



El pasado 14 de Noviembre, 30 delegados de la industria automotriz de Europa, se reunieron en Frankfurt, en reunión extraordinaria y ampliada del Comité de Automoción de IndustriAll Europe, organizada por parte de IG.Metal "Unión Industrial de Trabajadores del Metal", que es el sindicato dominante en Alemania en dicho sector. En representación de USO industria, participó Miguel Ratia, responsable estatal del Sector de Automoción.

IG Metall tiene su sede en el complejo de edificios "Main Forum" (Foro del Meno) en Fráncfort del Meno y representa a los empleados en la organización, en los sectores del metal/eléctrico, del acero, del textil/confección, de la madera/plásticos y de la tecnología de la información y la comunicación. La oficina más grande de IG Metall está en Wolfsburg, sede del Grupo Volkswagen AG, situada entre Hannover y Magdeburgo. IG Metall representa principalmente a los trabajadores del sector principal de la economía alemana, la industria metalúrgica y eléctrica, que es el sector industrial más importante, representando aproximadamente el 60% de todas las exportaciones de la economía alemana.



En la reunión se habló de puntos importantes del sector y se reportaron informes de la situación de cada país.

Judith Kirton-Darling, ex-diputada del Parlamento Europeo y Secretaria General adjunta de IndustriALL, comenzó la reunión comentando los objetivos que se han marcado para el año próximo del cual detallamos a continuación.

¿Qué es lo que se quiere?

Desde IndustriALL, se está viviendo con gran cautela esta nueva revolución y se quiere asegurar la sostenibilidad y el trabajo seguro.



Haciendo campaña por buenos empleos industriales en Europa

Una campaña en dos partes:

- Campaña por un plan industrial proactivo capaz de generar buenos empleos industriales (ocho soluciones): lanzamiento a mediados de noviembre
- Campaña electoral europea: nuestras demandas clave para el próximo Parlamento (5 victorias/5 demandas) – lanzamiento en primavera de 2024



Campaña por buenos empleos industriales en Europa: campaña electoral EP, primavera de 2024

Five wins – Five demands for good industrial jobs in Europe

5 wins	5 demands
1. La política industrial vuelve a estar en la agenda (GIDP)	1. Una buena brújula del empleo industrial para una transición justa: derecho a la formación
2. Una respuesta colectiva a la crisis y la transformación (la creación del RRF y el Fondo de Transición Justa)	2. Un plan industrial y de inversión para buenos empleos industriales en Europa (condiciones sociales para todos los fondos y apoyos públicos)
3. Fortalecimiento de la negociación colectiva (Directiva Europea de Salario Mínimo)	3. La democracia en acción para lograr buenos empleos industriales (derechos sindicales, revisión de la directiva del EWC)
4. Pasos adelante para la igualdad (Directiva de transparencia salarial)	4. Un derecho a la energía para buenos empleos industriales y una buena vida
5. Una nueva agenda para los derechos de los talleres (legislación sobre diligencia debida/revisión de la directiva EWC)	5. Buenas garantías de empleo industrial a lo largo de la cadena de suministro global (LPF, HREDD en la práctica)

La Unión Europea pretende alcanzar la neutralidad climática en 2050. Esto implica que, en menos de 28 años, los países miembros deben eliminar la práctica totalidad de sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Esta es una meta ambiciosa, pero el proceso de descarbonización de la economía europea ya está en marcha. Las emisiones del sector eléctrico han caído con fuerza en la última década, principalmente por la irrupción de tecnologías renovables como la solar fotovoltaica y la eólica. Pero también sectores como la industria o el sector residencial emiten hoy menos GEI que en 1990.

Sin embargo, hay un sector que presenta un comportamiento distinto al de los demás: el sector del transporte. En 2019, este sector emitió el 28,5% de las emisiones de GEI de la Unión Europea (solamente por detrás del sector eléctrico), la gran mayoría proveniente del transporte terrestre. Pero la principal preocupación radica en que, en términos agregados, las emisiones de este sector no solo están por encima de los niveles de 1990, sino que (por lo menos hasta antes de la pandemia) continuaban aumentando año a año.

