

connexions



Més indústria és més Estat del benestar

vista prèvia >

La quarta revolució industrial és un fet. Al llarg de la història els canvis de model productiu han anat imposant-se de forma més o menys abrupta. Ara hi ha l'oportunitat de poder preparar i planificar com ha de ser la nova era tecnològica, digital i de robotització sense que hagi d'impactar negativament a les classes populars. La indústria novament s'erigeix com a pilar fonamental de les societats modernes.



Laura Pelay

Polítloga i advocada, professora associada de la UB i de la UOC

@laurapelay

El rol dels sindicats a la indústria

Als sindicats molts cops se'ls ha vinculat únicament i exclusiva a la reivindicació de llocs de treball i d'incrementos salarials. Aquesta és una visió àmpliament reduccionista i clarament interessada en voler subjugar aquestes peces clau per a la democràcia a un petit espai sempre exigent i sempre a la contra. Malgrat aquests intents, el sindicalisme català sempre s'ha caracteritzat per voler formar part de les solucions als problemes. Fa 20 anys que des d'aquest àmbit es treballa i exigeix un canvi de model productiu pel país. Són conscients que sense llocs de treball, sense una economia vital, és impossible exigir i reivindicar drets laborals i socials. Quan fa més de dues dècades ja exigien un canvi de model productiu era perquè veien en l'anticipació del futur que els venia al damunt, la millor eina per garantir unes perspectives sòlides per a més endavant. Ja en aquells moments situaven en l'energia, la formació, les infraestructures i l'R+D+I els problemes nuclears del nostre model competitiu. I avui, al 2022, aquelles projeccions es fan més palpables i més reals que mai. Malauradament,

hem perdut molts anys per fer els canvis que necessitem, i una pandèmia i una guerra ens han posat davant del mirall, sense els deures fets; així, el futur que s'augurava ja és malauradament una realitat.¹

L'anhelat canvi de model productiu

Amb la crisi provocada per la invasió russa a Ucraïna, s'ha fet més palesa que mai l'elevada dependència energètica que tenim com a país. La geopolítica mundial ha girat com un mitjà en mesos, canviant i teixint aliances internacionals. Però no només la guerra ha fet palesa l'emergència energètica. Ens trobem davant d'un model caduc on el medi ambient ens interpel·la quotidianament perquè fem canvis urgents. La transició energètica ha de ser justa per als treballadors i treballadores. És necessària, cert, però ha de ser anticipada, planificada i ordenada perquè no tingui un impacte en l'ocupació. Experiències com les de la Plataforma de l'Hidrogen Verd Catalunya Sud —que ha unit a sindicats, universitats i administració— o

com el Decret de Xarxes Tancades d'Energia —una llarga aspiració de la indústria catalana— que preservarà més de 1.600 llocs de treball i que suposarà una inversió de més de 1.000 milions d'euros —fruit de la Directiva Europea 2009/72, de normes comunes pel mercat interior de l'electricitat— són dues experiències a tenir en compte i el camí a seguir.

La formació és un dels altres baluards per la indústria del futur. La digitalització de la indústria i la robotització de la mateixa, són dues realitats que es viuen dia a dia. Tot i generar uns 150.000 llocs de treball a Catalunya i tenir un pes del 10% en l'economia del país, el sector de l'automoció calcula que perdrà un 35% de l'ocupació amb el canvi de model i el pas de la combustió a l'electrificació. Les professions actualment amb més demanda com la mecànica o les vinculades als sistemes elèctrics en aquests sectors, donaran pas a professions lligades a la connectivitat o algunes que ni tan sols existeixen en aquests moments. La multinacional Volkswagen, ja té departaments especialitzats en Hardware i Software

¹ MOYA, *Anuari Sociolaboral de Catalunya 2009*.

La relocalització de tota la cadena productiva és una urgència, i el mercat desregulat on es pot especular amb matèries primeres ha esdevingut un clar fre al desenvolupament de la indústria catalana i europea

i una poderosa aliança amb Telefónica o Iberdrola a l'Estat. És aquí, on la requalificació i la formació al llarg de tota la vida prendran una importància vital. El sector dels tallers de reparació de l'automòbil quedaran obsolets tal com els coneixem ara i patiran una reconversió molt gran —estimacions preveuen el tancament del 40% dels tallers i la pèrdua de 46.000 llocs de treball.² Les competències que demanarà el nostre mercat de treball seran cada cop més fluctuants i canviaran més ràpid. Segons un estudi publicat per el Consorci Formació Professional Automoció (CFPA), les empreses necessitaran treballadors i treballadores amb aquest seguit de competències transversals:

- Presa de decisions
- Treball en equip multidisciplinar
- Fonaments en TIC
- Comprensió tecnològica
- Resolució de problemes
- Capacitat analítica
- Autoaprenentatge continu
- Creativitat i innovació

2 CONSORCI DE FORMACIÓ PROFESSIONAL PER LA AUTOMOCIÓ DE CATALUNYA, «Estudi Competències i necessitats formatives a la indústria 4.0».

