



Nota de Prensa

LAS I JORNADAS SINDICALES DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN INSTAN A PONER FIN A UN MODELO EMPRESARIAL DE BENEFICIOS MULTIMILLONARIOS BASADOS EN RECORTES Y PRECARIEDAD LABORAL Y “CHANTAJE” A LAS INSTITUCIONES

Las jornadas están organizadas por el Sindicato de Trabajadores de Opel (STOPEL) y STM, de la factoría Ford Valencia, y asisten además representantes de CUT en Citroën Vigo; LAB, en Volkswagen Navarra y Mercedes-Benz Vitoria, y TU, en Renault España. Representan a los empleados de más del 90% de las marcas del automóvil que tienen factoría en España y dan empleo directo a 60.000 trabajadores

Los sindicatos denuncian la “avaricia” de las multinacionales del automóvil y exigen que las cuantiosas ayudas públicas y fondos europeos que reciban estén condicionados a mantener todos los puestos de trabajo y mejorar las condiciones de contratación

Garantizar igual salario para igual trabajo en las plantas, fomentar el empleo femenino, reducir las jornadas laborales o combatir la deslocalización de las empresas auxiliares son otros temas abordados

(Sábado, 23 de octubre de 2021).- La industria del automóvil en España parecía indestructible, pero es un “gigante con los pies de barro”. Este es el mensaje que cinco sindicatos alternativos han resaltado en las I Jornadas Sindicales del Sector de la Automoción, reunidos desde ayer tarde en Zaragoza para debatir los retos actuales de un sector que consideran que se enfrenta a un futuro muy incierto y nuevos problemas con un modelo empresarial que lleva apostando, especialmente los últimos años, por aumentar beneficios a costa de la precarización de los trabajadores.

En la jornada de este sábado, los representantes de los trabajadores han denunciado como grandes problemas del sector la contratación precaria,



la gran **pérdida de puestos de trabajo en las plantillas**, la **reducción de las condiciones laborales** o el **aumento de jornadas y ritmos de trabajo**. Todos inciden en que las **compañías han aplicado sin pudor políticas de reducción de costes a expensas de los empleados** mientras han mantenido millonarios beneficios.

En esta situación, en las Jornadas Sindicales se considera que las **nuevas circunstancias** que vive el sector, como las **fusiones** empresariales, la crisis de la **covid**, la apuesta por la **electrificación** o la **falta de materiales** suponen **nuevas amenazas para los trabajadores**, que las **empresas automovilísticas** están **aprovechando** para **presionar todavía más** y todo ello hace **temer por el futuro del sector**.

El encuentro busca un **futuro en el que se defienda a los trabajadores** de la automoción, para lo que se exige como punto básico que el **Gobierno de la Nación** actúe con **medidas decididas** para **controlar todas las ayudas** directas e indirectas que se concedan, exigiendo que **vayan ligadas al refuerzo de las plantillas y a la mejora de los salarios y las condiciones** de trabajo. Lo mismo demandan para los **proyectos estratégicos** (PERTEs) con los que estas empresas aspiran recibir **fondos europeos Next Generation UE** para la recuperación postcovid.

Las **jornadas** están **organizadas** por el **Sindicato de Trabajadores de Opel (STOPEL)** y **STM**, de la factoría **Ford Valencia**, ambos pertenecientes a la **Confederación Intersindical**. También asisten **representantes** de **CUT** en **Citroën Vigo**; **LAB**, en **Volkswagen Navarra** y **Mercedes-Benz Vitoria**; y **TU**, en **Renault España**. Representan a los empleados de **más del 90% de las marcas del automóvil** que tienen factoría en España y dan **empleo directo a 60.000 trabajadores**.

Durante los dos **días**, los participantes debaten en el **Centro de Historias de Zaragoza** la **situación de las plantillas** en cada fábrica, la problemática y **retos generales del sector**, el **futuro de los motores de combustión** con el avance del vehículo eléctrico y de hidrógeno y los **desafíos del sindicalismo alternativo**. El objetivo es que **cada sindicato destaque su visión y preocupaciones** para llegar a conclusiones y posibles acciones conjuntas.

