



El cotxe elèctric, excusa per a la desindustrialització

Recentment Informació Obrera va celebrar una conferència en defensa de la indústria i dels llocs de treball, en què van participar sindicalistes de diferents punts de l'Estat.

En aquesta conferència, el resum de la qual es va publicar a IO núm. 373, van participar sindicalistes del sector de l'acer, del naval, de l'automòbil, d'equips industrials i de tractors.

Realment tots coincidien que, amb l'excusa del medi ambient, es tractava d'acabar amb bona part de la indústria del nostre país.

Ara la pujada del preu de l'electricitat posa en perill tota la indústria electrointensiva.

Però la pujada de la llum no és donada per cap desgràcia ni per l'escalfament global. La pujada de la llum és deguda a les mesures preses pels governs europeus i els EUA davant de la invasió russa d'Ucraïna.

Perquè, lluny de dedicar-se a buscar solucions a la guerra, augmenten les despeses militars i, en reduir les compres de gas i petroli a Rússia, només queda posar-se a les mans dels especuladors que aprofiten l'ocasió a mans plenes (vegeu els beneficis escandalosos de Repsol: entre el gener i el setembre, 3.222 milions d'euros, un 66% més que en el mateix període del 2021).

Ningú més que els Estats Units no surt guanyant d'aquesta guerra. Augmenta les despeses militars que tant li havia costat fins hora arrencar a Europa. Augmenta la venda de gas liquat dels EUA que és molt més car i més contaminant. S'extreu per fracking i ve amb vaixells i després cal regasificar-lo.

La conseqüència és que els especuladors es forren, aprofitant-se de l'escassetat, i el preu de l'energia puja per a les famílies i les empreses.

Les empreses que consumeixen molta electricitat (alumini, acers...) es troben amenaçades de tancament.

I els governs europeus i el nostre entre ells, ens demanen que acceptem els sacrificis en nom de la guerra.

El que demostra que la lluita contra la guerra i per la defensa dels llocs de treball estan unides més que mai.

El cas del sector de l'automòbil a Espanya

El sector de l'automòbil a Espanya dona feina a unes 300.000 persones. L'anomenada transició al cotxe elèctric ha patit una sèrie d'acceleracions. S'ha avançat la data de deixar de matricular cotxes de combustió interna el 2035. El que ha suposat que ja les empreses de l'automòbil, a tot Europa, han començat a anunciar la fi de la fabricació de cotxes de combustió. Unes fàbriques per al 2028, altres per al 2030.

Algú pot pensar només es tracta de substituir un cotxe de combustió per un altre elèctric, però les coses són molt diferents.

El cotxe elèctric és molt més car i a més porta menys peces. Un 30% menys, fet que per fabricar els mateixos cotxes suposa d'entrada un 30% menys de mà d'obra. Però és que a més al preu actual la compra d'aquests cotxes no serà ni de bon tros una cosa semblant als actuals.

Un cotxe elèctric avui dia, per exemple el Tesla, costa entre 50.000 i 80.000 euros. Els híbrids són més barats, però continuen sent de combustió. A Espanya a l'agost només s'han matriculat un 2,8% de cotxes totalment elèctrics.

Qui té aquests diners per comprar-se un cotxe elèctric? I això que el govern dóna ajudes importants que paguem entre tots perquè els que tenen un nivell de renda alt es comprin un cotxe d'aquest tipus.

Per tant, al ritme actual no s'arribarà de cap manera als plans de la UE i el Govern espanyol. Però el mal és terrible perquè qui es comprarà un cotxe ara dubta si comprar-ne un de combustió perquè no sap si l'any que ve no el deixaran circular amb ell.

Tot en nom d'una gran mentida que és la disminució del CO2 i altres gasos. Perquè el que es fa és deslocalitzar aquestes emissions i a més a més el cotxe elèctric no contamina si l'electricitat que utilitza és renovable, cosa que és molt lluny de ser a Europa i a Espanya.

Un altre problema és el de les recàrregues d'aquests cotxes. Per començar novament només les rendes altes ho tenen fàcil. Qui té garatge. Els altres a fer cua o anar a algun centre comercial en el cas de les grans ciutats. Si has de fer un viatge tens problemes perquè es triga molt, l'autonomia és encara petita, no n'hi ha a tot arreu i a més

no és gratuït.