I a més, també necessitaran expertesa en competències específiques com la robòtica, el *Big Data*... Aquestes dues variables definiran el treballador o treballadora del futur. Per això és urgent tenir una formació professional flexible i àgil, més a prop de l'empresa i també —per què no— de la universitat i que tingui una visió holística que combini les competències transversals amb les específiques. Prestigiar la Formació Professional (FP), dotar-la econòmicament i sobretot flexibilitzar-la amb una governança compartida són els reptes que tenim per endavant.³

El tercer punt imprescindible per al canvi de model productiu són les infraestructures. Des de fa una pila d'anys s'ha reclamat des del corredor mediterrani, les autopistes marítimes... reivindicacions que continuen en peu. I a les que s'hi han sumat amb els anys noves aspiracions que han irromput amb força per fer front a necessitats fruit de l'electrificació de la mobilitat. Necessitem una xarxa de carregadors de bateria i hidro-

3 MERINO; YEPES; PÉREZ, «Observatorio de Competencias Digitales y ocupabilidad. Grupo de discusión sector Automoción».

gen verd. No podem vendre i fer la reconversió del sector de l'automòbil sense tenir assegurada la càrrega elèctrica. Per això es necessita una legislació integral i convincent que es basi en les Directives Europees pendents de transposar. Aquesta inversió, tindrà un efecte multiplicador en el sector de la construcció al promoure carregadors als habitatges privats. També cal ser conscients de les noves bretxes que estem obrint a la societat. Entre les persones que poden canviar un cotxe de combustió per un elèctric amb facilitat i les que no poden. Els governs han d'adaptar les velocitats de les exigències perquè sinó hi ha molta població que en queda exclosa.

I finalment, l'R+D+I. Som un país amb poca implicació pública per part de l'administració en R+D+I. Bona part del PIB el configura en primer terme la inversió de les empreses i només el 0,25% del total prové de fons públics. I també tenim un problema greu amb la innovació. La manca de transferència de l'R+D cap a l'empresa és greu. Per aquest motiu cal implicar més el binomi empresa i universitat afavorint sobretot les PIME que tenen poca capacitat de captar els canvis necessaris.

A França, una llei pionera estableix que quan una empresa deixa el territori ha de portar-ne una que la succeeixi

Noves necessitats per a nous temps

Com hem pogut veure el debat sobre el model productiu és de plena actualitat. Però ens faríem un flac favor si no creiéssim que tenim noves necessitats. Romanen les antigues però n'ha sorgit de noves.

Fa 20 anys a Gènova, Praga, Barcelona els sindicats, moviments socials... cridaven que una altra globalització era possible i alertaven de les debilitats d'un model que feia fallida al mal anomenat Nord i construïa un món «*low cost*» al Sud. El fracàs de les polítiques ultraliberals és una realitat que s'ha fet palesa amb la pandèmia i la guerra. S'ha comprovat amb les factories europees aturades per manca de semiconductors i de matèries primeres com el neó —que prové fonamentalment d'Ucraïna— o el vidre. També ha entrat en fallida bona part de la logística fent encarrir i endarrerir els processos de producció. La relocalització de tota la cadena productiva és una urgència i el mercat desregulat on es pot especular amb les matèries primeres ha esdevingut un clar fre al desenvolupament de la indústria catalana i europea. Així ho va posar

de relleu la Confederació Europea de Sindicats el juny del 2022 en el document «Positioning the ETUC for an EU open strategic autonomy with a strong social agenda» en la qual es demanava a la UE la relocalització de les activitats estratègiques que afavoreixin la reindustrialització, el control i diversificació de les cadenes de subministrament, l'aposta per una economia circular, l'increment de l'eficiència i la independència energètica entre d'altres.⁴

