

## Reunión Automotive Sectoral Network Bruselas 17 abril 2024

La semana pasada, alrededor de 40 miembros de la red automotriz de industriAll Europe (14 países y 23 sindicatos), asistieron en Bruselas, para informar sobre la situación que enfrentan los trabajadores en sus respectivos países, y para discutir sus temores y expectativas de cara a las próximas elecciones de la UE. A pesar de la variedad de contextos y situaciones, los participantes compartieron una serie de preocupaciones para los trabajadores que representan. Por parte de USO Industria, Miguel Ratia, responsable del sector de Automoción, expuso su informe correspondiente, junto con los demás países asistentes y de los cuales veremos más adelante.

En **primer** lugar, el ritmo del cambio estructural, que se está acelerando junto con importantes pérdidas de empleo anunciadas en todo el sector, afectando especialmente a los proveedores.

En **segundo** lugar, algunas empresas están implementando estrategias agresivas de reducción de costos, ejerciendo una presión sin precedentes sobre los trabajadores y las comunidades. Las malas condiciones de trabajo y la flexibilidad extrema están poniendo en juego la salud de los trabajadores a un nivel que es insostenible.

En **tercer** lugar, hay una fuerte desconexión entre los beneficios financieros de los fabricantes de automóviles y los desarrollos laborales en toda la cadena de suministro. Los principales fabricantes europeos de automóviles registraron un beneficio neto total histórico de 66.7 mil millones de euros en 2023, un aumento respecto a los 66.2 mil millones de euros en 2022. El CEO de Stellantis recibió 36.5 mil millones de euros como compensación en 2023.

"La destrucción del empleo y el deterioro de las condiciones laborales son aún menos aceptables cuando las empresas registran ganancias históricas y los CEOs reciben un pago insensato. Estamos presenciando lo contrario de una Transición Justa, con ganancias máximas para unos pocos, pero dolor e incertidumbre para muchos", expresó Judith Kirton-Darling, Secretaria General de industriAll Europe.

En **cuarto** lugar, en 2023, una quinta parte (19.5%) de los vehículos eléctricos de batería vendidos en la UE fueron fabricados en China, incluidos por los fabricantes de equipos originales tradicionales. Los trabajadores temen las consecuencias de esta rápida y masiva reconfiguración de la industria automotriz global, que parece desfavorable para la fuerza laboral europea.

En **quinto** lugar, la adopción de las reglas fiscales revisadas podría socavar las inversiones. La industria automotriz europea necesitaría el apoyo de dinero público para acelerar el despliegue de la infraestructura de carga y repostaje, para proporcionar incentivos para comprar vehículos de emisiones netas cero, o para apoyar mejor a los trabajadores y regiones afectadas por el cambio estructural.

"Durante el próximo mandato, Europa debe crear un plan de Transición Justa e Industrial para los 13 millones de trabajadores automotrices. Europa no puede permitirse no responder a las preocupaciones de estos trabajadores, mientras ha establecido objetivos y políticas que transformarán rápidamente el sector", subrayó Judith Kirton-Darling.

Basándose en su campaña por "Buenos empleos industriales", industriAll Europe pide a Europa que diseñe medidas audaces para el sector automotriz y sus trabajadores. Para alimentar el debate, industriAll Europe trabajará con sus afiliados para discutir las siguientes preguntas:

1. Estrategia industrial de la UE para una industria automotriz sostenible y su cadena de suministro.
2. Un marco de política de comercio justo.
3. Un marco de Transición Justa fortalecido.
4. Un plan maestro para hacer que la movilidad sea asequible para todos.



## Reunión Automotive Sectoral Network Bruselas 17 abril 2024

### INFORMES:

Alemania: IG METALL



#### Situación especial en Alemania:

La finalización abrupta de las subvenciones, las discusiones sobre combustibles electrónicos y la eliminación de los motores de combustión están generando inquietud en el mercado automotriz. La disminución en los pedidos de vehículos eléctricos amenaza la transformación del sector. A pesar de altos beneficios, algunas compañías responden con programas de reducción de personal y reestructuración, especialmente en I+D. El debate sobre ubicaciones, junto con quejas sobre costos laborales y energéticos, complica aún más la situación, mientras que la competencia internacional intensifica la presión.

Las ventas se ven afectadas por costos crecientes y flujo de efectivo en descenso, llevando a las empresas a implementar programas de ahorro. La reducción de empleos, particularmente en niveles de gestión intermedia y I+D, es una estrategia común. La digitalización permite estos programas de reducción de personal, como la reubicación de funciones de RRHH en sistemas como SAP SuccessFactors.

La inversión se dirige a América del Norte debido a la Ley de Reducción de la Inflación, mientras que los altos costos energéticos y la baja demanda obstaculizan las operaciones en Europa. Los desafíos en el desarrollo de vehículos autónomos y la complejidad de las unidades de control aún plantean dificultades. A pesar de algunos avances en tecnología de asistencia en carretera, se necesita una expansión nacional para su adopción generalizada.

#### Mercado de vehículos eléctricos de batería (BEV) en Alemania: Caída en la demanda.

Actualmente, aún se está trabajando a través de la montaña de pedidos de la época de dificultades de entrega debido a la pandemia de COVID y la guerra, pero los pedidos entrantes han caído un 25% en 2023, por lo que las tasas de crecimiento siguen siendo positivas.

La influencia de las subvenciones a la movilidad eléctrica es claramente visible. Aunque todos los OEMs han extendido independientemente la subvención, que terminó repentinamente, como un descuento, no se pudo evitar una caída en enero. El stock actual es de alrededor de 1.5 millones de vehículos eléctricos de batería puros y, por lo tanto, el 10% del objetivo a alcanzar en 2030.

Tesla ya no es el número 1: los fabricantes chinos son cada vez más visibles.