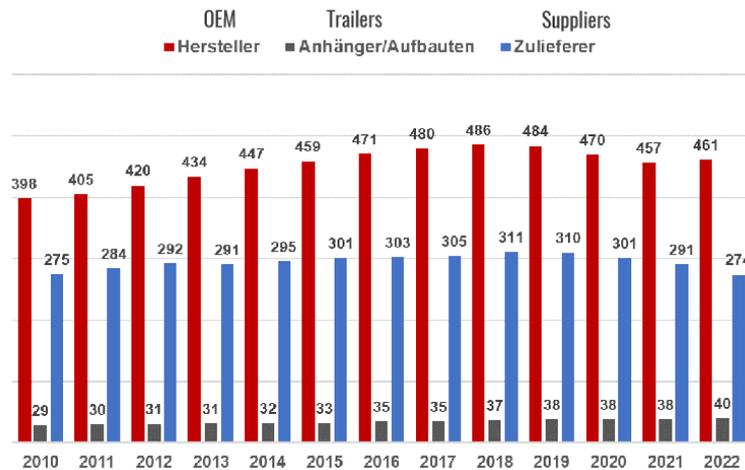
La Unión Europea y varios de sus países miembros cuentan con multitud de instrumentos que, de manera directa o indirecta, aspiran a reducir las emisiones de GEI del transporte terrestre, principalmente a través de su electrificación. Para ello, se pretende incentivar el despliegue de nuevas tecnologías como los vehículos eléctricos (EVs por sus siglas en inglés) y vehículos híbridos enchufables (PHEVs por sus siglas en inglés). Entre estas medidas destacan los límites de emisiones europeos para turismos y furgonetas, los impuestos a la gasolina y al diésel, la creación de zonas de bajas emisiones, y los subsidios directos a la compra de vehículos. Este último instrumento, pese a existir en multitud de países, repercute en las arcas públicas y no está exento de polémica (como pasa en nuestro país, "España").

REPORTE DE PAISES

ALEMANIA

EMPLEO

- Las cifras de empleo de los OEM se mantienen estables tras un período de pérdida de empleos
- Continúan las pérdidas de empleo en los proveedores como resultado de la reestructuración y la reubicación de la producción relacionada con los costos.
- Alta presión sobre las funciones internas (trabajos administrativos)



ACTIVIDADES EN EL SECTOR

- El congreso de IG Metall en octubre adoptó el concepto de movilidad y confirmó la estrategia de transición para los sectores
- Nuevos documentos de posición que cubren las cuestiones regulatorias actuales en el sector del automóvil y del HDV
- Demanda de tarifas subsidiadas de energía eléctrica para la industria
- Nueva legislación: mayor apoyo a la reconversión profesional de los trabajadores afectados por la pérdida de empleos

TRANSFORMACION

- Aumento de los conflictos en las empresas (amenazas de cierre de plantas, despidos)
- Ford Saarlouis:
 - * Planta con mayor membresía de IG Metall (98%)

* La búsqueda de inversores ha fracasado hasta el momento; actualmente no se vislumbra ninguna solución para salvar la planta.

- Nuevos convenios colectivos de transformación en Bosch y Mahle

Contenidos clave:

1. Mayor participación de los trabajadores (comité de empresa, delegados sindicales) en el proceso de transformación, p. ampliación de los derechos del comité económico y/o establecimiento de consejos de transformación
2. Desarrollo de imágenes objetivo para el futuro de las empresas.
3. Exclusión de despidos forzosos

Volkswagen se está enfrentando en la actualidad a su mayor crisis interna desde el escándalo del Dieselgate. La compañía alemana está perdiendo la carrera del coche eléctrico frente a Tesla y los grupos chinos, una amenaza cuyas consecuencias ya no sólo se ciernen sobre los mercados asiático

y norteamericano, sino también en el europeo. Algunos analistas señalan que, de no lograr revertir la situación antes de que llegue el punto de inflexión en la popularización del coche eléctrico, el grupo corre el riesgo de no alcanzar los volúmenes de ventas necesarios para sostener su enorme estructura.

El país asiático es actualmente el principal mercado mundial de Volkswagen. Los coches eléctricos ya suponen un cuarto de las ventas de automóviles nuevos en China, por lo que la decepcionante recepción de la gama ID. es un síntoma preocupante de la situación. Cabe recordar, que Volkswagen recientemente fue superada por BYD como la marca más vendida en la región.

Oliver Blume, CEO del grupo, comentó que para salir de esta situación pasaría por aliarse con nuevos socios (XPeng, SAIC, Leapmotor), seguir desarrollando sus plataformas eléctricas (MEB+, PPE y en última instancia la SSP), crecer en Estados Unidos, aumentar su margen de beneficio y revisar la gestión de su división de software, Cariad.

