

Propostas da CIG para o sector da automoción



Introdución

Durante o pasado ano 2018, pero se cabe máis no cuarto trimestre, produciuse un descenso da actividade no sector da automoción en Galiza debido a diferentes factores que afectan aos cadros de persoal tanto de PSA Peugeot Citroën como das empresas auxiliares e de compoñentes.

Este descenso da produción está provocando reducións dos cadros de persoal nas empresas principais, non renovando contratos aos traballadores e traballadoras temporais, cunha afectación directa sobre o emprego e a actividade nas empresas subcontractadas e tamén se levan a cabo o inicio de Expedientes de Regulación Temporais de Emprego.

Á Federación de Industria da Confederación Intersindical Galega (CIG-INDUSTRIA) preocúpanos esta grave situación e consideramos como primeiro paso indiciario centrar as nosas propostas en cinco cuestións centrais.

Propostas necesarias para poder afrontar o futuro no sector da automoción sen que sexan sempre os cadros de persoal das empresas os que paguen a crise. É necesario subliñar que esta crise non ten nada que ver coa crise económica do ano 2008, que foi una crise do sistema capitalista.

Esta é una crise técnica que ten que ver coa chegada das novas tecnoloxías e do cambio do papel do automóbil dentro das cidades e a súa incidencia no medio ambiente.

Polo tanto centraremos este documento nestas cinco cuestións:

- Estratexia galega de sector pola aprobación da lei de cambio climático e transición enerxética.
- Política enerxética de país para o sector da automoción.
- Plan de rexuvenecemento dos cadros de persoal.
- Formación de cara ao novo sistema de fabricación.
- Medidas sectoriais.

ESTRATEGIA GALEGA DE SECTOR POLA APROBACIÓN DA LEI DE CAMBIO CLIMÁTICO E TRANSICIÓN ENERXÉTICA

Varios son os factores que afectan e van ter incidencia poñendo en perigo o futuro da automoción en Galiza en canto máis se atrase a adecuación a esta nova realidade:

O futuro do motor diésel está en cuestión.

A inevitábel redución de emisións de óxidos nitrosos (NOx) fará que na vindeira década cada vez sexa máis difícil homologar un coche diésel. A isto hai que engadir a lista de cidades que van prohibir a circulación dos vehículos contaminantes, que irremediabelmente irá aumentando.

A propia lei establece zonas de baixas emisións, que afectarán a concellos de máis de 50.000 habitantes. Tamén fala a propia norma da prohibición destes coches en período de alta contaminación, a posíbel obriga do pagamento nas autoestradas aos vehículos con motores contaminantes ou maiores impostos.

A perspectiva a nivel galego é terriblemente negativa, cunha factoría que produce principalmente vehículos destinados para profesionais e vehículos de baixo custo (low cost) con mecánicas moi sinxelas para o seu abaratamento, en sectores que mercan fundamentalmente vehículos diésel.

Calquera cambio no mercado que pase por prescindir do diésel e apostar por tecnoloxías menos contaminantes que comezan a ser prioritarias noutros países do contorno europeo, poría en serios problemas este sector no noso país.

Cómpre lembrar que preto do 80% da produción galega e do Estado español se exporta a outros países.

A necesidade de apostar polos coches híbridos e eléctricos.

Existe unha aposta global polos automóbiles menos contaminantes e máis respectuosos co medio ambiente, coa adopción de medidas para alcanzar un parque de turismos e vehículos comerciais lixeiros sen emisións directas de CO₂.

Unha aposta que leva moitos anos de vantaxe aos gobernos do Estado español e galego; esta situación prodúcese nun mundo onde a ditadura dos mercados e as decisións políticas dunha Unión Europea influída por diferentes lobbies, son as que marcan o futuro industrial. Ante esa situación a automoción galega tamén está quedando relegada.

A aposta polos coche de baixo custo e motor diésel e gasolina pon a Galiza nunha situación moi débil e irrelevante, poñendo en perigo a subsistencia das empresas e dos nosos postos de traballo.

O goberno da Xunta de Galiza non pode ser un simple instrumento de publicidade institucional, mostrando que ten unha intensa relación co CEAGA, cando a dura realidade é que ten un papel submisivo, mostrándose como un goberno pusilánime ás ordes da dirección de PSA Peugeot Citroën.

Precisamos o impulso da Administración para volver coller o camiño do futuro.

O coche autónomo.