Primeros éxitos prometedores en el área de nivel 2++ (asistente de autopista), con mucho margen de mejora. Sin embargo, también hay necesidad de una expansión nacional de SG, por ejemplo.

### E-MOBILITY

...is and remains key-technology of the future



#### Disponibilidad:

La implementación de la electromovilidad continúa de manera constante. Con un 18.4%, la proporción de nuevas matriculaciones en el mercado automovilístico alemán representada por vehículos eléctricos de batería pura se encuentra en tercer lugar, por delante del diésel. Actualmente, hay 99 series de modelos de BEV de 42 marcas disponibles en el mercado alemán con un precio que comienza en 22,000 euros. En total, hay 108,266 puntos de carga públicos, incluidos 21,111 puntos de carga rápida, disponibles.

#### Lo que queda por hacer:

Hasta ahora, hay muy pocos modelos por debajo de los 30,000 euros. Los puntos de carga públicos aún varían considerablemente de una región a otra y necesitan ser ampliados aún más en toda Europa.

## Tecnología disponible, para comparación:

**Hidrógeno:** en el campo de la tecnología del hidrógeno (célula de combustible / combustión de hidrógeno), actualmente hay 2 modelos de 2 fabricantes en el mercado (Toyota, Hyundai). BMW produce pequeñas series, pero estas no están disponibles para su compra. Todos los demás proyectos de otros fabricantes han sido cancelados. Actualmente, hay 89 estaciones de repostaje de hidrógeno con 700 bares y 32 estaciones de repostaje con 350 bares en toda Alemania (fuente: H2 Mobility).

**E-combustibles:** Teóricamente, los e-combustibles pueden ser utilizados en la tecnología de combustión existente, ya sea como aditivo o para repostaje al 100%. Con el repostaje al 100%, los motores de combustión serían casi neutros en CO2 (entre el 70 % y el 90 % son técnicamente factibles). Sin embargo, los e-combustibles no estarán disponibles en el mercado en un futuro previsible. En la actualidad, 1 litro de e-combustible costaría alrededor de 14 euros.

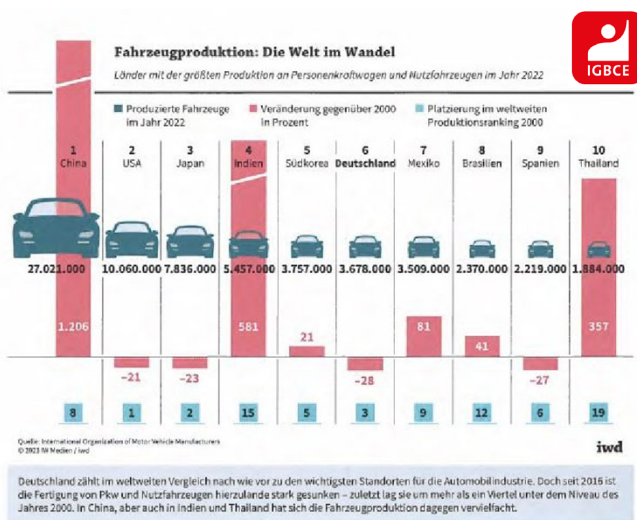
## Eficiente en costos y energía en comparación:

El automóvil eléctrico con batería actualmente sufre las menores pérdidas en el tanque. Aquí, alrededor de 9,500 (es decir, el 95 por ciento) de la energía original (10,000 megavatios-hora) permanece en la estación de carga. El automóvil de célula de combustible sigue en segundo lugar. Aquí, la producción de hidrógeno mediante electrólisis como paso intermedio es claramente notable. En consecuencia, solo alrededor de 6,400 megavatios-hora (es decir, el 64 por ciento) de la energía original todavía está disponible como hidrógeno en la bomba de gasolina. La provisión de combustibles sintéticos es la menos eficiente, ya que se producen más pérdidas durante la síntesis de combustible además de la electrólisis. En la bomba de gasolina, solo alrededor de 4,700 megavatios-hora (es decir, el 47 por ciento) de la electricidad renovable permanece como e-combustible.

## Soluciones a desarrollar por el Gobierno Alemán para impulsar el mercado:

- ... Reducir impuestos sobre la corriente de carga
- ... Alinear más estrechamente el impuesto de vehículos y vehículos de empresa con las emisiones de CO2
- ... Cuota eléctrica en toda la UE para flotas de empresas y proveedores de leasing
- ... Depreciación especial para empresas que adquieren automóviles eléctricos
- ... Promover todas las marcas, pero solo si tienen una participación de valor agregado europeo
- ... Obligar a las estaciones de servicio a instalar puntos de carga rápida
- ... Requisitos e incentivos para más puntos de carga en centros urbanos, edificios residenciales, lugares de trabajo y puntos de venta al por menor
- ... Apoyar a los hogares de bajos ingresos con arrendamiento de vehículos eléctricos de batería (BEV).

## Alemania: IGBCE



Los recortes en la producción automotriz y de camiones se deben a la sobre capacidad, altos costos de energía y competencia de fabricantes asiáticos. A pesar de ello, las empresas alemanas continúan obteniendo ganancias. En una conferencia de consejos de empresa de fábricas de neumáticos, se emitió la "Declaración de Kassel". En ella se demanda la cooperación entre empresas y sindicatos para mantener la producción de neumáticos en Alemania y aprovechar el conocimiento de los empleados. También se pide invertir en métodos de producción sostenibles y cooperar más estrechamente con fabricantes de automóviles y camiones. Además, se exhorta al gobierno alemán a presionar a la UE para extender las medidas antidumping a ciertos neumáticos asiáticos. Se propone establecer programas de inversión para neumáticos futuros y promover la conversión a fuentes de energía renovable en la industria de neumáticos. También se sugiere legislar para dificultar el cierre de empresas rentables.

## INFORMES:

España: USO Industria.