La fábrica de Saarlouis es actualmente la encargada de producir el Focus, pero en 2025 se quedará con las manos vacías. Según señalaba hace unos meses Automotive News, Ford quería vender esta factoría, una de sus principales plantas en Europa, a la china BYD. Sin embargo, desde los sindicatos, apuntan ahora que «una empresa china» se retiró del acuerdo en el último minuto.

Ford no sólo ha mantenido conversaciones con otros fabricantes de automóviles, sino que también ha negociado una posible venta a un fabricante alemán de módulos de paneles solares. Otra opción que valora la compañía es convertir la factoría en un centro tecnológico. Sea cual sea su futuro, Ford ya ha anunciado recortes de empleo «significativos» en Saarlouis. La planta emplea actualmente a 4.400 personas y la firma del óvalo azul estaría buscando alternativas para la producción de vehículos, en un intento por mantener intactos al menos 1.000 de esos empleos, como señalaba el jefe del negocio de turismos de Ford Europa, Martin Sander. Por el momento, el sindicato IG Metall que representa a los trabajadores está presionando para llegar a un acuerdo. ¿Que pasará con el resto de empleados y con las empresas de proveedores?

SUECIA

Con el movimiento sindical pegando fuerte en EEUU, a Tesla (que no permite sindicatos) le crecen los enanos. La firma californiana se enfrenta a un absoluto bloqueo en Suecia que comenzó con la huelga de los mecánicos de Tesla Service y a la que se unieron otros sectores para apoyarles y conseguir presionar a la marca para que firme un convenio colectivo que lleva esquivando cinco años. Ahora, un proveedor de componentes críticos para el Model Y, se ha sumado a la huelga. Hydro Extrusions en Vetlanda, una filial de la empresa noruega de aluminio y energía Hydro, se plantean unirse a una huelga de solidaridad, contra Tesla en breve, siendo, según IF Metall (que es el sindicato industrial sueco que acoge a los talleres de coches y que convocó la huelga), ser el primer proveedor de Tesla en Suecia que se suma a la huelga. La empresa es responsable de entregar perfiles de aluminio para el Model Y a la gigafábrica de Tesla en Gruenheide, en las afueras de Berlín.

Pero hay más. A los 120 mecánicos del Tesla Service que colgaron las herramientas el pasado 27 de octubre, se han unido los trabajadores de los cuatro principales puertos de Suecia y los empleados de

la red eléctrica, que no van a mantener las estaciones de supercargadores de Tesla. Y también el servicio postal sueco.

This is insanity squared!!! 🤪 😡

🇸🇪 *Tesla strike!*

!!!Esto es locura al cuadrado!!! ¡Tesla huelga!

Mientras tanto, Tesla esquivo el temporal enviando los coches por tierra, que entran en Suecia con ayuda de empresas de transporte de otros países mientras que están subcontratando otros talleres y servicios de mantenimiento. La empresa considera que la huelga, es una "acción desproporcionada de los sindicatos suecos" y que "Tesla está en su derecho legal de no firmar un convenio colectivo y la Agencia Sueca de Transporte tiene el deber legal de entregar las placas de matrícula" y es que la Agencia Sueca de Transporte se ha negado a enviarlas ellos mismos por otro medio que no sea el postal, aumentando las dimensiones del conflicto.



Apoyamos firmemente a los empleados suecos de Tesla en su lucha por un convenio colectivo.

Por otro lado, el fabricante de automóviles Volvo Cars ha abierto un centro de pruebas de software de última generación en Gotemburgo (Suecia), para sus futuros coches eléctricos que cuenta con una inversión inicial de alrededor de 300 millones de coronas suecas (25,9 millones de euros) y una superficie de 22.000 metros cuadrados. Según Volvo Cars, estas instalaciones serán el buque insignia de su red mundial de centros de ingeniería y centros tecnológicos incluso en China.

La nueva planta de Suecia contará con 100 personas en sus inicios, aunque la compañía espera aumentar este número hasta las 300 cuando empiece a funcionar a pleno rendimiento.

FINLANDIA

Tras las elecciones de abril de este año, el líder conservador, Petteri Orpo, formó un nuevo gobierno de coalición de derecha que incluye al partido populista de extrema derecha True Finns. El nuevo gobierno ha esbozado un plan que va completamente en contra de los objetivos del movimiento sindical. Si se implementa, alejará a Finlandia aún más de las políticas sociales basadas en el consenso de los otros países nórdicos.

