nuevos retos

misma lucha

Fuerza para avanzar en el auto

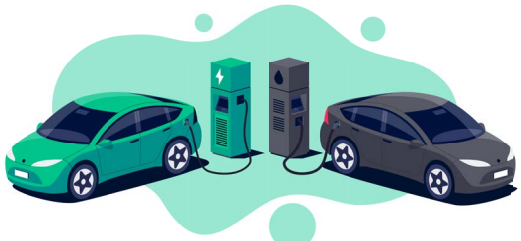
CCOO industria

Nº6 MARZO 2026

Este es el auto que tiene futuro *

Empleo estable
Alta cualificación
Formación
Igualdad
Entorno atractivo
Relevo generacional
Sin precariedad
Innovación y digitalización
No deslocalización
Salud laboral

***Propuesta de CCOO para garantizar la transición justa de un sector que genera más de dos millones de empleos directos e indirectos en el Estado español**



Vuelve la revista de los y las trabajadoras del auto

CCOO de Industria retoma la publicación. Desde que salió el último número han pasado muchas cosas, tanto dentro del sector como en la propia federación

Rubén González, responsable del auto de CCOO de Industria

En abril de 2025 tuvo lugar el 4º Congreso de CCOO de Industria, en el que la organización renovó sus órganos de dirección. En la actualidad la federación está encabezada por Fran San José, que lidera un nuevo proyecto orientado a impulsar un sindicalismo de proximidad, más cercano a las personas trabajadoras. En el ámbito del automóvil también se han producido cambios. Asumí la responsabilidad del sector y, en la coordinación con los constructores, me apoya Raúl Villar.

El sector del automóvil, tanto en Europa como en España, afronta además importantes novedades y transformaciones. Los conflictos bélicos continúan condicionando la situación mundial y, a ello, se suma la estrategia de expansión del automóvil chino, que con un desarrollo eléctrico y tecnológico más avanzado que el europeo, ha modificado el panorama global. Al mismo tiempo, Estados Unidos mantiene una política proteccionista basada en aranceles. Todo ello sitúa a Europa ante una compleja disyuntiva a la hora de afrontar la descarbonización y la transición hacia el vehículo eléctrico y conectado, generando incertidumbre y tensiones en todo el sector europeo.

Desde CCOO de Industria hemos elaborado una propuesta para el sector del automóvil que presentamos en la coordinadora del pasado mes de septiembre. Posteriormente, la hemos trasladado a la patronal y a los partidos del arco parlamentario. También la dimos a conocer públicamente en febrero durante la jornada que celebramos en Valladolid, que contó con una amplia representación de CCOO en todo el sector. Con esta propuesta buscamos prepararnos para afrontar los retos de futuro, situando como eje central el capital humano y garantizando el empleo y unas condiciones laborales dignas.

En CCOO de Industria somos conscientes de que el sector necesita un consenso a nivel nacional. Este podría materializarse en el Plan Auto 2030, que consideramos un buen punto de partida para abordar las distintas necesidades del sector, siempre desde una perspectiva social. Por ello queremos participar activamente en la gobernanza de dicho plan.

En el ámbito europeo también es necesario alcanzar un consenso entre los Estados miembros de la Unión Europea, impulsando políticas que favorezcan la demanda de vehículos fabricados en Europa. Entre ellas proponemos la creación de una etiqueta “Made In Europe” que esté acompañada de un paquete de ayudas condicionado a la protección del empleo y de las condiciones laborales del sector.

Así se cuida a la fuerza del capital humano

Transición sociolaboral justa de la automoción en España

CCOO quiere situar y poner en valor los elementos clave que deben garantizar una transición sociolaboral justa en el sector de la automoción, en un momento de transformación profunda como el actual.

La industria del auto atraviesa una etapa de grandes cambios derivados de la descarbonización, la electrificación, la digitalización de los procesos productivos y los nuevos modelos de movilidad sostenible. No solo afectan al modelo de negocio y a todo el sector. También tienen un impacto directo en el empleo, la cualificación profesional y los derechos laborales.

CCOO plantea esta propuesta con el objetivo de abordar la situación actual del sector de la automoción en España y anticipar los retos del futuro mediante una transición sociolaboral justa. El sindicato cree que este proceso debe construirse a través del diálogo social y con la participación activa de la representación legal de las personas trabajadoras, garantizando empleo de calidad, formación, sostenibilidad y protección de derechos.