En aquest sentit, cal posar fre a les «multinationals llagosta» com les denomina el periodista Bernard Cassen (1937) a *Le Monde Diplomatique*. Empreses que aterren a un territori, exploten els seus treballadors i treballadores, saquegen ajudes públiques i marxen cap a nous horitzons. Malauradament a Catalunya, n'hem tingut casos nefastos fa poc. La Nissan, la Mahle... són paradigmes d'una cultura de l'ajuda amb diners públics que marxen quan han esgotat els recursos de tots deixant a milers de

treballadors i treballadores a la intempèrie. Al Títol VII del Capítol 1 del Tractat de Funcionament de la UE, es prohibeixen les ajudes a empreses per tal de poder garantir la competència en el mercat interior. Aquesta premissa té algunes limitacions com la justificació que es dediquin a serveis d'interès general. Qualsevol ajuda pública ha d'estar controlada per l'administració que l'atorga, garantint que es genera ocupació estable i de qualitat al territori a llarg termini. I garantint el retorn de les ajudes en cas de no respectar els acords.

També cal posar fre a les polítiques de desindustrialització amb control a posteriori. Al nostre país s'articulen taules de reindustrialització com mesures pal·liatives que el que fan és generar unes expectatives grans entre els treballadors i treballadores i no fan sinó agonitzar la sortida de moltes persones. A França, una llei pionera estableix que quan una empresa deixa el territori ha de portar-ne una que la succeeixi. Amb aquest canvi legislatiu que anticipa crisis, ens estalviariem molts patiments com els que estan tenint actualment els treballadors de Nissan o en el seu moment de Bosch-Castellet.

⁴ ETUC, «Positioning the ETUC for an EU open strategic autonomy with a strong social agenda»; REPÚBLICA FRANCESA, *Loi LOI n° 2014-384 du 29 mars 2014 visant à reconquérir l'économie réelle*, també coneguda com a *Loi Florange*.

El sector de l'automoció haurà de fer una triple reconversió: l'electrificació; la conducció autònoma i la connectivitat; i la dels canvis culturals

Un altre mecanisme per generar ocupació de qualitat el trobem en la contractació pública. És cert que hem fet avenços substancials però cal limitar la cadena de subcontractacions i assegurar-nos que no existeixen baixes temeràries i que el conveni col·lectiu de referència es compleix.

També ens calen canvis en la negociació col·lectiva. Cal repensar antics temes i introduir-ne de nous. La desconnexió digital, l'estrès tèrmic, la limitació de la vigilància algorítmica... són nous temes a legislar i a introduir als futurs convenis col·lectius. El dret a la intimitat, el dret al descans, la salut laboral... són nous i vells drets que emergeixen especialment en els sectors industrials. Segons un estudi de EUROFOUND del 2020,⁵ les empreses de l'Estat espanyol han incrementat la vigilància algorítmica dels seus empleats.

Cal estar també atents a l'ocupació que generarà la nova indústria. Ens podem trobar davant d'una ocupació absolutament polaritzada que

⁵ RISO, «Employee monitoring and surveillance: The challenges of digitalisation».

generarà unes desigualtats cada cop més grans entre treballadors i treballadores. Podem tenir treballadors i treballadores amb una alta qualificació i capacitat de readaptació i persones que tindran poca qualificació generant noves formes i bosses de precarietat i pobresa. La dualitat del nostre mercat de treball només generaria noves percepcions entre els que poden seguir el ritme de la societat i els que no, amb els riscos que això comporta. Punt i a part també ha de significar l'aposta i la renovació del contracte relleu. Aquesta modalitat contractual, s'ha vist com un model beneficiós per a la indústria, afavorint la renovació generacional, reduint el *gap* de coneixement entre el treballador amb més anys i el nou, i a la llarga fomentant contractació indefinida i de qualitat.

L'automoció com a exemple: anticipació, cogovernança i transparència i informació

Tal com hem apuntat hi haurà un sector que viurà una transició més disruptiva que la resta. El sector de l'automoció haurà de fer una triple reconversió: l'electrificació, la con-

ducció autònoma, la connectivitat i la dels canvis culturals. On abans es necessitava una mitjana de 45 proveïdors amb el canvi a l'elèctric se'n necessitaran uns quinze. Aquesta realitat, fa que calgui assegurar la traçabilitat de tots els proveïdors per poder assegurar que com a país fem una transició ordenada. Tots els governs d'Europa han anunciat ambiciosos projectes per donar suport a la indústria de la automoció. A França, el president Emmanuel Macron (1977) va anunciar —entre d'altres— un pla de rescat de 8.000 milions d'euros per a la indústria automobilística local i la instal·lació de 100.000 punts de recàrrega públics per al 2022. El govern del Regne Unit, va anunciar al 2020 un pla per mobilitzar 12.000 milions de lliures d'inversions públiques amb la intenció de generar 250.000 llocs de treball verds, i en només dos anys ha duplicat els punts de recàrrega.⁶

L'aprovació dels PERTE per part del govern de l'Estat espanyol i fets amb Fons Europeus, significa un pas

⁶ BERBEL, «La transformació del sector de l'automoció respecte l'electromobilitat: impacte i oportunitats a la Regió Metropolitana de Barcelona».

endavant en la reconversió ordenada del sector sempre i quan no es converteixi en una subhasta de diner públic. Els projectes aprovats, amb la participació de diferents Comunitats Autònomes i empreses de diferents mides sembla que van pel bon camí.