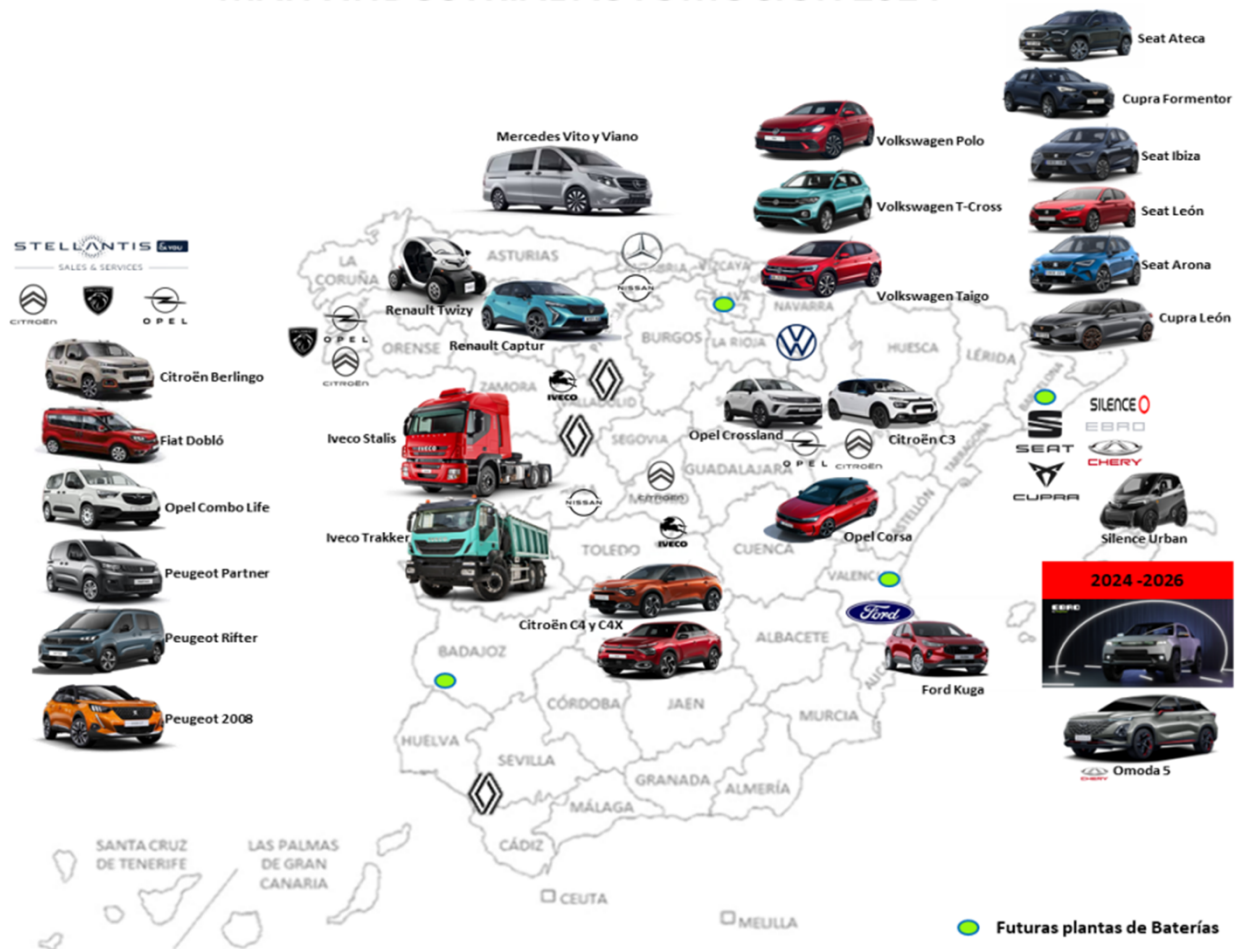
España es el segundo país productor de automóviles y el octavo país en exportaciones mundiales. Contamos con 17 plantas de automoción en 10 comunidades autónomas, con 15 centros de tecnológicos y 10 clústers de automoción, además de un potente ecosistema con un millar de empresas de componentes de vehículos pertenecientes a 720 grandes grupos empresariales, que dan nada más y nada menos que empleo directo a más de 230,000 personas en el sector de la fabricación del automóvil.

Nueve provincias albergan alguna factoría dedicada a la producción de automóviles: Barcelona, Valencia, Zaragoza, Vitoria, Navarra, Madrid, Palencia, Valladolid y Pontevedra.

Stellantis Vigo, Madrid, Figueruelas (Zaragoza), Renault Palencia y Valladolid, Iveco Valladolid, Mercedes-Benz Vitoria, Volkswagen Landaben (Navarra), Seat Martorell (Barcelona), Silence, Ebro y Chery, como novedad y noticia a destacar por su importancia en el sector ubicadas en los terrenos de la empresa Nissan en Barcelona que cerró sus puertas en el 2021, Ford Almussafes (Valencia) y como vehículos industriales y pesados, la compañía Iveco produce en Madrid y Valladolid.

Dentro de las subvenciones realizadas por el gobierno de unos 320 millones de Euros y con el plan PERTE del vehículo eléctrico y conectado, se han financiado proyectos como la electrificación de la fábrica de Seat en Martorell o la fabricación de los componentes de baterías de Gestamp o el desarrollo de cargadores eléctricos ultrarrápidos de la empresa Wallbox o el de la planta Lote Energy en Tarragona y también en el marco del programas "Moves" singulares a Cataluña le han correspondido 86 millones de euros para financiar hasta 65 proyectos, muy importantes y cabe hacer mención al proyecto Ebro ecopower para el lanzamiento del primer pickup español 100% eléctrico.