STOPEL: “UN SECTOR DE TODO A CIEN”

Daniel Montejo, del Sindicato de Trabajadores de Opel (**STOPEL**) en Figueruelas, considera que los grandes problemas son comunes a todas las plantas y tienen su raíz en que “en España se ha instalado un **sector de la automoción de todo a cien**, centrado en la producción de coches baratos, que dejan menos beneficios que los modelos de alta gama y **requieren más**

volumen de ventas a pesar de que los costes son similares, lo que supone un **peligro para los trabajadores** y la misma **estabilidad económica** del país”.

En el caso de las reducciones de plantilla es muy claro el caso de Opel, la factoría ha pasado **de casi 10.000 trabajadores en 1997 a poco más de 5.000 en la actualidad**, “y a la espera de lo que anuncie la empresa cuando en diciembre se acabe el actual ERTE”. Se acumulan años de pérdidas de complementos y primas. Montejo recuerda que, según algunas estimaciones, la **fabricación de vehículos eléctricos necesita un 25% menos de personal** “y las ayudas para la reconversión deben pasar por los trabajadores”.

De esta manera, sobre la **posible llegada de una gran fábrica de baterías** sobre la que pugnan varias comunidades autónomas, STOPEL asegura que **solo puede paliar empleos perdidos**, pero tampoco “será una panacea”. “Todo trabajo es bien recibido, pero hay que negociar las condiciones. Si es a cambio de subvenciones millonarias que no repercuten en el empleo ni en la estabilidad, seguiremos sin avanzar”.

CUT: “A STELLANTIS NO LE FALTAN PIEZAS”

Desde la planta de Citroën Vigo, **Vítor Mariño** señala que para el sindicato **Colectivo Unido de Trabajadores (CUT)** los problemas del sector se explican por “la avaricia de las empresas”, como la **falta de semiconductores** “que tiene **parte de ficción y parte motivada por sus intereses económicos**, promoviendo la externalización y el just in time”.

Los **parones en la producción** por la falta de materiales como los semiconductores tienen así para CUT fines como **presionar a las instituciones políticas y a sus empresas auxiliares** “porque a Stellantis no le faltan piezas, **le faltan a sus suministradores**, que son quienes van a asumir el coste de incumplir sus contratos”.

El **abuso de los mecanismos de flexibilidad** es otro de los problemas destacados desde CUT, que señala que la factoría viguesa lleva “**once años con ERTes, da igual la situación**”, como medio para “concentrar la producción y bajar los costes sin repercusiones sociales”, a costa de los trabajadores, que consumen sus prestaciones o no son renovados. “**El grupo no está teniendo la responsabilidad social** que ha pedido en otros momentos a los trabajadores”, acusa el sindicato, que también destaca la necesidad de la **defensa de las condiciones laborales** “**frente a un sindicalismo controlado**, que solo hace de correa de transmisión de la dirección”.

LAB: “LAS AYUDAS NO PUEDEN SERVIR PARA DESPEDIR”

El representante del sindicato **LAB** en Volkswagen Navarra, **Raúl Portillo**, destaca la incertidumbre ante la llegada de los motores eléctricos y

nuevas posibilidades como el coche compartido “que tienen que cuantificar qué capacidad de producción y qué empleo van a tener”, por lo que incide en que todas las **empresas que opten a las ayudas europeas “se deben comprometer a mantener el empleo** en su factoría y en las empresas adyacentes que les suministran, no podemos permitir que el dinero público sirva para despedir personal o para una merma de las condiciones de trabajo”.

Como objetivos del sindicato añade además la **contratación en paridad**, señalando que en el caso de Volkswagen “las mujeres ocupan un pírrico 14%” y es preciso fomentar el empleo femenino, ya que “no hay trabajos de un determinado sexo, pero **la mujer no opta** a puestos en la industria **porque no se la contrata**”.

También desde LAB, **Alberto Txasko**, representante en la factoría de **Mercedes-Benz Vitoria**, califica de “obscenos” los beneficios de la empresa, mientras **no dejan de empeorar las condiciones laborales**. La **doble escala salarial** supone que los nuevos contratados **tardan 5 años en igualarse** con sus compañeros y se modifican turnos de trabajo con avisos de menos de 48 horas “que ya **hacen complicado conciliar** y que la empresa todavía quiere ampliar y a coste cero”.