Sota el meu punt de vista el sector de l'automòbil necessita tres grans objectius compartits: anticipació; cogovernança; i transparència en la informació.

Pel que fa a l'anticipació tenim els diagnòstics fets. La cultura de la mobilitat està canviant i la tinença de vehicle privat segurament no serà la preponderant. La cultura de l'aire net a les zones metropolitanes s'està consolidant i el cotxe compartit serà el futur. El sector sap que ha de fer tres salts: del liti al sòlid i a l'hidrogen verd en poc temps i caldrà estar preparats. Caldrà també tenir definides les empreses que es veuran afectades pel salt de la combustió a l'elèctric, els nous components que es necessitaran...

Relatiu a la cogovernança. Els països com Alemanya, que tenen als sindicats al seu consell d'administració i

al de vigilància —com Volkswagen— són les que afronten les crisis amb més garanties. I aquest fet va lligat a la transparència i a la informació. No es poden entendre decisions ni es poden avalar certs sacrificis si els treballadors i treballadores se senten exclosos perquè no saben el que passa. El canvi cultural en la direcció de les empreses industrials també és importantíssim.

El binomi indústria-Estat del Benestar

El sindicalisme català no s'amaga ni s'ha amagat mai en reivindicacions buides. És conscient que com més indústria i més política industrial millor per als treballadors i treballadores. Com millor els vagi a les empreses, més oportunitats. Per això els sindicats volen ser copartíips de la política industrial del país. No es pot fer des d'un despatx, pactada amb les grans multinacionals i els que manen de sempre. El diàleg social i la concertació han de ser el pal de paller d'aquesta gran transformació. S'ha de parlar d'ocupació de qualitat i cal ser conscients que això no es podrà fer sense una transició

energètica justa, sense una transformació digital ordenada i sense polítiques valentes. Acords com el Pacte Nacional per a la Indústria —2022-2025— són un bona pràctica i el camí a seguir. Seguint l'estela d'anteriors aliances, caldrà estar atents al nivell de compliment i d'execució després de la signatura. És un bon full de ruta que aborda moltes de les debilitats i fortaleces descrites en aquest article però que és necessari que s'implemmentin amb la màxima celeritat. De canvis, a la història de la humanitat, sempre n'hi ha hagut. Aquesta serà la Quarta Revolució industrial. Els nostres avantpassats segurament no eren massa conscients del que passava quan van viure les seves pròpies revolucions tecnològiques i econòmiques. Nosaltres tenim la informació, la tecnologia i els mecanismes per anticipar-nos i que en sortim enfortits amb nova ocupació de qualitat. L'extrema dreta parla de guanyadors i perdedors de la globalització. Si la ciutadania percep que els canvis l'hi juguen en contra, creixeran els monstres.

Aquest 2022 ens deixa una etapa d'inflació desbocada que es troba per sobre el 10%. Els preus puguen sense

Falta eliminar les bretxes de gènere en la segregació vertical i horitzontal. I sobretot en les dinàmiques salarials

aturador. I és aquí on la indústria ha de demostrar el seu compromís i demostrar que cal que sigui un sector tractor de l'economia. És cert que els preus de l'energia estan creixent exponencialment com també ho fan els preus de les matèries primeres i el transport. Per això cal que el sector empresarial sigui exigent en posar fre als beneficis de les grans elèctriques. Continuar fent la gara-gara al lobby gasístic no ajuda. De la mateixa manera que els sindicats cal que segueixin reivindicant increments salarials i que s'inclouin clàusules de revisió salarial als convenis col·lectius. Els salaris mitjans només han incrementat un 2,8% en els convenis des de 2008. La pèrdua de poder adquisitiu dels treballadors i treballadores és flagrant. No pot ser tampoc que no s'incrementi l'SMI a 1.100 euros mensuals com s'havia compromès el govern espanyol. S'ha d'acabar amb la dinàmica que quan l'economia va bé es diu que no es poden pujar els salaris perquè això trencaria la bonança, però que quan les coses van malament es diu que tampoc no es poden pujar perquè això suposaria entrar en una espiral d'inflació salarial. La patronal espanyola, la CEOE, ha de deixar la cançó

de l'enfadós i començar a remar perquè d'aquesta crisi en sortim totes i tots. La indústria té un gran poder tractor i modèlic cap a altres sectors. El recent signat conveni col·lectiu del Grup SEAT —amb increments del 6,5%— és un bon exemple. Si es percep que d'aquesta crisi surten perdent els de sempre, i les empreses continuen presentant beneficis rècord, aquest fet acabarà tenint greus perjudicis per a la societat i per a la democràcia.