- **Fortalecer la seguridad en el empleo:** A través de la negociación colectiva y la concertación social se debe avanzar decididamente en el aumento de los contratos indefinidos en el sector de la automoción, especialmente en las grandes plantas fabricantes y entre los proveedores, como garantía de empleo estable y con derechos para las personas trabajadoras.
- **Potenciar la alta cualificación:** El sector demanda cada vez más perfiles técnicos y especializados (ingeniería, software, mecatrónica, análisis de datos), lo que deberá favorecer empleos mejor remunerados y con mayor estabilidad.
- **Incentivar programas de formación en nuevas generaciones:** Las empresas apuestan por la formación dual, en colaboración con centros de FP y universidades, como vía para incorporar talento joven y cualificado.
- **Formación y adaptación a nuevas tecnologías:** Es clave en el contexto actual, donde muchas personas trabajadoras necesitan reorientarse profesionalmente ante los avances en automatización y electrificación. Para mejorar la empleabilidad y facilitar una transición justa, es imprescindible potenciar la formación continua, especialmente para las personas trabajadoras del sector con menor cualificación o aquellas cuyos empleos están en mayor riesgo debido a la transformación industrial (como en la fabricación de motores de combustión, piezas asociadas o sistemas de escape).

En el diseño, la financiación y la supervisión de esta formación se debe contar con el respaldo de las administraciones públicas. Hay que asegurar que España mantenga su competitividad en un entorno cambiante.

- **Desigualdad de género:** La participación femenina es un reto muy importante en el sector de la automoción. Se debe fomentar los empleos técnicos o directivos, porque su presencia sigue siendo baja. Fomentar la igualdad es clave para el desarrollo inclusivo del sector, añadiendo la perspectiva de género en todos los procesos de la empresa.
- **Diseñar entornos laborales atractivos:** Fomentar la flexibilidad, la conciliación y el desarrollo profesional, con el objetivo de retener el talento, especialmente el joven y femenino. Promover la carrera profesional y las oportunidades de crecimiento dentro de la empresa deben ser un elemento clave para asegurar la permanencia y motivación de las personas trabajadoras.
- **Relevo generacional:** El envejecimiento y escasez de relevo generacional ponen en cuestión la sostenibilidad del tejido productivo del sector del auto. Por eso se hace necesario continuar con el contrato de relevo y compatibilizarlo con la utilización de los coeficientes reductores en las áreas más penosas del sector.
- **Eliminar la precariedad en las cadenas de suministro:** Aunque las empresas fabricantes principales avanzan en empleo de calidad, persisten condiciones más precarias en empresas subcontratadas o de menor tamaño.
- **Respaldo al empleo del sector proveedor:** Aumentar los incentivos para innovación y digitalización en empresas de componentes.
- **Evitar la deslocalización del empleo:** CCOO reclama fortalecer las directivas europeas que impidan la deslocalización y aumenten la capacidad productiva del sector mediante un mayor apoyo público, tanto en la fabricación como en la demanda de vehículos electrificados. El objetivo es asegurar una transición justa que genere empleo sostenible, riqueza y cohesión territorial.
- **Potenciación de la salud laboral:** Debe mejorar la salud laboral del sector. Los objetivos estratégicos son disminuir las lesiones osteomusculares en puestos repetitivos vinculados fundamentalmente al trabajo en cadena, dotar de mayor protección a las personas trabajadoras especialmente sensibles y promover el bienestar físico y mental para fomentar la motivación de la plantilla.

El auto en cifras

- *El sector representa cerca del 10% del PIB español*
- *Genera más de dos millones de empleos directos e indirectos*
- *Aproximadamente 8 de cada 10 vehículos se exportan*
- *En 2024 se vendieron 65.478 vehículos eléctricos puros (5,36%) y los híbridos enchufables sumaron las 59.707 unidades (4,88%)*
- *Se puede adquirir un vehículo eléctrico chino desde 12.000 euros, mientras que un equivalente europeo parte de 19.000-21.000 euros*
- *España es el segundo productor europeo tras Alemania y el noveno mundial. Fabricó más de 2,3 millones de vehículos en 2024. Tiene una red de 17 plantas y más de mil proveedores*
- *Las exportaciones españolas de componentes superaron los 25.000 millones de euros en 2023, un récord histórico. Es una pieza clave en la cadena europea*
- *En 2023 más de 2.395 millones de euros se invirtieron en I+D+i en la industria española del auto. Hay numerosos planes de transición ecológica en marcha, como el PERTE VEC*

Movilidad accesible: ¿Por qué no un leasing social en España?