Un vehicle no contaminant?

Es calcula que per extreure els minerals (liti, grafit, cobalt, terres rares...) i matèries necessàries per fabricar les bateries caldrien més de 300 noves mines. I a sobre en aquests moments el 80 per cent de les terres rares conegudes es troben a la Xina.

Segons l'Agència Internacional de l'Energia (AIE), el desenvolupament dels cotxes elèctrics i de les bateries suposaria multiplicar almenys per 30 el consum de minerals d'aquí a 2040. La pujada més gran seria per al liti, per al qual la demanda es multiplicaria per 32; per al grafit, per 25; per al cobalt, per 21; per al níquel, per 19; i per a les terres rares per set. I l'escassetat de materials portarà a l'especulació i la pujada de preus, qüestionant el cost d'un cotxe elèctric futur, ja gairebé el doble de car que un de combustió interna. I segurament encara que millorarà la tecnologia, no sembla que en aquestes dates s'arribi a una cosa que sigui assequible per a la majoria.

I als que defensen el cotxe elèctric com a no contaminant, cal recordar-los que a més de l'origen de l'energia, hi ha també l'assumpte dels materials, les terres, les rares, els microxips i les bateries.

Els materials per a la fabricació són especials i necessiten tractaments gens ecològics per a la seva transformació. I què fer amb les bateries. És el gran problema. No hi ha manera sana de reciclar-les. El cost és molt alt i a més és molt contaminant. S'amunteguen, s'enterren, es cremen... Al final allò ecològic és un mite.

Pensar que tot això de la transició ecològica parteix de les bones intencions del capital i les seves institucions per salvar el planeta seria pecar d'ingenus.

El "pacte Verd" de la UE

Tot l'anomenat pla per fer d'Europa la principal potència el 2050 i la primera a equilibrar les emissions es concentra en l'anomenat Pacte Verd Europeu del 2019 que és l'autèntic programa de govern de la UE (vegeu, sobre això, a La Verdad 109, "El contingut de l'ambició verda"). Res a veure amb la defensa del medi ambient. Molt poc

verd. És un pla per mobilitzar recursos ingents, fins a un bilió d'euros per pintar de verd l'explotació. La majoria per transformar l'economia. O sigui ajudes a les empreses per tancar uns negocis i obrir-ne d'altres. Tancar mines, centrals de cycle mixt, empreses de l'automòbil, es tracta de reduir emissions tancant empreses. Donant-los diners. Així Endesa i altres empreses tanquen les centrals de cycle combinat o de carbó amb molt de gust. A canvi obren amb ajuts altres de molins o de plaques solars amb la garantia de la rendibilitat. El que calgui.

A aquest pla verd s'hi han afegit els famosos PERTE, projectes estratègics per a la recuperació i la transformació econòmica, s'han mobilitzat ingents quantitats de diners per afavorir aquests plans, que van dirigits fonamentalment a les empreses.

Per exemple, hi ha un PERTE de l'automòbil. Ford en demanaria un per construir un cotxe elèctric a València. Després de concedir-ho ha renunciat a ell. Per la incertesa i perquè està temptejat el govern alemany a veure si els dona més diners.

Recentment Volkswagen deixa a l'aire una factoria de bateries, perquè "només" li han concedit 400 milions d'euros.

Les conseqüències a Espanya

Tot està amenaçat, començant com ja hem comentat amb les giga factories com la de bateries promesa a Sagunt. Aquesta operació hauria de mobilitzar 10.000 milions, juntament amb les altres factories, i els PERTE havien d'aportar més de 2.000 milions. Però Volkswagen només en rep prop de 400 quan, segons ells, en necessiten 800. En realitat, les multinacionals implantades a Espanya són clares. O el Govern paga o no hi ha fabricació de bateries o sigui cotxe elèctric.

Hem vist l'exemple de Nissan, del tancament i la suposada reindustrialització. Actualment només hi ha dos petits projectes que només afectarien uns 400 treballadors, un d'ells de producció d'un petit vehicle elèctric, però encara no han estat materialitzats.

