. Por ejemplo, la minería de níquel en Indonesia ha destruido los bosques y contaminado las zonas costales. Los ríos y las bahías han adquirido un color marrón rojizo debido a los residuos de la minería. Dichos residuos suelen ser tóxicos y afectan a los medios de vida y de sustento de los residentes locales al contaminar los arrozales y diezmar las poblaciones de peces. El refinado de níquel consume mucha energía, principalmente a base de carbón, y genera grandes cantidades de emisiones de carbono y de residuos.

En la Puna de Atacama, una región que abarca las zonas áridas de Chile, Argentina y Bolivia, la extracción de litio presenta una amenaza para los ecosistemas frágiles y los recursos hídricos. Algunas comunidades locales no han sido debidamente consultadas de acuerdo con las normas internacionales, ni han recibido beneficios justos por el uso de su patrimonio natural. Asimismo, se han documentado casos de trabajo infantil y de exposición a sustancias químicas y condiciones de trabajo inseguras en las zonas de extracción de cobre y cobalto en la República Democrática del Congo. Las explotaciones mineras han vulnerado el medio ambiente, han destrozado los medios de sustento y han sometido a las comunidades a riesgos de seguridad y conflictos violentos. En algunos casos, los trabajadores, se ven explotados, sometidos a salarios sumamente bajos, jornadas laborales muy largas, discriminación y trato degradante.

Representantes del Congo (DRC) Secrétariat des Syndicats IndustriALL de la CDT, nos comentan en distintas intervenciones que en su país, los trabajadores se exponen continuamente a un sistema de explotación generalizada. Los trabajadores congoleños entrevistados para una investigación dijeron que recibían salarios muy bajos y eran sometidos a horas de trabajo excesivas, trato degradante,



violencia, discriminación, racismo, condiciones de trabajo inseguras y un desprecio incluso por la provisión básica de salud.

Algunos trabajadores describieron haber sido pateados, abofeteados, golpeados con palos, insultados, empujados o tirados por las orejas. Otros denunciaron una grave discriminación y abuso en las minas de explotación china. Un trabajador dijo: "Nuestra situación es peor que antes". Los chinos vienen e imponen sus normas y su cultura. No tratan bien a los congoleños. Esta es una nueva colonización.

Representante por Congo (DRC)

Gisele Tshaba Mbanga

El Reglamento sobre baterías, exige que los fabricantes e importadores de baterías actúen con la diligencia debida para identificar y abordar los riesgos sociales y ambientales en la cadena de suministro, sobre todo en el abastecimiento de litio, grafito, níquel y cobalto. Lamentablemente, el Reglamento no aplica estas normas de diligencia debida a otros minerales de importancia utilizados en la fabricación de baterías, tales como la bauxita, el cobre y el hierro. Tampoco contempla medios de reparación eficaces para las personas o comunidades cuyos derechos se ven vulnerados en el proceso de extracción, ni la exigencia de responsabilidad legal para las empresas que actúan de forma irresponsable.

En reconocimiento de que el auge de las baterías plantea graves riesgos sociales y ambientales, la UE aprobó un Reglamento relativo a las pilas y baterías (el Reglamento sobre baterías) que impone obligaciones para todas las baterías comercializadas dentro de la UE. Dicho Reglamento contiene normas sobre la intensidad de carbono, contenido mínimo de material reciclado en las baterías nuevas, durabilidad, etiquetado, sistemas de recogida y objetivos de reciclaje. El Reglamento sobre baterías también exige que los fabricantes e importadores de baterías actúen con la diligencia debida para identificar y abordar los riesgos sociales y ambientales en la cadena de suministro, sobre todo en el abastecimiento de litio, grafito, níquel y cobalto. Lamentablemente, el Reglamento no aplica estas normas de diligencia debida a otros minerales de importancia utilizados en la fabricación de baterías, tales como la bauxita, el cobre y el hierro. Tampoco contempla medios de reparación eficaces para las personas o comunidades cuyos derechos se ven vulnerados en el proceso de extracción, ni la exigencia de responsabilidad legal para las empresas que actúan de forma irresponsable.

Aunque las normas sobre el fin de uso y el contenido reciclado son un paso positivo y valioso para reducir la demanda europea de materias primas vírgenes a futuro, el Reglamento sobre baterías no aborda de manera adecuada el consumo insostenible de minerales en Europa. Dado el pronóstico actual de crecimiento de los vehículos eléctricos, transcurrirán décadas antes de que los minerales reciclados desempeñen un papel significativo en la reducción de la demanda principal de minerales vírgenes. Europa está reproduciendo el modelo económico y los supuestos que han sustentado la era energética de los combustibles fósiles y, por ende, la transición energética europea corre el riesgo de tener graves consecuencias negativas sobre la biodiversidad, el medio ambiente y la desigualdad mundial. Por lo tanto, aunque los gobiernos deben impulsar el reciclaje y la economía circular, es imperativo que

también reduzcan de manera sustancial el consumo de recursos como parte de la transición del transporte y de la energía en general.