Este plan incluye medidas que afectan a la negociación colectiva, las acciones colectivas, la protección contra el despido y mucho más.

Estos son algunos de los elementos clave de la reforma propuesta:

1. En cuanto a la negociación colectiva, se fomentará un alejamiento del nivel sectorial nacional hacia los acuerdos a nivel de empresa, lo que contradice la política general de la UE establecida en la Directiva sobre salarios mínimos.
2. En el futuro, los acuerdos de empresa podrán ser anulados por la legislación. Hoy en día, esto solo es posible a través de convenios colectivos nacionales.
3. Con respecto al diálogo social, el umbral para la consulta obligatoria se elevará de 20 a 50 empleados, lo que reducirá significativamente la cantidad de empresas afectadas.
4. Se restringirá el derecho a emprender acciones colectivas políticas.
5. Las acciones colectivas de apoyo se someterán a una prueba de proporcionalidad.
6. Las multas a los sindicatos que realicen acciones colectivas ilegales se incrementarán a un mínimo de 10.000 euros. La ley también permitirá que se impongan sanciones a trabajadores particulares.
7. Se ampliará el alcance de la negociación local para permitir que los representantes de los trabajadores que no sean delegados sindicales negocien acuerdos.
8. Además, se permitirá concretar acuerdos locales en lugares de trabajo no sindicalizados.
9. Las obligaciones de recontractación serán abolidas para los empleadores con menos de 50 empleados.
10. Los contratos temporales tendrán una duración máxima de un año sin justificación especial.
11. Los despidos se justificarán si existen motivos válidos, aunque no sean graves. El Código de Trabajo vigente contiene ambos criterios.
12. El primer día de licencia por enfermedad no se pagará por ausencias de menos de cinco días, excepto en el caso de accidentes de trabajo y donde el pago por enfermedad desde el primer día esté garantizado por un convenio colectivo.

Los sindicatos del país, que están siguiendo de cerca estos planes y se encuentran entre los más fuertes de Europa, expresarán una fuerte oposición al nuevo gobierno finlandés. La reforma propuesta marcaría una nueva era en la política finlandesa, ya que el modelo nórdico de relaciones laborales ha sido tradicionalmente respetado incluso por los gobiernos de centroderecha.

FRANCIA

En Francia, las ventas de vehículos de gasolina aumentaron un 16,4% en julio. En los siete primeros meses de 2023 se vendieron 2,3 millones de coches de gasolina, el 14,3% más que en el mismo periodo del año anterior. Aún así, se prevé, el cierre de 2 plantas del sector vinculado a la automoción.



El proveedor italiano de automóviles Marelli, propiedad del fondo KKR, está reduciendo su plantilla en Europa. Magneti Marelli, antigua filial de Fiat, fue comprada por la japonesa Calsonic Kansei, propiedad de KKR y luego rebautizada como Marelli.

El grupo, que cuenta con más de 50.000 empleados en todo el mundo, anunció el cierre de dos de sus tres fábricas francesas. La sede “histórica” de Argentan, en Orne, (167 empleados) y la de Saint-Julien-du-Sault, en Yonne, (125 empleados) cerrarán sus puertas en breve.

BELGICA

Bruselas, fue la primera de las cinco factorías de Audi en el mundo que alcanzó la neutralidad en carbono en 2018. Desde entonces ha sido siempre un referente en Europa. Un logro que va mucho más allá de utilizar solo energía renovable. Fabricar solo vehículos eléctricos, como el Audi Q8 e-tron en sus dos carrocerías y el Q4 e-tron, exige un compromiso absoluto en todos los procesos que dan vida a esos dos modelos con emisiones cero.

La fábrica Audi de Bruselas cuenta con nada menos que 107.000 metros cuadrados de paneles fotovoltaicos, la superficie de 17 campos de fútbol. Esta instalación suministra el 15% de las necesidades de la factoría pero en los días soleados puede llegar al 50%. Una central eléctrica propia, contigua a la fábrica, de “cogeneración”, que utiliza gas verde y una planta de generación eólica (que no pertenece a Audi), completan la energía necesaria para todos los procesos de fabricación de cualquiera de los vehículos eléctricos que allí se producen.