## MAPA INDUSTRIAL AUTOMOCION 2024



### Situación reindustrialización en Cataluña, España.

La empresa Btech, encargada de reindustrializar la antigua fábrica de Nissan en Zona Franca, ha hecho oficial, la firma de una alianza con el fabricante de automóviles Chery, lo que garantizaría la viabilidad de la planta y más de 600 empleos. La entrada de Chery es crucial y ha sido un chorro de vida para el sector industrial en Cataluña y en España. Chery planea ensamblar vehículos a partir del otoño de 2024, aumentando la producción en los siguientes años, además, Barcelona será su punto de entrada para el mercado europeo. En resumen, la alianza con Chery, asegurar el futuro industrial de la Zona Franca y convertir a Barcelona en un centro de fabricación de automóviles eléctricos para toda Europa. Hito Histórico sin precedentes en nuestro país, en el cual hay que destacar el buen trabajo sindical llevado a cabo por Sigén-Sir Usoc, sindicato mayoritario en las negociaciones desde el cierre de la planta por Nissan en 2021.

Hace unos meses ya anunció que su marca Omoda utilizará las instalaciones del puerto con Auto Terminal Barcelona para distribuir su vehículo Omoda 5 al mercado español y europeo. Y ya ha mandado su primer barco con 700 coches. En este sentido, los vehículos de Chery están engrosando el flujo de importaciones que llegan al Puerto de Barcelona, donde más de 1 de cada 3 coches que llegan al "Port" de Barcelona, ya son eléctricos (y la mayoría de ellos chinos).

### Seat Martorell, Barcelona:

Seat ha anunciado la finalización de la planta de ensamblaje de celdas de baterías para coches eléctricos en su fábrica de Martorell para el primer trimestre de 2025. No obstante, su funcionamiento esperará a que la gigafactoría de PowerCo en Sagunto comience su producción a finales de 2024 o principios de 2026. Esta noticia se dio durante un evento con la presencia del Rey de España, el Ministro de Industria, el Presidente de la Generalitat de Cataluña, entre otros. La planta producirá 1,400 conjuntos al día, destinados a modelos como el Cupra Raval y el Volkswagen ID.2. Las instalaciones tendrán 64,000 metros cuadrados, con características sostenibles como paneles solares y sistemas de recogida de agua de lluvia. Se crearán 500 empleos y el proyecto forma parte del plan Future Fast Forward (F3), con una inversión de 300 millones de euros y financiación adicional del Perte Vec II. Seat destaca la necesidad de un mayor apoyo gubernamental, mientras que Volkswagen resalta su compromiso con el sector automotriz español y la producción de soluciones de movilidad sostenible para Europa.

### Grupo Stellantis en España

Las negociaciones entre Stellantis y CATL para establecer una gigafactoría de baterías en Aragón han avanzado considerablemente, buscando una fuerte financiación del Perte VEC III del Gobierno de España. Se estima que la inversión podría superar los 2.000 millones de euros, generando 3.000 empleos directos y convirtiéndose en una de las mayores inversiones en la historia de Aragón. La fábrica se ubicaría en Figueruelas, ocupando aproximadamente 60 hectáreas junto a la actual factoría de Stellantis para facilitar la operatividad y las sinergias. El acuerdo inicial entre CATL y Stellantis se estableció en noviembre de 2023, comprometiéndose a suministrar baterías en las plantas europeas. Además de servir a Stellantis, la megafactoría también sería proveedora para otras marcas. El presidente de Aragón ha solicitado al Gobierno de España una rápida llegada de ayudas para la fábrica de automóviles, destacando las ventajas de Aragón como ubicación estratégica y su compromiso con las energías renovables, aunque se sigue estudiando y no hay nada claro aún.

### Ayudas Electrificación en España:

España avanza en materia de electrificación pero a un ritmo lento y alejado del conjunto de la Unión Europea. Rozamos los 30.000 puntos de recarga en 2023, con un incremento de un tercio respecto al año anterior, pero lejos de los 45.000 puntos fijados como objetivo y que cuyo objetivo este año es de llegar a los 64.000.

En ventas de vehículos, en lo que llevamos de año, no ha empezado bien ya que deberíamos tener un mercado entorno a 280 mil turismos electrificados, es decir una media de unos 23 mil cada mes, en los dos primeros meses del año se han vendido unos 8.500, representando un 18,47%

Ni en mercado ni en infraestructuras estamos en los niveles medios de Europa y las ayudas que se tienen no funcionan visto lo visto.

El PLAN MOVES es un sistema de ayudas para la compra de vehículos eléctricos (y otros tipos de vehículos) instaurado por el gobierno de España con el fin de incrementar la adopción de la movilidad eléctrica, reducir las emisiones por transporte y rejuvenecer el parque vehículos del país. Tiene tres versiones, pero la más importante es el Plan Moves III que se puso en efecto a inicios de abril de 2021 y otorga importantes ayudas, que consisten en: 4.500 euros + 1.000 euros (descuento obligatorio en concesionario) + 2.500 euros (por achatarramiento). Es decir, un total de 8.000 euros, siempre incluyendo ese descuento de la marca para poder formar parte del programa.

Las furgonetas eléctricas, los híbridos enchufables y las motos eléctricas también pueden beneficiarse con cuantías distintas. En particular las furgonetas pueden obtener hasta 10.000 euros, pero las motos hasta 1.300. Además, para autónomos, particulares, comunidades de propietarios y entidades locales que no desarrollen actividad empresarial las ayudas del Plan MOVES III cubrirán hasta el 70% del coste de la instalación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos. La ayuda se incrementará un 10% adicional en municipios de menos de 5.000 habitantes, hasta el 80%.