Ens trobem, doncs, en una situació en què totes les empreses de l'automòbil a Espanya estan sotmeses a plans de reestructuració, o de supressió d'ocupació. 1.880 a Seat (en aquestes condicions es va signar el darrer conveni que en compensació aconseguia un 6,5 per cent d'augment salarial i una prima). És el cas de la Ford ja citat que també fa xantatge al govern perquè li doni més diners o se'n va a un altre lloc amb els seus cotxes elèctrics.

Com es planteja una política de reindustrialització

En primer lloc, no es pot admetre que el pas previ sigui el desert industrial, la destrucció de milers de llocs de treball. Es tracta del combat incondicional contra els acomiadaments, els plans de reestructuració, les supressions de feina.

Aquesta és la responsabilitat de les organitzacions sindicals. Aquesta és la responsabilitat de tot militant fidel a la seva classe per impedir el desert industrial, és a dir, la destrucció de drets, de serveis públics, de llocs de treball amb salaris dignes que garanteixin la caixa de les pensions. És tot aquest conjunt el que està en joc.

Però veiem que tant CCOO i UGT plequen al govern demanant un Pacte d'Estat per la indústria. Un pacte que ja ha presentat al Congrés el govern i que compta amb el suport de tots els grups parlamentaris, empresaris i sindicats. CCOO i UGT

es van manifestar el 21 de juny a Madrid per exigir una acceleració d'aquest Pacte que no veurà la llum a curt termini i que no és més que una redició de receptes vagues que es plantejaren des del 2016.

La realitat és que, segons denunciïn els mateixos sindicats, el pes de la indústria al PIB del nostre país ha baixat des del 19% l'any 2000 al 13% actual. I no veiem cap mesura que vagi en direcció a eliminar aquest desfasament. Res de frenar deslocalitzacions, res de creació d'empreses públiques, nacionalitzacions etc. que frenin aquest dessagnament industrial. Cap mesura per frenar els acomiadaments. Només veure com acontentar les multinacionals perquè no se'n vagin o perquè vinguin.

Els treballadors tenen dret a defensar-se, no són responsables del que es fabriquen, no són els que controlen, no són amos de l'empresa.

Però és clar, la crisi industrial posa al descobert la incapacitat de la propietat capitalista de desenvolupar les forces productives, d'avançar en la solució de les necessitats.

Plantejar la defensa incondicional avui dels llocs de treball, exigir als sindicats que es posin al capdavant d'aquesta exigència, exigir que siguin independents dels interessos dels empresaris i governs, ha de ser acompanyat pels militants conscients d'una perspectiva política que qüestionï la propietat privada dels mitjans de producció, que assenyali la necessitat de construir la societat sobre un nou eix. Aquesta és la batalla dels militants que ens considerem revolucionaris, que defensem les reivindicacions immediates a la perspectiva del control de la producció i la societat per part de la massa treballadora.

Els nostres 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, 2ª, sala Trece Rosas, Madrid

HOMENAJE A JOSÉ LUIS SÁNCHEZ

Organiza: Información Obrera www.infoobrero.org

Campanya d'extensió i subscripcions a aquesta *Carta Setmanal*

Si no la reps, et convidem a que la rebis cada setmana. Si la reps, et proposem que subscriguis a altres companyes i companys als quals pugui interessar.

L'elaboració i enviament d'aquesta Carta comporta algunes despeses. El POSI, que l'edita, no té ni vol subvencions, tota la seva activitat i les seves publicacions són finançades exclusivament per treballadores i treballadors, que volen recolzar, en aquest cas, la publicació de la Carta Setmanal. Demanem un suport de 5 EUROS a l'any, o més si us sembla.

Nostre compte corrent en La Caixa és: **2100 2812 51 0200071314**. Indicant: Recolzo Carta Setmanal

Per rebre-la, envia un correu electrònic a: info@posicuarta.org

Pots contactar des: <http://posicuarta.org/cartasblog/contacto>



Partido Obrero Socialista Internacionalista
Sección en España de la IS Internacional

Carrer Desengaño, 12 (1ª 3A). 28004 - Madrid Teléfono:
91 522 23 56 - Fax: 91 521 72 01 <http://www.posicuarta.org>
posicuarta.org
Busca'ns en Twitter: @posicuarta