El último trimestre del año se presenta oscuro, ya que solo se está fabricando Q8 e-tron y no hay noticias sobre más producciones a largo plazo. Hay un ERTE previsto y noticias de producciones en México del Q4.

ESLOVAQUIA

El nuevo ë-C3 ha sido diseñado en Europa -en el estudio de Citroën en las instalaciones de la Red de Diseño de Automóviles Stellantis en Velizy-Villacoublay, cerca de París- y se fabricará en Europa en la planta de fabricación de Stellantis Trnava, en Eslovaquia. Llegará a los concesionarios en el segundo

trimestre de 2024. Al nuevo modelo con una autonomía de 320 kilómetros se unirá hacia 2025 una versión con una autonomía de 200 kilómetros. Por otro lado, Volvo Cars ha anunciado, que abrirá una tercera fábrica en Europa, lo que la situará en una excelente posición para satisfacer la creciente demanda de vehículos eléctricos por parte de sus clientes y aprovechar el potencial de crecimiento futuro y será en Torslanda (Eslovaquia).

KIA, en 2026 lanzará el EV2, un modelo del segmento pequeño, que ha sido diseñado en Fráncfort y se fabricará en Eslovaquia.

REPUBLICA CHECA

Las producciones de Toyota en la Republica Checa, van disminuyendo y sin garantías de futuro. La fábrica de Toyota en Kolin, situada a unos 60 kilómetros al este de Praga, es responsable de producir el mini crossover Aygo X y el hatchback Yaris, con una producción diaria de 1.000 vehículos. La producción de la fábrica aumentó un 35% interanual hasta 202.255 unidades el año pasado. El pasado agosto, la producción en la fábrica de la compañía en la República Checa se había detenido debido a la escasez de piezas después de que un proveedor local sufriera un incendio.

Se estima que las pérdidas por el incendio, ascendieron a unos 1.800 millones de coronas checas (aproximadamente 8.164,5 millones de dólares) y las instalaciones de producción y almacenamiento quedaron totalmente quemadas.

La República Checa depende en gran medida de su industria automovilística, liderada por Skoda bajo el Grupo Volkswagen y el fabricante de automóviles coreano Hyundai también tiene una fábrica en el país.

PORTUGAL

El grupo automovilístico Stellantis ha asignado a su fábrica de Mangualde (Portugal), la producción de cuatro vehículos comerciales ligeros 100% eléctricos a partir de principios de 2025, en concreto, el Citroën ë-Berlingo, el Peugeot e-Partner, el Opel Combo-e y el Fiat e-Doblò, este último tanto en su versión furgón como de pasajeros.

A nivel social con peores condiciones laborales. Más producciones con menos plantilla y con un nivel social al límite.

ITALIA



El consejero delegado del grupo Stellantis, Carlos Tavares, a la izquierda.

Stellantis inaugura su primer Hub de Economía Circular en Turín (Italia), situado en el complejo Mirafiori de Stellantis, se pone en marcha con operaciones de refabricación de motores, cajas de cambio y baterías de alto voltaje para vehículos eléctricos, así como de reacondicionamiento y desguace de vehículos, con la previsión de añadir más actividades.

Alrededor de 230 trabajadores del "Valle del Motor" italiano han iniciado una huelga por el cierre previsto de su fábrica de piezas de automóviles, una de las primeras víctimas de la transición de la Unión Europea hacia los vehículos eléctricos.

Marelli, propiedad del fondo estadounidense KKR, quiere cerrar la planta de la región de Emilia Romagna, que fabrica piezas de motores de combustión interna para grupos automovilísticos como Stellantis, Volkswagen y BMW. Dijo que el negocio se ha vuelto "insostenible", en medio de la prohibición de la UE sobre la venta de nuevos coches de gasolina a partir de 2035. Sólo en Italia podrían perderse hasta 70.000 puestos de trabajo debido al impulso hacia el transporte ecológico, según el lobby automovilístico ANFIA.

El Grupo Stellantis ha comunicado que su fábrica de Mirafiori en Italia, además de estar paralizada esta semana, también lo estará entre los días 19 de octubre y 3 de noviembre. Una decisión que afecta a 2.400 empleados, quienes no cobrarán en los días de cierre de la planta. Esta instalación está situada en Turín y se encarga de la construcción de los modelos de coches Fiat 500 eléctrico de nueva generación, Maserati Ghibli, Quattroporte, GranTurismo y Levante.

