



## El coche eléctrico, excusa para la desindustrialización

Recientemente Información Obrera celebró una conferencia en defensa de la industria y de los puestos de trabajo, en la que participaron sindicalistas de distintos puntos del Estado.

En esta conferencia, cuyo resumen se publicó en IO nº 373, participaron sindicalistas del sector del acero, del naval, del automóvil, de equipos industriales y de tractores.

Realmente todos coincidían en que, con la excusa del medioambiente, se trataba de acabar con buena parte de la industria de nuestro país. Ahora la subida del precio de la electricidad, pone en peligro toda la industria electrointensiva.

Pero la subida de la luz no viene dada por ninguna desgracia ni por el calentamiento global. La subida de la luz es debida a las medidas tomadas por los gobiernos europeos y los EEUU frente a la invasión rusa de Ucrania.

Porque, lejos de dedicarse a buscar soluciones a la guerra, aumentan los gastos militares y, al reducir las comparas de gas y petróleo a Rusia, solo queda ponerse en manos de los especuladores. Que aprovechan la ocasión a manos llenas (véanse los escandalosos beneficios de Repsol: entre enero y septiembre, 3.222 millones de euros, un 66% más que en el mismo periodo de 2021).

Nadie más que los EEUU sale ganando de esta guerra. Aumenta los gastos militares que tanto le había costado hasta hora arrancar a Europa. Aumenta la venta de gas licuado de los EEUU que es mucho más caro y además más contaminante. Se extrae por fracking y viene en barcos y luego hay que regasificarlo.

La consecuencia es que los especuladores se forran, aprovechándose de la escasez, y el precio de la energía sube para las familias y las empresas.

Las empresas que consumen mucha electricidad (aluminio, aceros...), se encuentran amenazadas de cierre.

Y los gobiernos europeos y en nuestro entre ellos, nos piden que aceptemos los sacrificios en nombre de la guerra.

Lo que viene a demostrar que la lucha contra la guerra y por la defensa de los puestos de trabajo están unidas más que nunca.

### El caso del sector del automóvil en España

El sector del automóvil en España da trabajo a unas 300.000 personas. La llamada transición al coche eléctrico ha sufrido una serie de aceleraciones. Se ha adelantado la fecha de dejar de matricular coches de combustión interna a 2035. Lo que ha supuesto que ya las empresas del automóvil, en toda Europa, han empezado a anunciar el fin de la fabricación de coches de combustión. Unas fábricas para 2028, otras para 2030.

Alguien puede pensar solo se trata de sustituir un coche de combustión por otro eléctrico pero las cosas son muy distintas.

El coche eléctrico es mucho más caro y además lleva menos piezas. Un 30% menos, por lo que fabricar los mismos coches supone de entrada un 30% menos de mano de obra. Pero es que además al precio actual la compra de estos coches no será ni de lejos algo similar a los actuales.

Un coche eléctrico hoy en día, por ejemplo el Tesla, cuesta entre los 50.000 y los 80.000 euros. Los híbridos son mas baratos, pero siguen siendo de combustión. En España en agosto se han matriculado solo un 2,8% de coches totalmente eléctricos.

¿Quién tiene ese dinero para comprarse un coche eléctrico? Y eso que el gobierno da importantes ayudas que pagamos entre todos para que los que tienen un nivel de renta alto se compren un coche de este tipo.

Por la tanto al ritmo actual no se va a llegar de ninguna manera a los planes de la UE y el Gobierno español. Pero el daño es tremendo porque quien se va a comprar un coche ahora duda si comprar uno de combustión porque no sabe si al año que viene no le van a dejar circular con él.

Todo en nombre de una gran mentira que es la disminución del CO2 y otros gases. Porque lo que se hace es deslocalizar estas emisiones y además el coche eléctrico no contamina si la electricidad que utiliza es renovable, cosa que está muy lejos de ser en Europa y en España.

Otro gran problema es el de las recargas de estos coches. Para empezar nuevamente solo las rentas altas lo tienen fácil. Quien tiene garaje. Los demás a hacer cola o ir a

algún centro comercial en el caso de las grandes ciudades. Si tienes que hacer un viaje tienes problemas porque se tarda mucho, la autonomía es aún pequeña, no hay en todas partes y además no es gratis.