Uno de los mayores problemas tiene relación con la forma en que se accede al Plan MOVES. Cada comunidad autónoma debe de gestionar las ayudas, imponiendo sus propias variaciones a los requisitos, dificultándolos aún más. Además, el propietario del vehículo eléctrico debe comprarlo sin saber si se le otorgará o no las ayudas. Además de tiempos altísimos para que la administración conteste, de más de un año en muchos casos y en el caso de que se obtenga la ayuda, el importe de esta se tiene que declarar posteriormente en la Declaración de Hacienda, por lo que la ayuda nunca llega en su totalidad al consumidor. En definitiva, **el Plan MOVES en todas sus variantes se ha convertido en un desastre**, con fuertes críticas desde diferentes sectores: asociaciones, propietarios, marcas y concesionarios. Dicho plan finaliza en Julio de este año, con lo que no se prevé, ningún avance, aunque el presidente del Gobierno ha asegurado que hay voluntad política, y recursos, para diseñar "en las próximas semanas" un plan MOVES mucho más eficaz que ayude a impulsar de verdad la movilidad eléctrica. La mera lógica dicta que es en estos puntos donde debe mejorar el plan MOVES en su nueva edición, son precisamente los que ha propuesto recientemente AEDIVE, patronal del coche eléctrico en España.

#### **-Ayudas directas.**

Que sean los gobiernos autonómicos o los concesionarios los que adelanten la ayuda para que el comprador reciba el incentivo en el momento de comprar el coche y no meses, o años, después. La media de espera está entre los 10 y 18 meses.

#### **-Incentivo íntegro.**

Que el comprador reciba la ayuda completa y no tenga que declarar un porcentaje a Hacienda según la renta. Para ello estos incentivos deben dejar de tratarse como ganancias patrimoniales. Este porcentaje va según la renta y, normalmente, supone estar entre un 24 % y 30% del total de la ayuda. Así, los 7.000 euros de incentivo (el máximo en un eléctrico) se quedan en 5.670 euros y 5.320 euros respectivamente.

#### **-Ayudas más altas para las rentas más bajas.**

Poder optar o no a los incentivos del MOVES depende del precio del coche: el límite está en 54.450 euros incluyendo el IVA. Pero sería más justo que el límite lo marque la renta del comprador, favoreciendo al que más necesita con ayudas progresivas. Ahora mismo la única bonificación adicional es de un 10 % sobre el importe de la ayuda que disfrutaban autónomos, usuarios de movilidad reducida y residentes de localidades de menos de 5.000 habitantes.

#### **-Solicitud más sencilla.**

Aunque las ayudas del MOVES son estatales, las gestionan las comunidades autónomas. Así, el proceso no está unificado lo que es un dolor de cabeza para usuarios, vendedores e instaladores (en el caso de los incentivos para puntos de carga). El sistema de ventanilla única, que ya se aplica en otros países europeos, podría ser una buena solución. Y en todo caso, las condiciones deberían estar unificadas.

#### **-Fórmulas más allá de las ayudas: a vueltas con el IVA reducido.**

Por otra parte, hay otras opciones para reducir el precio de los coches eléctricos además de las ayudas o de que los fabricantes apliquen rebajas. Por ejemplo incentivos fiscales. Y lo ideal es que fueran directos, como el IVA reducido.

Esta fórmula se aplica por ejemplo en Noruega: hasta el año pasado el IVA no se aplicaba en los coches eléctricos lo que ha catapultado sus ventas. Ahora lo ha redefinido por el agujero que estaba suponiendo a las arcas públicas y otros motivos: se aplica un IVA reducido al 4 % o al 12,5 % según el precio del coche. En otros países como Portugal o Países Bajos el IVA se deduce posteriormente. En España se propone que sea del 4 %.

Ya se verá, que es lo que pasa a partir de Agosto.

#### **En resumen:**

El Plan MOVES en España está avanzando lentamente en términos de electrificación, con un aumento insuficiente en el número de puntos de recarga y un bajo desempeño en las ventas de vehículos eléctricos. Aunque el Plan MOVES III ofrece importantes ayudas para la compra de vehículos eléctricos, su acceso es complicado y el proceso de solicitud es largo y burocrático. Además, las ayudas no se entregan en su totalidad al consumidor y deben ser declaradas posteriormente en la Declaración de Hacienda. AEDIVE, la patronal del coche eléctrico en España, ha propuesto mejoras para el próximo Plan MOVES, como proporcionar ayudas directas al comprador en el momento de la compra, asegurar que el comprador reciba el incentivo completo y simplificar el proceso de solicitud. También se sugiere considerar fórmulas como la reducción del IVA para hacer que los vehículos eléctricos sean más asequibles. El futuro del Plan MOVES y su impacto en la movilidad eléctrica en España se verá a partir de agosto.

## INTERVENCIONES:

Republica Checa y Eslovaquia: CMKOS OS KOVO y OZ COBO



La situación de la República Checa y de Eslovaquia está en una transición hacia vehículos eléctricos y la reducción de emisiones. Jaroslav Kopanica, responsable del sector de automoción del sindicato eslovaco OZ KOVO, destaca la falta de asequibilidad de los vehículos eléctricos para la mayoría de los eslovacos, cuyos salarios promedio no alcanzan los precios de estos autos. La carencia de infraestructura de recarga y la posible amenaza para el empleo debido a la prohibición de la venta de coches de gasolina y diésel en Europa también son preocupantes.

La industria automotriz es vital para ambos países, representando una parte significativa de su PIB y generando cientos de miles de empleos. Sin embargo, la transición hacia vehículos eléctricos plantea desafíos, ya que estos requieren menos mano de obra en su fabricación que los motores de combustión. Esto podría poner en peligro puestos de trabajo a largo plazo, especialmente en una región dependiente de la industria automotriz.

A pesar de la importancia de la industria automotriz, la producción de vehículos eléctricos sigue siendo limitada en comparación con los de combustión. Además, la dependencia de la inversión extranjera en la industria automotriz plantea preocupaciones sobre la autonomía de decisiones y el impacto en los trabajadores locales.

La digitalización también está transformando la industria, con inversiones en robotización que podrían reducir aún más la demanda de mano de obra. Sin embargo, se destaca la necesidad de garantizar empleos de calidad en esta transición, con una atención especial en los trabajadores de las cadenas de suministro.