Países productores de extracción de Litio en 2021

	Australia 54%
	Chile 25%
	China 14%
	Argentina 5,4%
	Brasil 1,6%



5 Mayores países de extracción de Niquel en 2021

	Indonesia 37%
	Filipinas 13,7%
	Rusia 9.3%
	Nueva Caledonia 7%
	Australia 5,9%



5 Mayores países en extracción de Cobalto en 2021

	Congo 70,6%
	Rusia 4,5%
	Australia 3.3%
	Filipinas 2.6%
	Canada 2,5%



5 Mayores países de extracción de Magnesio en 2021

	Sudáfrica 37%
	Gabón 18%
	Australia 16,5%
	China 6,5%
	Ucrania 3,4%



5 Mayores países en extracción de Hierro en 2021

	Australia 35,5%
	Brasil 15,2%
	China 14%
	India 9,5%
	Rusia 4,5%



5 Mayores países en extracción de Grafito en 2021

	China 82%
	Brasil 6,8%
	Mozambique 3%
	Rusia 2,7%
	Madagascar 2,2%



5 Mayores países en extracción de Bauxita en 2021

	Australia 28,2%
	China 22,1%
	Guinea 21,8%
	Brasil 8,2%
	India 5,6%



5 Mayores países en extracción de Cobre en 2021

	Chile 27%
	Perú 10%
	Congo 9%
	China 9%
	EEUU 6%



En los próximos años, IndustriALL e industriAll European se centrarán en los siguientes aspectos:

- Una alianza sindical destinada a reunir a los sindicatos en toda la cadena de suministro y, de este modo, sindicalizar a los trabajadores y promover los derechos laborales fundamentales y el trabajo decente (por ejemplo, la fabricación de baterías de vehículos eléctricos en Europa, América del Norte y Asia-Pacífico, el proyecto europeo de sindicalización en el sector de baterías, el triángulo del litio entre Argentina, Bolivia y Chile, la cadena de suministro de baterías en Indonesia y la red minera en África subsahariana)

- Una Transición Justa que desarrolle políticas industriales sostenibles y una estrategia adecuadamente financiada para la cadena de suministro, que proporcione programas de ajuste laboral centrados en los trabajadores, reemplace los empleos afectados por otros dignos y sindicalizados, y mejore la cooperación entre el Norte y el Sur Global (por ejemplo, la Alianza de las Baterías de la UE, el programa conjunto de IA-IAE sobre Transición Justa para trabajadores industriales, el proyecto piloto sobre la implementación de la guía de prácticas de Transición Justa).

- Una diligencia debida en materia de derechos humanos que permita a los sindicatos responsabilizar a las empresas multinacionales en la cadena de suministro de baterías a través de mecanismos legales accesibles (por ejemplo, los convenios fundamentales de la OIT, las leyes europeas sobre diligencia debida, las normas IRMA, el pasaporte de baterías de la Alianza Global de Baterías).

- Un diálogo social que permita una negociación colectiva fuerte a nivel sectorial, para así mejorar las condiciones de trabajo, los niveles salariales y la salud y la seguridad en toda esta cadena de suministro, de rápido crecimiento, mediante la construcción del poder de los trabajadores (por ejemplo, la implementación de la declaración de IAE-IAG sobre la profundización de la cooperación en la construcción del poder sindical, la directiva sobre salarios mínimos de la UE).

- La información, consulta y participación efectivas de los trabajadores, ya que esto permitirá a los sindicatos, las empresas, los gobiernos y las partes interesadas clave participar en la formulación de políticas nacionales que tengan en cuenta los intereses de la población trabajadora.

- La igualdad de género, ya que una estrategia sensible al género permitirá garantizar que las mujeres también tengan acceso a empleos bien remunerados y reciban la misma remuneración por un trabajo de igual valor, así como eliminar la violencia y el acoso en los lugares de trabajo relacionados con las baterías.

- Una plataforma de baterías que conecte sindicatos y partes interesadas clave para intercambiar información, contribuir a la implementación de la diligencia debida en materia de derechos humanos y desarrollar el poder de los trabajadores en toda la cadena de suministro (por ejemplo, IRMA, Drive Sustainability, la Alianza Global de Baterías, la red de GoodElectronics, SOMO, etc.)





Miguel Ratia López

Responsable del sector de Automoción
USO Industria