ESPAÑA

Las noticias derivadas de los pactos de Gobierno en nuestro país, generan incertidumbre en el tema de inversiones, así como, entrada de proyectos nuevos. Muchas empresas del sector del automóvil, no solo europeas, si no también procedentes del continente asiático, están muy interesadas en anclarse en nuestro país.

Uno de los casos, es la reindustrialización de los terrenos que la factoría de Nissan, que están en Barcelona. A los extrabajadores de Nissan que aguardan para volver a trabajar en las antiguas instalaciones barcelonesas del grupo japonés se les agota el tiempo. Entre diciembre y enero expiran los dos años de subsidio de empleo y ni QEV Technologies ni Btech, las empresas que se comprometieron a contratar al grueso de las 1.300 de personas que inicialmente esperaban reengancharse, están cumpliendo los plazos. De hecho, la última información que han compartido con los sindicatos no es esperanzadora: este año acabará con apenas 140 contrataciones de las 600 previstas y condicionan el fichaje de unos 300 a la incierta firma de un contrato con el fabricante chino

CHERY para ensamblar coches en la Zona Franca de Barcelona. Nuestro sindicato SIGEN-SIR USOC, sigue en la lucha y buscando las mejores soluciones para la plantilla con las administraciones e informando a la plantilla en cada momento de la situación en asambleas de afiliados, haciendo posible que la plantilla este al corriente de todos los avances, esperando que las negociaciones con CHERY, lleguen a buen puerto, de cara a 2024.



Asamblea SIGEN-SIR USOC

En el resto del sector, representantes sindicales en el comité de empresa de Stellantis en Vigo, se preguntan para qué se ponen en marcha turnos extra de trabajo, como el del fin de semana, cuando no se puede garantizar la llegada de componentes para mantener el funcionamiento ordinario de la planta. Las paradas son continuas a pesar de que la dirección afirmó, ya antes del verano, que la llegada de componentes se normalizaría en este 2023. La empresa recortó una semana de vacaciones para retomar la producción incluso hace dos semanas puso en marcha el turno de fin de semana. Aún así, las paradas de producción son continuas, al no tener componentes y cada vez son más los turnos afectados por las paradas. Los sindicatos, también afirman desde hace meses, que el grupo Stellantis prefiere enviar los componentes a otras fábricas del grupo y no a la de Vigo.

Cabe recalcar que dicha planta gallega de Stellantis, supera los 6.500 empleados y trabaja en la producción de diversos modelos de vehículos comerciales ligeros para las marcas Citroën, Fiat, Opel, Peugeot y Vauxhall.

Ford Almussafes, (Valencia). Este noviembre, la empresa, que se dedica desde hace más de 20 años al servicio de la industria del automóvil y provee a Ford, anunció el cierre de su fábrica y un Expediente de Regulación de Empleo (ERE) sobre sus 118 trabajadores, tras haber perdido las áreas asignadas por Ford para la furgoneta Transit, que dejará de fabricarse en la planta valenciana. Además, la

multinacional prevé llevarse a otra empresa los trabajos que realiza ahora Rhenus Automotive para el Kuga. Por otro lado, la caída de la producción en la planta de Ford en Almusafes amenaza con la puesta en marcha de un nuevo expediente de regulación temporal de empleo (ERTE) por causas productivas y organizativas con el inicio del año. La caducidad de los modelos y la falta de un recambio industrial tras la congelación de los planes de electrificación de la marca para Europa complican la situación en la factoría, que acumula un 10% menos de producción en comparación con el mismo periodo del año anterior a pesar de la mejora del abastecimiento de piezas.

Stellantis Figueruelas (Zaragoza). El futuro de la gigafactoría de baterías de Stellantis en Zaragoza pende de un hilo, a la espera de que se definan las ayudas públicas necesarias para su implementación. Por el momento, el futuro de la gigafactoría de baterías de Stellantis en Zaragoza pende de un hilo, a la espera de que se definan las ayudas públicas necesarias para su implementación. Según fuentes del sector, la multinacional, resultante de la fusión entre PSA y el grupo Fiat Chrysler, necesita esta información para confirmar su inversión en la ciudad, cerca de su planta de Figueruelas.