CCOO propone la creación de programas de leasing social en España que faciliten el acceso a vehículos eléctricos y electrificados fabricados en la Unión Europea, dirigidos a colectivos en situación de vulnerabilidad, con especial atención a las personas con las rentas más bajas, de modo que también puedan beneficiarse de estos programas.

Este modelo permitiría ofrecer cuotas mensuales asequibles, ajustadas a la capacidad económica de las personas usuarias, e incluiría servicios como el mantenimiento y el seguro, con el objetivo de reducir los costes totales asociados a la movilidad.

El programa priorizará vehículos producidos en plantas europeas. Apoyará la industria local y fomentará la renovación del parque automovilístico con tecnologías limpias. Se incluirán tanto vehículos eléctricos puros como híbridos, que actúan como tecnologías de transición.

Esta iniciativa busca democratizar el acceso a la movilidad sostenible, reducir la contaminación en zonas vulnerables y fortalecer la competitividad del sector automovilístico europeo, generando empleo y promoviendo la innovación tecnológica. Además, se contemplan subsidios públicos y acuerdos con fabricantes para garantizar la viabilidad del programa.

Se deben establecer mecanismos de seguimiento y evaluación para ajustar el programa y garantizar su impacto social, ambiental y económico, asegurando que la transición hacia una movilidad sostenible sea inclusiva y equitativa.

Francia y Alemania ya lo tienen

Iniciativas similares ya se han desarrollado en países como Francia y Alemania. Por ejemplo, Francia lanzó el programa "Loue Moi", que ofrece vehículos eléctricos en leasing a precios reducidos para colectivos vulnerables. Alemania cuenta con esquemas de leasing subvencionado que facilitan la movilidad eléctrica a familias de bajos ingresos.

Estas experiencias demuestran que el leasing social puede ser una herramienta efectiva para promover la inclusión social y la movilidad sostenible.

La transición sociolaboral es el único vehículo para garantizar derechos

CCOO de Industria celebró el 17 de febrero en Valladolid la jornada "Transición sociolaboral, el vehículo para garantizar los derechos de las personas trabajadoras", un espacio de análisis y reflexión sobre la situación actual del sector del automóvil en España, en la que también se abordó la propuesta que este sindicato ha elaborado para el sector.

CCOO de Industria reunió a delegados y delegadas de todo el Estado para situar el debate en las personas trabajadoras

El encuentro reunió a delegados y delegadas sindicales de las principales empresas fabricantes y de componentes en un momento marcado por la transición energética y digital y por los cambios geopolíticos.

Durante la clausura de la jornada el secretario general de CCOO de Industria, Fran San José, agradeció la participación de las secciones sindicales convocadas e insistió en que el objetivo no era otro que "poner en el centro del debate a los trabajadores y trabajadoras en un momento de transición profunda".

San José recordó que el sector del auto genera en España alrededor de dos millones de empleos directos e indirectos, que el país es el segundo fabricante europeo y el noveno a nivel mundial y que su peso en la economía obliga a adoptar "decisiones responsables que refuercen el tejido productivo y la riqueza que genera".

El secretario general de CCOO de Industria también advirtió del contexto político y geopolítico cambiante, con tensiones entre grandes potencias y discursos que cuestionan la agenda climática. Defendió que Europa y España deben mantener el compromiso con la transición ecológica. "El cambio climático está aquí y debemos aprovechar nuestras capacidades tecnológicas y energéticas para avanzar en renovables, en energías limpias y en soberanía industrial y tecnológica", señaló. Insistió en que cualquier proceso de flexibilización normativa debe ir acompañado de garantías sociales y de protección del empleo.

Cien mil empleos pendientes en Castilla y León

El secretario general de CCOO de Industria de Castilla y León, Miguel Ángel Brezmes, se encargó de la apertura. Subrayó que en la comunidad "hay cien mil empleos en juego en todo el universo que conforma el sector del auto", por lo que apeló a "sumar esfuerzos desde las administraciones, y también desde las empresas, con inversiones que aún están pendientes de ejecutar". Brezmes defendió que el automóvil es "un sector altamente cualificado, con empleo estable y de calidad, que debemos proteger y reforzar para garantizar el futuro industrial de nuestra tierra".