Alberto Txasko señala como muestra de “la falta de respeto a la plantilla y al comité”, la presentación del último ERTE en la empresa. **“Un chantaje, porque se presentó como unas condiciones que caducaban en 24 horas”**, y así “LAB no lo firmó porque no había garantías de mantener el empleo, afectará en la jubilación a los mayores de 55 años y **ha dejado a gente sin trabajar** en septiembre y que no va cobrar hasta noviembre”.

STM: “LA EMPRESA BUSCA ENFRENTARNOS A LOS TRABAJADORES”

Paco González, del **Sindicat de Treballoras i Treballors del Metall (STM)** y miembro del comité de Ford Valencia resalta que la demanda de los consumidores está cambiando hacia nuevos modelos y motores eléctricos, planteando nuevos retos ante los cuales “lo **primero** es la **defensa del empleo**, que entendemos que debe pasar ya por una **reducción drástica de jornada sin recorte salarial**”.

Frente a los recortes, STM subraya la importancia de la **unidad sindical** “en la fábrica y en todo el sector para ser más fuertes” **“pretenden enfrentarnos entre las plantas de Ford en Europa** y hacer una subasta a ver a quien entregan los nuevos vehículos eléctricos.

De la misma manera, incide en la importancia del papel de las **instituciones públicas** “para que **no defiendan los intereses del capital** y esté

al servicio de la ciudadanía frente a las **amenazas de las empresas** con despidos y el cierre de plantas **si no se aceptan rebajas** cuando se negocia un convenio”.

TU: “EL GOBIERNO TIENE UNA MANO MUY AMPLIA CON LOS ERTE”

Por parte de Trabajadores Unidos de Renault España (TU), Miriam Largo señala la necesidad de buscar medios de movilización a nivel estatal alternativos a las huelgas y que también sirvan para **presionar ante las instituciones**, ya que las multinacionales están “acabando lucha obrera y creando más pobreza” mientras que el **Gobierno** las apoya con medidas como **“una mano muy amplia con los ERTE”**.

TU resalta que “ninguna empresa tiene pérdidas”, pero empeoran las condiciones y aumentan los **contratos eventuales** para usar la **amenaza de la renovación para contener las protestas**. Así, en Renault **se ha pasado del 10% de trabajadores eventuales al 80%**, que además cobran el 70% del sueldo base, “que **con las congelaciones, raya la pobreza**”. La estabilidad en el trabajo y que a igual trabajo corresponda igual salario son así las principales reivindicaciones.

Se alerta además de que **este tipo de medidas sigue creciendo**: la empresa ha anunciado que a partir de noviembre el medio turno de tarde de la factoría de Palencia tendrá que desplazarse a Valladolid por la falta de piezas, de forma forzosa si no hay voluntarios “y **todo lo que pasa en Renault, acaba pasando en el resto de empresas**”.

TRASLADAR LAS CONCLUSIONES

Con las **conclusiones finales** se quiere buscar **vías de acción comunes** ante las empresas y las instituciones para **defender a todos los trabajadores** de la **industria del automóvil**, que supone en la actualidad 70.000 puestos directos en España y **cerca de dos millones de empleos indirectos**.

Desde la organización de las Jornadas, Daniel Montejo ha recalado que estas conclusiones “no se pueden quedar aquí. Tenemos que tirar hacia delante y **llevarlas a instituciones y al resto de sindicatos**. Esto tiene que **parar, o** nos vamos a encontrar con problemas muy serios que **vamos a lamentar todos**”.

Entrevistas y más información:

Daniel Montejo , STOPEL (Opel Figueruelas):	627 53 27 92
Paco González STM (Ford Valencia)	615 23 50 27
Vítor Mariño CUT (Citröen Vigo)	605 83 08 02
Alberto Txasko LAB (Mercedes-Benz Vitoria)	658 42 69 85
Miriam Largo , TU (Renault España)	646 60 22 40