També caldrà que siguem agosarats en les propostes. Un dels reptes més importants que afronta el sector industrial serà el de la robotització. Si bé és cert que l'afiliació a la Seguretat Social s'està recuperant a nivells prepanidèmia, la demografia i els baixos salaris faran que haguem de ser imaginatius per poder pagar les polítiques de l'Estat del benestar. Alguns debats posats damunt de la taula per la Confederació Europea de Sindicats (CES) sobre la cotització dels robots i la seva imposició fiscal, impliquen propostes a tenir en compte; com també ho és la idea d'una nova fiscalitat a la indústria per contaminació. I segurament caldrà repartir el treball que tenim. Amb més

robots, més formació, digitalització... creixerà la productivitat per treballador i treballadora. Propostes com la jornada de 32 hores poden semblar excèntriques. Com devia sonar la jornada de vuit hores al dia quan encara no s'havia aconseguit. Calen canvis disruptius per a temps accelerats, i es necessiten respostes adequades al moment que vivim. També és el primer cop que podem fer un canvi de paradigma amb visió de gènere. Els treballs vinculats amb la força física van perdent preponderància. La dependència envers la força física vinculava crucialment les ocupacions industrials amb el sexe masculí. Fa anys que la dona ha irromput a aquestes ocupacions gràcies a la robotització i mecanització. Ara falta eliminar les bretxes de gènere en la segregació vertical i horitzontal. I sobretot en les dinàmiques salarials. El compromís amb els plans d'igualtat i les auditories salarials ha d'implementar-se perquè la indústria també pugui fer de model en el camí cap a un mercat de treball que acabi amb les desigualtats de gènere.

La indústria és el sector que genera més ocupació estable i de qualitat. Que pot arrelar-se millor al territori

pel cost de les seves inversions. Ho hem vist amb la pandèmia quan el sector terciari no ha aguantat tan bé. El turisme sembla que es recupera, però ja ha demostrat la seva estacionalitat i les seves debilitats. El sector industrial té un efecte multiplicador en les finances, les TIC, les infraestructures, assegurances, restauració... i sobretot genera recaptació tributària a través de la seva fiscalitat i la dels treballadors. Això es tradueix en més pressupost per a polítiques socials, per educació i sanitat. Aposar per la indústria és fer-ho a cavall vencedor. Perquè més indústria és més Estat del benestar. ■

■ Bibliografia

BERBEL, Juan José. «La transformació del sector de l'automoció respecte l'electromobilitat: impacte i oportunitats a la Regió Metropolitana de Barcelona» [en línia]. A *Paper Pacte Industrial*, núm 7. Disponible a: <www.pacteindustrial.org>.

COMISSIÓ EUROPEA; PARLAMENT EUROPEU. **Reglament 2019/631**. De 17 d'abril de 2019.

CONSORCI FORMACIÓ PROFESSIONAL PER LA AUTOMOCIÓ DE CATALUNYA. «**Estudi Competències i necessitats formatives a la indústria 4.0.**» [en línia]. Disponible a: <www.consorciautomocio.empresa.gencat.cat>.

ETUC. «**Positioning the ETUC for an EU open strategic autonomy with a strong social agenda**» [en línia]. Disponible a: <www.etuc.org>.

MERINO, Rafael; YEPES, Lúdia; PÉREZ, Francisco. «**Observatorio de Competencias Digitales y ocupabilidad. Grupo de discusión sector Automoción**».

MOYA, Josep Eloi (coord.). **Anuari Sociolaboral de Catalunya 2009**. Barcelona: Fundació La Fàbrica, 2009.

REPÚBLICA FRANCESA. *Loi n° 2014-384 du 29 mars 2014 visant à reconquérir l'économie réelle (1)*. Aprovada al 29 de març del 2014.

RISO, Sara. «**Employee monitoring and surveillance: The challenges of digitalisation**» [en línia]. Disponible a: <www.eurofound.europa.eu>.