Mesa 1: Situación actual del sector del auto

A la jornada que CCOO de Industria organizó en Valladolid a mediados de febrero asistieron delegados y delegadas del sindicato en empresas de fabricantes y de componentes del auto. La sesión se estructuró en tres bloques. Al primero se invitó a participar a César Chamorro Camazón, catedrático de Máquinas y Motores Térmicos en la Escuela de Ingenierías Industriales de la Universidad de Valladolid y a Ana Isabel Martínez, de la consultora Syndex que, por una dificultad de última hora, tuvo que cancelar su asistencia. La mesa la moderó Elena Esteban Frutos, responsable de Salud Laboral, Medio Ambiente y Protección Social en CCOO de Industria de Castilla y León.

El objetivo de esta parte de la jornada no era otro que aportar a las y a los asistentes elementos de análisis que permitieran conocer mejor el sector del automóvil y que sirvieran para futuras mesas. Antes de entrar en materia, Elena Esteban hizo varias reflexiones y puntualizaciones. Dejó claro que la industria del auto "tiene un peso estratégico indiscutible" en la región. "No es un sector más", aclaró. "Es uno de los principales motores económicos de Castilla y León; dinamiza comarcas enteras; sostiene sectores asociados como el del metal y la logística y genera muchos empleos, tanto directos como indirectos".

Sus palabras dieron el testigo al catedrático. "No sé si somos conscientes del cambio que se requiere", afirmó en primer lugar. "La tecnología que necesitamos está disponible; pero hay que desarrollarla e implantarla en muy poco espacio de tiempo", apuntó a continuación. "La situación debe ser radicalmente distinta a la actual", concluyó.

César Chamorro puso como ejemplo cómo se ha comportado el sector eléctrico y propuso al público asistente que tomara nota. "Hay que regular, hay que ser flexibles y hay que aprender de sectores que ya han hecho esa transición". Recordó, también, que España tiene suficientes fortalezas para conseguirlo. Al personal bien formado se une, en su opinión, la estabilidad social y el hecho de que un elevado porcentaje de la energía que se produce es renovable. "Noruega es el único país que supera a Castilla y León", afirmó.

Elena Esteban Frutos

"El reto es que la transición sea justa y no deje a nadie atrás. Se están produciendo ajustes que generan incertidumbre en las personas trabajadoras"

César Chamorro

"El cambio climático es el problema más grave al que nos enfrentamos como sociedad. Todos los sectores deben hacer un cambio radical y no se si somos conscientes del cambio que supone"

Mesa 2: Afrontando el futuro de la movilidad en España

En la segunda mesa de la jornada participaron Rubén González, el responsable del auto de CCOO de Industria; Roberto Pacheco, representante de CCOO en Ebro y Carlos Martín, viceconsejero de Economía y Competitividad de Castilla y León. La moderó Ana Oller. La adjunta al área de Política Industrial y Sectorial de CCOO de Industria recurrió al caso de Nissan Barcelona para dar el pistoletazo de salida a este bloque de la sesión.

Pacheco recordó que la planta cerró en el año 2021 y que, tres años después, ya tenía trabajando a 1.400 personas. "La experiencia es positiva", dijo. "Ha sido mucho tiempo de lucha, reconoció, pero si lo trabajas lo puedes conseguir". Propuso colaborar con la Administración para no perder tejido industrial "cuando cualquier empresa viene con un proceso de cierre o de reestructuración".

A continuación tomó la palabra el responsable de la industria del auto en CCOO de Industria. Habló de la condicionalidad social de las ayudas; planteó que el dinero público esté siempre supeditado a garantizar unas buenas condiciones laborales y señaló que, si no se refuerza la cadena de valor y la industria auxiliar, "corremos el riesgo de convertirnos solo en ensambladores". También se refirió al "leasing social", una medida con la que CCOO quiere acercar el coche eléctrico a quienes no pueden acceder a esta tecnología por su elevado coste.

Las aportaciones del viceconsejero de Economía y Competitividad fueron muy interesantes. "¿Pensamos que las empresas chinas no vienen dopadas?" preguntó al público en un momento de su intervención, tras asegurar que hay que facilitar a los productores europeos que puedan invertir en las plantas, que las empresas han perdido la mitad de su valor, que es conveniente preservar su competitividad y que el empleo en el auto está en riesgo.