Entendemos o coche autónomo como unha estratexia corporativa do CEAGA para marcar a idea de estar á vangarda tecnolóxica no sector. Pero a dura realidade é que non é o coche autónomo o que está a marcar o futuro inmediato na automoción.

Ao contrario, estamos quedando nunha posición moi feble ante o novo camiño que colle a automoción no continente europeo. Consideramos necesario que se fagan públicas as cantidades aboadas nas axudas que se están a destinar por parte da Administración a este proxecto, e canto destas axudas queda en Galiza e canto están a investir en Portugal. País que abraiantemente, e a raíz dos anuncios de aposta estratéxica no coche autónomo en Galiza, nos está collendo a dianteira, unha vez máis polo papel irrelevante da Xunta de Galiza.

Precisamos o investimento da Administración autonómica e estatal nesta tecnoloxía, ademais da eléctrica e híbrida.

A outra realidade, o coche híbrido a gas.

Os vehículos a gas forman parte da nova realidade que en moitos países do noso contorno como medidas para afrontar as altas taxas de contaminación provocadas polos vehículos a combustión.

Os estudos sinalan os vehículos con motor híbrido a gas, en concreto a gas natural, como a verdadeira saída a esta crise do motor diésel, e a aposta polos coches menos contaminantes.

Outra vez Galiza está na cola tanto en Europa como no Estado español. O sector da automoción galega está totalmente afastado desta realidade, e a Xunta de Galiza non aposta por ter unha rede de gasolineras polo territorio para poder acceder a estes vehículos.

Chama bastante a atención que este biocombustíbel, que é moito máis barato e goza de emisións máis reducidas, non sexa unha aposta firme do Estado español.

Os gobernos deste Estado sempre estiveron ao mandato das compañías petroleiras e nesta non ía ser menos, aínda que poida ocasionar a perda de milleiros de postos de traballo.

POLÍTICA ENERXÉTICA DE PAÍS PARA O SECTOR DA AUTOMOCIÓN

Fronte a este sistema perverso que entende a enerxía como un ben máis de consumo e non como un ben básico, desde a CIG-INDUSTRIA demandamos unha tarifa industrial para a automoción á que se poidan acoller as empresas.

Galiza é unha das maiores produtoras de enerxía do Estado. Mais do 30% da electricidade que se produce no país expórtase cara ao resto do Estado. Mentres tanto, atopámonos nun sistema tarifario hipersolidario, no que Galiza non ten ningún beneficio malia os custos sociais, económicos e ambientais que a produción eléctrica comporta á nosa nación. Polo tanto, pedimos unha bonificación para quen produce e exporta.

Mais pola contra, coa realidade enerxética deseñada polo anterior goberno do PP, penalízase as zonas produtoras de electricidade, penalización que se cuantifica nun aumento medio superior ao 2% da tarifa para este ano (aplicación dos Suplementos Territoriais) e que no ano 2019 vai provocar que Galiza teña a tarifa eléctrica máis cara de todo o Estado, e non temos ningunha dúbida de que a patronal vai intentar pasar o custo ás nosas nóminas.

O carácter colonial do Goberno galego fai que se permitan estes espolios sen ningún tipo de contestación e compensación, poñendo unha vez máis os postos e condicións de traballo en perigo.

Como exemplo, os sucesivos pactos do goberno do Estado con Euskadi desde o 2014, que permitiu crear unha tarifa industrial vasca (a denominada euskopeaxe) que anteriormente non existía, por unha cuestión técnica dunhas liñas de distribución concretas e que xa supón un aforro duns 50 millóns de euros/ano, cantidades que de máis pagamos o resto.

Necesitamos que a nosa situación de país produtor nos reporte unha mellor posición para sermos máis competitivos e polo tanto propicie a instalación de novas empresas no país.

PLAN DE REXUVENECIMENTO DOS CADROS DE PERSOAL

A reforma do sistema público de pensións do 2011 e 2013 eliminou o dereito á xubilación parcial aos 61 anos, fixando un período transitorio que rematou o 31 de decembro de 2018. Creando a partir deste ano 2019, e tamén por un período temporal (2019-2022), limitando o novo sistema só para a industria manufactureira e dentro desta só ás actividades que comportan relevante esforzo físico, deixando fóra os traballadores e traballadoras con profesións técnicas e labores administrativos das empresas principais. E que tamén deixa fóra a todas e todos os traballadores e traballadoras das empresas de loxística, carretilleiros/as, almacéns, limpeza, seguridade, multiservizos, ETTs, centros especiais de emprego, falsos autónomos, etc., que prestan servizos para as principais. Empresas principais que, coa escusa da crise, puxeron en marcha procesos de externalización das súas actividades.