### ¿Un vehículo no contaminante?

Se calcula que para extraer los minerales (litio, grafito, cobalto, tierras raras...) y materias necesarias para fabricar las baterías harían falta más de 300 nuevas minas. Y para colmo en estos momentos el 80 por ciento de las tierras raras conocidas se encuentran en China.

Según la Agencia Internacional de la Energía (AIE), el desarrollo de los coches eléctricos y de las baterías supondría multiplicar al menos por 30 el consumo de minerales de aquí a 2040. La mayor subida sería para el litio, para el que la demanda se multiplicaría por 32; para el grafito, por 25; para el cobalto, por 21; para el níquel, por 19; y para las tierras raras por siete. Y la escasez de materiales llevará a la especulación y la subida de precios, cuestionando el costo de un futuro coche eléctrico, ya casi el doble de caro que uno de combustión interna. Y seguramente aunque mejorará la tecnología, no parece que en estas fechas se vaya a alcanzar algo que sea asequible para la mayoría.

Y a los que defienden el coche eléctrico como no contaminante, hay que recordarles que además del origen de la energía, está también el asunto de los materiales, las tierras, raras, los microchips, y las baterías.

Los materiales para su fabricación son especiales y necesitan tratamientos nada ecológicos para su transformación. Y qué hacer con las baterías. Es el gran problema. No hay manera sana de reciclarlas. El coste es muy alto y además es muy contaminante. Se amontonan, se entierran, se queman... Al final lo de ecológico es un mito.

Pensar en que todo esto de la transición ecológica parte de las buenas intenciones del capital y sus instituciones por salvar el planeta sería pecar de ingenuos.

### El “pacto Verde” de la UE

Todo el llamado plan para hacer de Europa la principal potencia en 2050 y la primera en

equilibrar las emisiones se concentra en el llamado Pacto Verde Europeo de 2019 que es el autentico programa de gobierno de la UE (véase, al respecto, en La Verdad 109, "El contenido de la Ambición verde"). Nada que ver con la defensa del medioambiente. Muy poco verde. Es un plan para movilizar ingentes recursos, hasta un billón de euros para pintar de verde la explotación. La mayor parte para transformar la economía. O sea ayudas a las empresas para cerrar unos negocios y abrir otros. Cerrar minas, centrales de ciclo mixto, empresas del automóvil, se trata de reducir emisiones cerrando empresas. Dándoles dinero. Así Endesa y otras empresas cierran las centrales de ciclo combinado o de carbón con mucho gusto. A cambio abren con ayudas otras de molinos o de placas solares con la garantía de la rentabilidad. Lo que haga falta.

A este plan verde se han añadido los famosos PERTE, proyectos estratégicos para la recuperación y transformación económica, se han movilitado ingentes cantidades de dinero para favorecer estos planes, que van dirigidos fundamentalmente a las empresas.

Por ejemplo hay un PERTE del automóvil. Ford iba a pedir uno para construir un coche eléctrico en Valencia. Después de concedérselo ha renunciado a él. Por la incertidumbre y porque está tanteado al gobierno alemán a ver si les da más dinero.

Recientemente Volkswagen deja en el aire una factoría de baterías, porque "sólo" le han concedido 400 millones de euros.

### Las consecuencias en España

Todo está amenazado, empezando como ya hemos comentado con las giga factorías como la de baterías prometida en Sagunto. Esta operación debería movilizar 10.000 millones, junto con las otras factorías, y los PERTE debían aportar más de 2.000 millones. Pero Volkswagen sólo re-

cibe cerca de 400 cuando, según ellos, necesitan 800. En realidad, las multinacionales implantadas en España son claras. O el Gobierno paga o no hay fabricación de baterías o sea coche eléctrico.

Hemos visto el ejemplo de Nissan, de su cierre y su supuesta reindustrialización. Al día de hoy solo hay dos pequeños proyectos que solo afectarían a unos 400 trabajadores, uno de ellos de producción de un pequeño vehículo eléctrico, pero aún no han sido materializados.

Nos encontramos, pues, en una situación en que todas las empresas del automóvil en España están sometidas a planes de reestructuración, o de supresión de empleo. 1.880 en Seat (en estas condiciones se firmó el último convenio que en compensación conseguía un 6,5 por ciento de aumento salarial y una prima). Es el caso de la Ford ya citado que también chantajea al gobierno para que le dé más dinero o se va a otro sitio con sus coches eléctricos.