La transición justa hacia vehículos eléctricos y la reducción de emisiones requiere una planificación cuidadosa y la participación de sindicatos y autoridades públicas. Se destaca la importancia de crear nuevos empleos de calidad en sectores como la producción de baterías y el transporte público descarbonizado.

La reciente invasión rusa de Ucrania añade incertidumbre a la transición, con posibles repercusiones en la cadena de suministro y en la disponibilidad de recursos clave para la fabricación de vehículos eléctricos. Sin embargo, se reconoce la necesidad de acelerar la adopción de soluciones sostenibles en medio del contexto geopolítico actual.

En resumen, el texto resalta los desafíos y oportunidades que enfrentan Eslovaquia y la República Checa en su transición hacia vehículos eléctricos, subrayando la importancia de una transición justa y la creación de empleos de calidad en este proceso.

Polonia: NSZZ Solidarnosc Metalowców



La planta de Bielsko Biala, será clausurada quedando solamente la de Tychy, donde se producen el trío de B-SUV de FIAT, Jeep y Alfa Romeo. Para Stellantis, cerrar esta planta es clave en su estrategia, especialmente al reducir los enormes costes fijos de mantenimiento de unas instalaciones que solo se ha dedicado a la producción del motor diésel mencionado, pero es un duro golpe para la zona, aunque la buena noticia es que, Ionway, un nuevo fabricante europeo de materiales para baterías de vehículos eléctricos con sede en Bruselas, establecerá su primera planta de producción de material activo de cátodo (CAM) en Nysa, Polonia, junto a la planta de CAM de Umicore. Esta joint venture, respaldada por PowerCo SE del Grupo Volkswagen y Umicore, busca expandir la presencia en la UE en la movilidad eléctrica, con planes de aumentar la capacidad de producción anual a 160 GWh para finales de la década, suficiente para 2,2 millones de vehículos eléctricos de batería. La inversión se espera que cree unos 900 puestos de trabajo industriales hacia el final de la década, con el Gobierno polaco ofreciendo 350 millones de euros en subvenciones en efectivo. La construcción comenzará tan pronto como se obtengan los permisos, con la producción prevista para comenzar después de la construcción, satisfaciendo la demanda de la gigafactoría de celdas de Salzgitter utilizando la capacidad de producción existente de Umicore en Nysa antes de que comience la producción en 2025.

## INTERVENCIONES:

Francia: CFDT FGMM Metallurgie



Todos los grandes fabricantes incrementaron sus ventas, pero con diferencias notables.

Stellantis, que es el 'número uno' del mercado francés, sólo las aumentó un 1,85 % hasta 486.868 automóviles, 280.000 vehículos menos de lo previsto, de forma que su cuota bajó al 27,42 %. La principal razón de ese pobre resultado fue la caída de sus dos principales marcas, Citroën (-3,04 % con 125.932 coches) y Peugeot (-1,67 % con 241.512).

El grupo Renault, por su parte, creció el 18,29 % hasta 437.002 vehículos, y eso gracias al avance de sus marcas Renault (+17,56 % con 277.914 unidades), Dacia (+19,51 % con 156.390) y Alpine (+25,96 % con 2.693).

También se han conseguido expansiones importantes con los otros tres mayores fabricantes del mercado francés: Volkswagen (+25,23 % a 244.419), Toyota (+9,76 % a 113.625) y BMW (+23,49 % a 87.794).

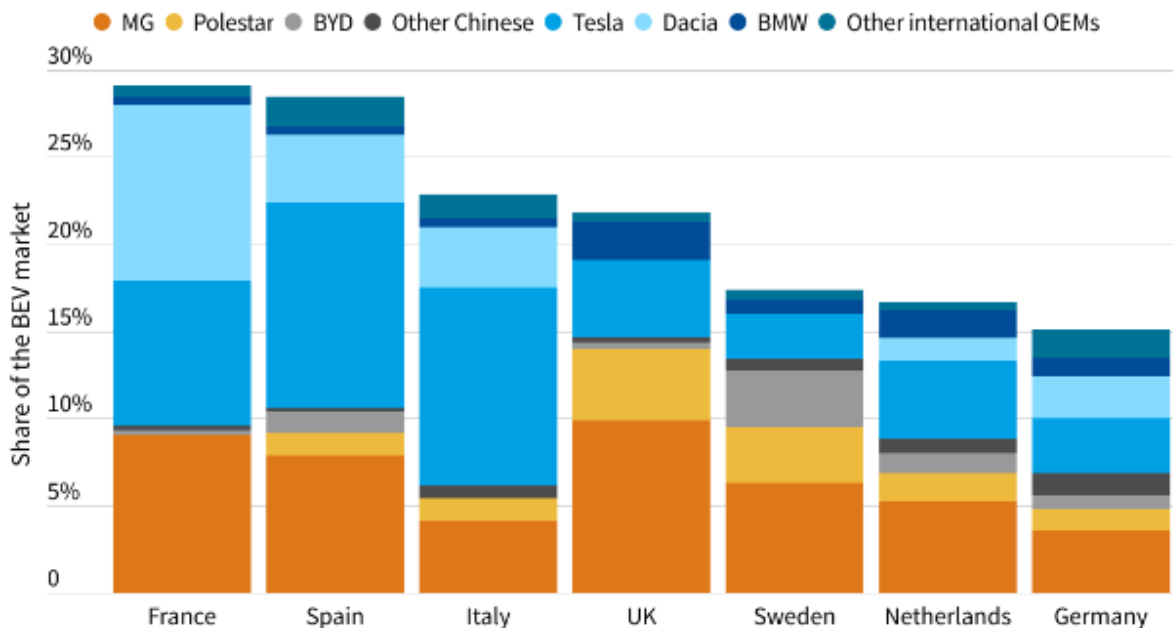
Tesla, especialista estadounidense de vehículos eléctricos de gama alta, dio un salto del 115,90 % con 63.041 matriculaciones. Fue la mayor subida en términos relativos entre los pesos pesados.