Unha medida antidemocrática, unha medida que afonda aínda máis na precariedade da clase traballadora, unha medida que provoca discriminación e desigualdades nos cadros de persoal, unha medida con moitas máis restricións, unha medida que hai que combater.

Con estas medidas a idade de xubilación pasa aos 67 anos. Estas medidas prolongan inxustamente a vida laboral dos cadros de persoal das empresas, que na automoción seguen estando avellentadas nun momento de cambio tecnolóxico moi forte que vai traer unha nova realidade ao mundo do traballo industrial.

É por iso polo que debemos **solicitar ao goberno do Estado que faga as modificacións oportunas e restableza o dereito á xubilación parcial aos 60 anos ou aos 61 anos, como existía antes da reforma laboral.** Como unha medida de rexuvenecemento nas factorías e de xustiza social cun colectivo de traballadores e traballadoras que teñen vidas laborais longas, e para dar entrada aos traballadores e traballadoras máis novas, a xeración máis preparada do país, os mozos e mozas que sofren máis dun 50% de paro e teñen a emigración como única saída laboral digna neste país.

FORMACIÓN CARA AO NOVO SISTEMA DE FABRICACIÓN.

A nova realidade tecnolóxica está afectando laboralmente a todos os sectores, e a automoción non é diferente nesta nova afección. A chamada Industria 4.0 ou cuarta revolución industrial trae consigo a desaparición de actividades no sector que até o de agora eran imprescindíbeis e necesarias.

Os traballadores e traballadoras loxísticos que traballaban en todo tipo de vehículos no interior das plantas vanse ver relegados polos sistemas AGV ou vehículos autorregulados, que xa a día de hoxe comezan a ser unha realidade no sector, e que vai traer como consecuencia a perda de centos de postos de traballo.

A robótica colaborativa que vai quitar milleiros de postos de traballo nas liñas de montaxe e tamén forma parte do novo presente.

Podemos seguir engadindo outro tipo de actividades, como as referidas ao control de calidade coa chegada das cámaras de visión artificial.

En definitiva, son moitos os postos de traballo en verdadeiro perigo, sobre todo no que ten que ver coa actividade máis física nas liñas de montaxe, algo que vai engadido ao aumento da externalización de todo tipo de servizos e que vai levar irremediabilmente á perda de postos de traballo no número de traballadores e traballadoras dos cadros de persoal das empresas principais.

Outra vez topamos coa irrelevancia total e absoluta do Estado español e da Xunta de Galiza, que non pasa máis que por facer actos e xornadas de análise desta nova realidade, pero que non pon ningunha medida concreta enriba da mesa como é o seu deber.

Algo que a día de hoxe é máis necesario que nunca. Nesta nova realidade son as empresas foráneas as que se especializan na aplicación da industria 4.0 exportándoa cara ao noso país. E pola contra son as nosas factorías as que aplican estas melloras tecnolóxicas afondando na perda de postos de traballo directos.

Precisamos que **a formación profesional pública comece a formar en cuestións que abandeiran esta nova revolución industrial, para dar unha saída profesional ás novas actividades e expectativas laborais que se van xerar nas empresas.** E isto ten que ser de forma inmediata para que as empresas principais non se desprendan dos seus cadros de persoal alegando a obsolescencia do traballo que se realiza e os enchan de novas formas de explotación como falsos autónomos, multiservizos ou ETTs, ou traballadores e traballadoras con moitos menos dereitos laborais, pero que estarán mellor formadas para as novas necesidades produtivas, pero sufrindo a explotación laboral e quedando a ganancia deste inmenso aumento da produtividade unha vez máis nas mans do capital.

MEDIDAS SECTORIAIS

- Creación dunha mesa galega da automoción (MGA) integrada polo actual clúster empresarial (CEAGA), as centrais sindicais e as tres universidades galegas.
- Compromiso de todo o sector da automoción de non afondar na precariedade laboral, non abusando coa contratación de empresas de "baixo custo", empresas multiservizos, ETTs, centros especiais de emprego, etc.
- Aplicación do convenio sectorial ou da empresa principal a todos os traballadores e traballadoras do sector da automoción.
- Impulsar un plan galego para a industria da automoción, no que se recollan medidas de apoio ao I+D+I no sector, a especialización cara á produción de vehículos cun maior valor engadido, a optimización dos procesos produtivos, pulando polo aproveitamento das sinerxías entre as factorías principais e a súa industria secundaria.