Rubén González Pablos

"Si no protegemos a las y a los profesionales y los formamos bien, los vamos a perder. Hay que retener el talento y a la gente con un buen plan de formación"

Carlos Martín Tobalina

"La UE ha sido incapaz de adaptar su marco de ayudas para que los fabricantes europeos puedan invertir en modernizar sus equipos. Tenemos que conseguir que Europa cambie sus programas de apoyo"

Roberto Pacheco

"Catalunya no podía perder una industria (fábrica de Nissan) que daba tantísimo trabajo. Fue un proceso largo, duro y ahora empezamos a ver el resultado"

Ana Oller

"China está reconfigurando el mapa industrial europeo. Por eso nos planteamos qué pasará con el empleo, con las cargas de trabajo y con las condiciones laborales"

Mesa 3: El auto en primera persona

Representantes de CCOO en seis empresas de la industria del auto participaron en la última de las mesas de la jornada. Los y las asistentes pudieron escuchar las experiencias e impresiones de delegados y delegadas procedentes de Stellantis, Seat, Renault, Horse, Robert Bosch y Valeo. Moderó esta parte de la sesión José Manuel Casado, el responsable de Estrategias Industriales de CCOO de Industria. Les preguntó cómo está afectando la situación del auto a sus centros de trabajo y quiso saber cuál es la respuesta sindical que se está dando.

Santiago García

"Nuestro trabajo sindical tendrá resultado. CCOO trabaja desde hace años para que la fábrica Stellantis de Madrid tenga futuro. Estoy seguro de que el esfuerzo dará sus frutos"

Rafa Guerrero

"La única certidumbre es que el futuro va a ser el coche eléctrico y conectado. La pregunta es quién lo va a protagonizar. Los fabricantes asiáticos y los norteamericanos han hecho un mejor trabajo que los europeos"

Sergio García

"Estamos en plena negociación del convenio. La plataforma de la empresa es insultante. No ha puesto en valor el trabajo de la gente y se ha pasado tres pueblos. En Renault pedimos futuro y salario"

Francisco Ramos

En Horse firmamos el convenio el año pasado. Fue duro. Nos lo pusieron difícil. Fuimos líderes en la negociación y este año nos volveremos a remangar. Estamos comprometidos para que llegue a buen puerto"

Yolanda Morín

"Existe una competencia brutal entre los centros de trabajo de Bosch. Es un auténtico drama lo que se está produciendo. Hicimos la transformación lo más rápido posible porque sabíamos que no habría carga de trabajo para todos"

Isabel Hernández

"Se da un enfoque muy financiero a la forma de resolver los problemas en Valeo. Echamos de menos el punto de vista industrial cuando llegan los ajustes"

16 marzo
9:30h a 13:30h
Congreso de los Diputados
jornada parlamentaria
Presente y Futuro del Automóvil
Una jornada organizada por CCOO y UGT con la colaboración del grupo Parlamentario plurinacional de Sumar en el Congreso de los Diputados en el marco de la definición del presente y futuro del sector del automóvil.

jornada parlamentaria
Congreso de los Diputados
Sala Clara Campoamor
16 de marzo 9:30h a 13:30h
Presente y Futuro del Automóvil
9:15h Acreditaciones
Acceso Carrera San jerónimo, 36
9:30h Inauguración:
Fernando FERRANDO
Presidente Fundación RENOVABLES
10:00h Primera mesa. El auto en Europa:
Visión europea sobre la situación del sector
Ana Isabel MARTÍNEZ
Directora de SYNDEX en España
Modera: periodista por confirmar
10:30h Segunda mesa. Presente y futuro del auto en España:
Josep MARÍA RECASENS
Presidente y Director General de RENAULT Group Iberia
Daniel CORTINA MUNUERA
Secretario General y Director de Estrategia de SEAT &CUPRA
Rafael RUIZ
Presidente EBRO EV Motors
Antonio JOAQUÍN GONZÁLEZ
Director Relaciones Institucionales España y Portugal STELLANTIS
José Manuel CASADO
Responsable Estrategias Industriales CCOO Industria
Jordi CARMONA
Secretario Sector Automovilístico UGT-FICA
Modera: periodista por confirmar
12:00 Tercera mesa. Posicionamiento de los grupos parlamentarios.
Inés GRANOLLERS- GR
Alberto HERRERO - GP POPULAR
Adriana MALDONADO -GS
Manuel LAGO- GP SUMAR
JUNTS, BILDU, PNV, VOX
Modera: periodista por confirmar
13:00 Clausura:
Jordi GARCÍA BRUSTENGA
Secretario de Estado de Industria, MINISTERIO DE INDUSTRIA
Una jornada organizada por CCOO Industria y UGT-FICA con la colaboración del grupo Parlamentario plurinacional de Sumar en el Congreso de los Diputados en el marco de la definición del presente y futuro del sector del automóvil
CCOO industria
UGT FICA