Carlos Tavares, consejero delegado de Stellantis, ya sugirió hace unos meses la intención de la firma de invertir en una gigafactoría en la Península Ibérica, que sería la cuarta de la empresa en Europa. La concreción de ayudas públicas, se ha convertido en un factor crucial para que Stellantis avance con su proyecto en Zaragoza del cual, desde las administraciones están volcadas a este fin. En la actualidad, se sigue ensamblando, además del Opel Corsa y el Peugeot 208 eléctrico, otros dos modelos, el Opel Crossland y el Citroën C3 Aircross. A estos se unirá en el segundo trimestre de 2024 el modelo Lancia Ypsilon, ya que para Stellantis la multimarca y las plataformas de fabricación son esenciales para seguir siendo competitivos.

La planta de Seat en Martorell (Barcelona), producirá coches 100% eléctricos a partir de 2025 para Cupra y Volkswagen. Para ello, Seat está llevando a cabo un plan de transformación industrial, organizativa y cultural que refleja su firme compromiso con la sostenibilidad, incluyendo iniciativas como el desarrollo de sistemas de autogeneración de energía renovable.

El objetivo de Seat es reducir sus emisiones contaminantes en un 50% en 2030, en comparación con 2018, mientras que para 2050 espera convertirse en una empresa neutra en carbono. Para lograrlo, la compañía centrará su estrategia en la electrificación de los coches, la utilización de energía verde para cargar los vehículos eléctricos, la apuesta por una economía circular, y la descarbonización de todo su proceso de producción.

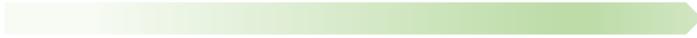
Volkswagen (Navarra), la planta se convertirá en una fábrica de coches multimarca (entre los que se encuentra un Skoda y el Volkswagen ID2X). Se prevee que la producciones caigan durante 2024 y 2025, pero se contempla que en 2026 suba con el lanzamiento de nuevos modelos eléctricos, no obstante, para cumplir con la previsión de fabricación de los dos primeros años, la compañía explica que habrá dos turnos de producción completos y un tercero al 50% del volumen. Es decir, habrá un exceso de personal de unas 400 personas.

Clausura del COMMITE AUTOMOTIVE

Con el cierre de las intervenciones de cada país, de los cuales los representantes de Turquía, no pudieron intervenir por falta de tiempo, tuvo lugar un acto de reconocimiento a la labor desempeñada en colaboración con IndustriALL de Christian Brunkhorst, director del grupo Bosch y representante sindical como experto en automoción y jefe del departamento de políticas operativas e industriales de la junta directiva de IG Metall, deja de formar parte por jubilación. Ahora Christian se dedicará a sacar su autocaravana de paseo y uno de sus destinos será España.



Finalmente Judith Kirton-Darling, secretaria general adjunta de industriAll Europe, nos dio las gracias por asistir a todos los participantes e hizo hincapié, en que nunca la solidaridad internacional y la cooperación sindical han sido más importantes. Tenemos que oponernos en masa a las equivocadas recetas de austeridad del pasado. Sabemos que esto traerá desindustrialización y mayores desigualdades, pero tenemos que exigir colectivamente otra forma de ser para Europa, con inversión, con políticas industriales proactivas y con empleos de buena calidad. Ahora debemos alcanzar una transición justa sin pérdidas sociales y debemos ser interlocutores en los procesos de negociación. El año 2024, será un año difícil para el sector y nos invita a ser partícipes de las próximas movilizaciones que se llevarán a cabo en el primer trimestre de año.



Miguel Rata López
Responsable Sector Automoción
Príncipe de Vergara 13, 6º 28001 Madrid
617 307 910
usoindustria.org



Este mensaje va dirigido, de manera exclusiva, a su destinatario y puede contener información confidencial y sujeta al secreto profesional, cuya divulgación no está permitida por Ley. En caso de haber recibido este mensaje por error, le rogamos que, de forma inmediata, nos lo comuniqué mediante correo electrónico remitido a nuestra atención y proceda a su eliminación, así como a la de cualquier documento adjunto al mismo. Asimismo, le comunicamos que la distribución, copia o utilización de este mensaje, o de cualquier documento adjunto al mismo, cualquiera que fuera su finalidad, están prohibidas por la ley. En aras del cumplimiento del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, puede ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación, limitación, oposición y portabilidad de manera gratuita mediante correo electrónico a: consultas@usoindustria.org o bien en la siguiente dirección: C/ Príncipe De Vergara 13, 6ª Planta, C.P. 28001 (Madrid).