China ha conseguido en poco tiempo hacerse con el liderazgo en las ventas de coches eléctricos en Europa. En un intento de contrarrestar su avance, **Francia ha retirado las ayudas a la compra**, de hasta 7.000 euros, a los coches eléctricos fabricados en China y a cualquier coche fabricado fuera del continente europeo.

Así, desde el pasado 15 de diciembre, ha dejado sin ningún tipo de ayudas al 30% del mercado de los coches eléctricos en Francia. Ese 30% de las ventas lo hacían unos 21 modelos de coches que ahora se quedan fuera del sistema de ayudas. Y salvo uno, el Kia e-Niro, todos son modelos fabricados en China.

En la gráfica podemos ver las ventas de vehículos eléctricos chinos en algunos mercados automovilísticos importantes.

### Chinese BEV sales in some large car markets



Scope: BEVs made in China in 2023

Source: T&E estimates based on Dataforce



## INTERVENCIONES:

Turquía: TÜRK Metal



Oyak Renault mantiene su posición como mayor fabricante de automóviles de Turquía con más de 200.000 unidades, seguida por Ford Otosan y Tofas. Tiene fabricas de Renault, Dodge, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Togg y Toyota, en el que Türk Metall es el sindicato mayoritario.

La situación del sector automotriz en Turquía está influenciada por varios factores. Históricamente, Turquía ha sido un importante centro de producción de vehículos y componentes automotrices, con varias compañías globales que tienen plantas de fabricación en el país. Sin embargo, en los últimos años, el sector ha enfrentado desafíos significativos.

Uno de los principales problemas ha sido la desaceleración económica y la volatilidad de la lira turca, lo que ha afectado la demanda interna de vehículos. Además, la pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto negativo en la producción y las ventas de automóviles en todo el mundo, incluida Turquía.

Otro factor importante es la competencia global en la industria automotriz. Turquía compite con otros países en términos de costos laborales, acceso a materias primas y condiciones comerciales. Además, los avances en tecnologías de vehículos eléctricos y autónomos están remodelando la industria, y Turquía necesita adaptarse a estos cambios para mantener su competitividad.

A pesar de estos desafíos, el gobierno turco ha expresado su compromiso de apoyar al sector automotriz y ha implementado políticas para fomentar la inversión y la innovación en la industria. Además, Turquía sigue siendo un importante centro de producción para algunas marcas automotrices globales, lo que proporciona empleo y contribuye a la economía del país, aunque tienen falta de accesos a créditos y el precio del combustible no para de subir, cosa que para este 2024, hay cautela por los riesgos que pueda acarrear el incremento de los precios en la venta de vehículos.

Portugal: FIEQUIMETAL



La fábrica de Mangualde, satélite de la de Vigo (España), hará la versión electrificada de las furgonetas que se ensamblan en la filial española que tiene su fabrica en Vigo.

Stellantis adelantará a este año la fabricación de vehículos eléctricos en su planta de Mangualde, que estaba prevista para 2025. Pero la situación en el país es socialmente alarmante, ya que hay mucha inestabilidad y controversias.

Los convenios quieren que sean por 3 años, con salarios bajos y sin contar con planes para mejorar la ergonomía de los operarios en las líneas de montaje.

Los incentivos para la compra de un vehículo eléctrico por parte del gobierno es de 5.000€, siempre que se cumplan los requisitos requeridos para ello.

Fabricantes y modelos fabricados en el país:

- Volkswagen (Autoeuropa): VW T-Roc, Sharan, Seat Alhambra.
- PSA (Mangualde): Citroën Berlingo, Peugeot Partner y Opel Combo.
- Mitsubishi (Fuso): Fuso Canter.
- Toyota (Caetano): Land Cruiser.
- Adamastor (Porto): P003RL, fabricado a mano.

## INTERVENCIONES:

**Bélgica: ABVV Metaal**



**Volkswagen AG:** producción de baterías y automóviles de pasajeros para Audi.

**Automóviles Gillet:** producción de automóviles de pasajeros para Gillet sports cars.

**Volvo Car Corporation:** producción de automóviles de pasajeros para Volvo.

**Volvo Group:** producción de vehículos pesados para Volvo Trucks.

**DAF Trucks:** Cabinas y ejes.

Los sindicatos Belgas, ven con preocupación el futuro de las plantas. En Volkswagen la línea del ensamble del Audi A1, ha pasado a ensamblar el Audi Q8 E-tron, pasamos de un utilitario a un coche de gama premium y totalmente eléctrico que ha llevado a despidos a través de un SMS

**Italia: CGIL FIOM, FIM-CISL, UIL M**



El mercado de los coches eléctricos en Italia está en continuo crecimiento. Según datos de la Asociación Nacional de la Industria del Automóvil, en 2023 las ventas de coches eléctricos en Italia alcanzaron las 115.000 unidades, con un aumento del 70% respecto a 2022.

Este crecimiento se debe a varios factores, entre ellos:

**•Costo del seguro estándar:**

El seguro de coche eléctrico tiene precios acordes con los seguros de coche diésel y gasolina. Es bueno conseguir varias cotizaciones de seguros para tu vehículo eléctrico para evaluar cuál es el mejor y compararlo con otras cotizaciones de vehículos diésel o gasolina.

**•La introducción de incentivos estatales:**

El Estado italiano ofrece incentivos para la compra de coches eléctricos, que oscilan entre 3.000 y 5.000 euros.

En Italia se introdujeron incentivos estatales para la compra de coches eléctricos en 2020 y han tenido un impacto significativo en el crecimiento del mercado. Estos incentivos están disponibles para particulares, empresas y administraciones públicas, y pueden alcanzar hasta 5.000 euros. El precio varía dependiendo de si hay desguace o no.

