

Sindicatos del automóvil reclaman ligar al empleo las ayudas europeas

SERVICIO ESPECIAL

▶ Stopel teme más recortes en Stellantis por la electrificación y llama a la lucha sindical

▶ Acusan de «chantaje» a las empresas por vincular sus inversiones a rebajas salariales

J. H. P.
ZARAGOZA

Cinco sindicatos minoritarios del sector automóvil en España, entre ellos Stopel de la planta de Stellantis en Figueruelas, exigieron ayer en Zaragoza que la concesión de las ayudas europeas a los fabricantes de vehículos se vincule al mantenimiento y la calidad del empleo. Consideran que esta industria, que supone el 10% del PIB de España, vive un momento crucial ante la «política de reducción de costes» de las compañías y los cambios tecnológicos, sobre todo por el salto al coche eléctrico, menos intensivo en mano de obra que el de combustión. A estos cambios se suma el problema de la falta de microchips.

Así lo advierten STM-Intersindical de Ford Valencia (nueve de los 35 delegados del comité); el sindicato nacionalista LAB de Volkswagen Navarra (tres de 29 representantes) y de Mercedes-Benz Vitoria; TU de Renault Valladolid; y CUT de Stellantis Vigo, además del zaragozano Stopel (tres de 33). Todos ellos participan este fin de semana en la capital aragonesa en unas jornadas sindicales de la automoción con el objetivo de «proteger las condiciones laborales» de los trabajadores «frente al modelo productivo de contratos basura y todo a cien» que,



Raúl Portillo (LAB Volkswagen), Daniel Montejo (Stopel Stellantis) y Paco González (STM Ford), ayer en Zaragoza.

a su juicio, se está instaurando en esta actividad.

«Llevamos años y años con recortes de personal», afirmó Daniel Montejo, representante de Stopel, en la rueda de prensa ofrecida para presentar el encuentro, al tiempo que expresó su preocupación por el futuro de la planta de Figueruelas. A día de hoy, apuntó, la línea 1 de producción –centrada en los modelos SUV (Citroën C3 Aircross y Opel Crossland)– «no tiene sustitutos». En este sentido, expresó su temor a que la decisión sobre la renovación o relevo de estos productos coincida en 2023 con la negociación del nuevo convenio colectivo. «Los trabajadores han perdido primas y complementos y desde 2018 los salarios no han aumentado ni el IPC real», agregó.

«Ahora mismo nadie nos asegura el futuro», agregó tras recordar

que el 31 de diciembre finalizará el erte rotativo de hasta 80 días por empleados que aplica la planta por los paros productivos provocados por la falta de microchips.

CAÍDA DEL EMPLEO // Según explicó, la factoría aragonesa ha pasado de casi 10.000 trabajadores en 1997 a apenas 5.400 actualmente. «Para fabricar los coches eléctricos nos dicen que hace falta un 25% menos de personal», alertó, por lo que exigió a los gobiernos para que las ayudas a la electrificación repercutan en los trabajadores. Ante los problemas comunes de las plantas automovilísticas, apostó por «un frente común» de sindicatos alternativos. «Hay que defender el futuro de la planta de Zaragoza, que es el motor económico de Aragón, si no hacemos nada el día de mañana lo vamos a lamentar», consideró.

Paco González, de STM, denunció que los fabricantes no dejan de plantear recortes de salarios y de derechos a pesar de los beneficios e inversiones multimillonarias que tienen. «Hay que defender a la ciudadanía frente al chantaje de las multinacionales», señaló tras recordar el ere de 630 despidos que se ha aplicado este año en la planta valenciana.

Raúl Portillo, de LAB, reivindicó las contrataciones «en paridad» dado que la presencia de las mujeres es muy minoritaria en el sector. «Si no demandan ese empleo es porque no se les contrata», opinó.

Sobre la posible implantación de una fábrica de baterías en Aragón, Navarra o Cataluña, todos restaron valor al proyecto porque «no traerá demasiado empleo» y se preguntaron «a cambio de qué condiciones» será su implantación. ≡