### Cómo se plantea una política de reindustrialización

En primer lugar, no se puede admitir que el paso previo sea el desierto industrial, la destrucción de miles de empleos. Se trata del combate incondicional contra los despidos, los planes de reestructuración, las supresiones de empleo.

Esta es la responsabilidad de las organizaciones sindicales. Esta es la responsabilidad de todo militante fiel a su clase para impedir el desierto industrial, o sea, la destrucción de derechos, de servicios públicos, de empleos con salarios dignos que garanticen la caja de las pensiones. Es todo este conjunto el que está en juego.

Pero vemos que tanto CCOO y UGT se pliegan al gobierno pidiendo un Pacto de Estado por la industria. Un pacto que ya ha presentado en el Congreso el gobierno y que

cuenta con el apoyo de todos los grupos parlamentarios, empresarios y sindicatos. CCOO y UGT se manifestaron el 21 de junio en Madrid para exigir una aceleración de este Pacto que no verá la luz a corto plazo y que no es mas que una redición de recetas vagas que se vienen planteando desde 2016.

La realidad es que, según denuncian los propios sindicatos, el peso de la industria en el PIB de nuestro país ha bajado desde el 19% en el año 2000 al 13% actual. Y no vemos ninguna medida que vaya en dirección a eliminar este desfase. Nada de frenar deslocalizaciones, nada de creación de empresas públicas, nacionalizaciones etc. que frenen este desangramiento industrial. Ninguna medida para frenar los despidos. Solo ver cómo contentar a las multinacionales para que no se vayan o para que vengan.

Los trabajadores tienen derecho a defenderse, no son responsables de lo que se fabrica, no son los que controlan, no son dueños de la empresa.

Pero, claro está, la crisis industrial pone al descubierto la incapacidad de la propiedad capitalista de desarrollar las fuerzas productivas, de avanzar en la solución de las necesidades.

Plantear la defensa incondicional hoy de los puestos de trabajo, el exigir a los sindicatos que se pongan a la cabeza de esta exigencia, exigir que sean independientes de los intereses de los empresarios y gobiernos, debe ser acompañado por los militantes conscientes de una perspectiva política que cuestione la propiedad privada de los medios de producción, que señale la necesidad de construir la sociedad sobre un nuevo eje. Esta es la batalla de los militantes que nos consideramos revolucionarios, que defendemos las reivindicaciones inmediatas en la perspectiva del control de la producción y la sociedad por parte de la masa trabajadora.

**Nuestros  
compromisos...**

<https://informacionobrero.org/homenaje-a-nuestro-companero-jose-luis-sanchez-joli/>

El 18 de noviembre, a las 18 h., en CCOO Lope de Vega, 38, 2º, sala Trece Rosas, Madrid

**HOMENAJE A JOSÉ LUIS SÁNCHEZ**

Organiza: Información Obrera [www.ia.org](http://www.ia.org)



## Campaña de extensión y suscripciones a esta Carta Semanal

Si no la recibes, te invitamos a que la recibas cada semana. Si la recibes, te proponemos que suscribas a otros compañeros y compañeras a los que pueda interesar.

La elaboración y envío de esta Carta conlleva algunos gastos. El POSI, que la edita, no tiene ni quiere subvenciones, toda su actividad y sus publicaciones son financiadas exclusivamente por trabajadoras y trabajadores, que quieren apoyar, en este caso, la publicación de la Carta Semanal. Pedimos un apoyo de **5 EUROS** al año o lo estimes oportuno.

Nuestra cuenta corriente en La Caixa es: 2100 2812 51 0200071314. Indicando: Apoyo Carta Semanal

- Para recibir la Carta envía un correo electrónico a: [info@posicuarta.org](mailto:info@posicuarta.org)

- Puedes contactar desde: <http://posicuarta.org/cartasblog/contacto>



Partido Obrero Socialista Internacionalista  
Sección en España de la IS Internacionalista

Calle Desengaño, 12 (1º 3A). 28004 - Madrid  
Teléfono: 91 522 23 56  
<http://www.posicuarta.org>  
Búscanos en Twitter: @posicuarta