**Stellantis:** El grupo Stellantis va a prescindir de más de 2.500 puestos de trabajo en Italia. Estas medidas llegan justo después del "despido por video conferencia" de 400 trabajadores en Estados Unidos. Estas olas de despido se producen en un contexto de transición energética y tecnológica, en el que la empresa trata de optimizar sus operaciones para seguir siendo competitiva.

El grupo multinacional ha llegado a acuerdos con los sindicatos italianos para prescindir de hasta 1.520 empleados en Turín, entre ellos 300 de la planta de automóviles de Mirafiori y 733 de las oficinas centrales, tendrán la opción de marcharse con una compensación económica, según el sindicato UILM.

En la fábrica de Cassino, donde se fabrican los Alfa Romeo Giulia y Stelvio, entre otros modelos del grupo, habrá medidas de despido voluntario para 850 empleados, así como para un centenar de empleados de su planta de fabricación de motores de Pratola Serra, según ha informado el sindicato FIOM, que no ha firmado los acuerdos, ya que la dirección de Stellantis presiona a los trabajadores y no da garantías futuras y vemos solo pérdidas continuadas de producciones.

### Plantas actuales y modelos:

**Alfa Romeo (Cassino):** Giulietta, Giulia y Stelvio.

**Dallara (Varano de Melegari):** Stradale.

**Ferrari (Maranello):** Portofino, 488, F8, GTC4 Lusso y 821.

**FIAT (Pomigliano d'Arco):** Panda

**FIAT (Melfi):** 500X

**FIAT (Mirafiori):** 500e

**Jeep (Melfi):** Renegade y Compass.

**Lamborghini (Sant'Agata Bolognese):** Huracán, Avetandor y Urus.

**Maserati (Grugliasco):** Ghibli y Quattroporte.

**Maserati (Mirafiori):** Levante

**Mazzanti (Pontedera):** Evantra.

**Pagani (San Cesario sul Panaro):** Huayra.



## INTERVENCIONES:

### Austria: GPA



Austria cuenta con la producciones del Mercedes Clase E, Clase M y el SLS AMG, los BMW X3, Serie 5 y Z4, los MINI Countryman y Paceman, Peugeot RCZ, Jeep Commander y Grand Cherokee, Chrysler PT Cruiser, 300C y Voyager para el mercado europeo, Aston Martin Rapid, Jaguar E-Pace e I-Pace y Toyota GT Supra europea.

Los vehículos híbridos y eléctricos supusieron casi la mitad de las nuevas matriculaciones registradas en Austria en 2023, alcanzando un 48% del total de colocaciones durante el año según datos revelados por la oficina estatal de estadísticas. La repartición, llamada Statistik Austria, informó que entre enero y diciembre del año pasado se comercializaron 239.150 vehículos nuevos, lo que implica un alza de un 11,2% respecto al año anterior, con un importante avance en las ventas de vehículos eléctricos o híbridos en relación con los que montan bloques de combustión.

GPA, ve con recelo estos datos, ya que se encuentran actualmente con muchas subcontrataciones y ven que perderán un 30% en negocio automovilístico por la electrificación de los vehículos.

Cada vez hay más recortes en las plantillas y más mano de obra barata

### Países Bajos: FNV



El año pasado se inauguró la planta de montaje de DAF para camiones eléctricos que se encuentran en la planta de producción principal que DAF tiene en Eindhoven (Países Bajos) y desempeñarán un papel fundamental a la hora de afianzar la posición de liderazgo de la empresa en la provisión de soluciones de transporte sostenibles.

La nueva planta de montaje de camiones eléctricos de DAF abarca un área de 5000 m2 e incluye dos líneas de montaje secundarias donde se preparan los paquetes de baterías y el módulo de accionamiento eléctrico, que consta del paquete de baterías delantero, la caja de conexiones de alta tensión y los sistemas auxiliares eléctricos y además les ha sido recientemente una planta de baterías que estaba en pugna con Austria y Alemania.

### Suecia: IF Metall



Situación normalizada con un repunte del grupo Volvo y Scania con récord de ventas, aunque con despidos de plantillas, que a su vez se compensan con 400 empleos nuevo debido a la construcción de una nueva planta de Baterías para Volvo cars, donde la dirección de Volvo planea más inversiones para el desarrollo del vehículo eléctrico y en investigación.

Northvolt, fabricante sueco de baterías para vehículo eléctrico, acaba de anunciar que ha conseguido un "préstamo sin recurso" de 5.000 millones de dólares. La compañía empleará esos recursos en expandir su megafactoría Northvolt Ett en el norte de Suecia y, así mismo, en ultimar su planta de reciclaje de baterías, única en Europa. La operación supone el crédito verde más voluminoso de la historia del Viejo Continente hasta la fecha, o "un hito para la transición energética europea", en palabras de Peter Carlsson, el director ejecutivo de Northvolt.

Scania también invierte en vehículo eléctrico aunque sus ventas no han sido las esperadas, aunque se están recuperando en lo que va de año.

## INTERVENCIONES:

Hungría: VASAS MET



En su territorio se encuentran fabricantes como Audi, Mercedes-Benz y Suzuki. Pero también firmas centradas en la producción de vehículos eléctricos como la china BYD, llamada a ser la competencia directa de Tesla, que se ha decantado por establecer su primera factoría europea en Szeged (sureste de Hungría).

BMW tiene también previsto que el nuevo BMW i3 Neue Klasse se produzca allí, de la misma forma que su batería, que estará fabricada por CATL.

Por otro lado y a nivel social, hay muchas quejas ya que las reglamentaciones para la construcción y ensamble de baterías y vehículos no van acompañadas de ningún seguimiento por parte del estado y se registran fugas de líquidos contaminantes y producciones en secreto.

También hay mucho inmigrante que busca trabajo con sueldo muy bajos.

En temas de ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos el estado ha creado unas subsidios con variaciones entre 7.000€ y 10.000€ para VE e fondos Europeos.