



RENAULTUTION

El pasado 8 de octubre, numerosos medios de comunicación se hacían eco de una noticia que informaba que la Junta de Castilla y León había aprobado una subvención de más de tres millones de euros para Renault España. El objetivo era *“consolidar 370 puestos de trabajo en actividades de I+D, a lo que se suma el impacto que el proyecto tendrá sobre el empleo directo, dado que se transformarán 2.000 contratos temporales en fijos, se contratarán 150 técnicos e ingenieros y se crearán entre 90 y 120 empleos en la fundición de aluminio, así como otros 20 en nuevas líneas de mecanizado. Renault España valora que estas estimaciones iniciales se verán ampliamente superadas una vez que el proyecto alcance los nuevos incrementos de capacidad previstos”*.

Esta semana, la Dirección de la Empresa nos ha comunicado que se va a cepillar, casualmente, **300** puestos de trabajo en Palencia, al eliminar medio turno. Y, para más inri, lo comunica mientras se han iniciado las negociaciones del nuevo convenio colectivo. Ya sabemos a qué se refieren cuando hablan de Renaultution”, término con el que han decidido bautizar todo un proceso de reestructuración total de la compañía que implicará destrucción de empleo, pérdida de derechos, chantajes y asaltos varios a las arcas públicas. La primera fase ha comenzado, y las correspondientes propuestas delirantes han sido arrojadas sobre la mesa de negociación.

Durante años, Renault ha ganado una millonada, y ha estado dirigida por personas sin escrúpulos que se han lucrado a costa de nuestro trabajo. Ahí tenemos el caso de Carlos Gohsn, o el espionaje industrial protagonizado por Pelata en torno a la tecnología del coche eléctrico. Nos hemos quedado atrás en el campo de la hibridación, y con un agujero financiero del tamaño de Júpiter. La solución que ha encontrado Luca di Meo es más de lo mismo. La “Renaultution”, proceso que durará unos seis años, mediante el cual Renault se convertirá supuestamente en una gran marca dispuesta y preparada para conquistar la Galaxia, no deja de ser más de lo mismo: Recortes, subvenciones y más recortes. Por cierto, el primer eje de reducción de costes es conseguir un *“dimensionamiento correcto de la ingeniería”*, lo que se da de hostias con el objetivo de la subvención recibida de la Junta de Castilla y León. Otro de estos ejes es la bajada de actividad, para producir menos. ¡Vamos!, ¡lógica de mercado en estado puro!

CGT estamos hartos de ver como cuatro (o cuarenta) elevados cargos de la alta dirección, se lucran a costa del sudor de los trabajadores y trabajadoras que ponemos en marcha las fábricas todos los días, generando una riqueza de la que sólo recibimos unas migajas. Estamos hartos de sentarnos en una mesa negociadora para contemplar cómo la Dirección insulta con sus propuestas a toda la plantilla. Estamos hartos de que se salten la “tregua” que debe existir durante una negociación de convenio, anunciando destrucción de empleo. Estamos hartos de que se rasquen las vestiduras cuando respondemos ante su agresión con una posible convocatoria de huelga. Y estamos hartos, sobre todo, de la pasividad de una preocupante parte de la plantilla. La Dirección tiene incluso la osadía de apropiarse de nuestro lenguaje, y en un acto de infinito cinismo denominar a su plan de ajustes con un juego de palabras que alude a la “revolución”. ¡Hay que tener poca vergüenza y una falta total de escrúpulos para escupir de esta forma ante la memoria de quienes dieron sus vidas por la emancipación de la clase trabajadora! ¿Cómo será esa revolución renolera aplicada a la factoría de Sevilla, de la que ya nos ha dicho que se tendrán que tomar ciertas medidas? ¿Cómo será esa revolución cuando las factorías se encuentren al mínimo de su actividad pero prolongando jornada y trabajando fines de semana? ¿Cómo será esa revolución cuando la salud haya sido sacrificada en cada puesto de trabajo?

Para **CGT**, la palabra revolución tiene un significado bien distinto. Entre otras cosas, significa la apropiación de los medios de producción por parte de la clase trabajadora, desparasitando las fábricas de sanguijuelas de traje y corbata, y disponiéndonos a funcionar por el bien común para la consecución de una sociedad libre e igualitaria. Y eso comienza con la participación y la implicación. Compañeros y compañeras: es hora de tomar conciencia y prepararse para la defensa de nuestros intereses.



CREDULIO

El personaje vaga perdido entre la densa niebla. Su boca exhala vaho y los brazos, cruzados sobre el pecho, abrazan con fuerza su enjuto cuerpo, arropado con una bandera rojigualda, de aguilucho estampado. Finalmente, llega ante una enorme puerta de madera, de incalculable altura. Tras unos minutos de duda, mientras mira nervioso a su alrededor sin apreciar nada más que la densa niebla y la puerta de madera, decide llamar. Unos minutos después, una de las hojas comienza a abrirse lentamente, tan sólo unos centímetros suficientes como para asomar una cabeza. Del interior de ese lugar brota una música lejana, como cuando te acercas al exterior de un concierto. Se asoma un hombre mayor, con barba poblada pero afeitada por el mentón, sombrero negro de ala ancha y gafas de sol.

-¿Tu nombre?-. Pregunta mientras le mira de arriba abajo y escupe de medio lado. -¿Qué?-. Responde el “perdido”. El “portero” se baja las gafas de sol mientras taladra con la mirada al desconcertado hombrecito deambulante. Con una voz tensa, como masticando cada palabra, le espeta: - *Que me digas tu jodido nombre*-. Asustado, el hombrecito responde: -Credulio-. El portero se vuelve a ajustar las gafas de sol mientras comprueba un listado. Tras unos interminables segundos señala un nombre en la lista y dice: - *Credulio, ¡aquí estás! Puedes pasar*-. El hombrecito balbucea: - *¿Qué?, no entiendo... ¿Qué es este lugar?*-. El portero suspira profundamente y, mientras acerca su cara a un palmo de la de él, le susurra: - *Has muerto, la has palmado colega, la espichaste... y estás en “el otro lado”*. Wellcome. -. El hombrecito se arropa aún más en su bandera y balbucea: - *No, no, no... no puede ser. ¡Hay un error! El virus chino no existe, es un invento de los rojos filoetarras amigos de Venezuela, y se transmite con la tecnología 5G, pero no existe, te digo. Por eso he salido a manifestarme por segunda vez en mi vida (la primera fue cuando nos libramos del descenso a segunda) ¡Y sin mascarilla! No puedo haber muerto. ¡He enviado mensajes amenazantes a los hijos del coletas! Soy un español de bien. ¡Y trabajo en la Renault! Siempre me ofrezco como voluntario para prolongar jornada, y voy los fines de semana... ¡incluso iría gratis! Soy el más competitivo de mi línea. Creo que la plataforma de la empresa para el convenio es una buena idea porque nos posicionará mejor en un mercado volátil, como es el sector del automóvil, y es lógico que hagamos sacrificios. Pienso que la CGT quiere destruir la empresa y no les he enviado ninguna propuesta para el convenio. ¡lo juro! Además, en las elecciones sindicales voté a mi Jefe, ¡como Dios manda! ¡De pequeño fui monaguillo de Rouco Varela y se tocar el “cara al sol” con la flauta! Tengo mi balcón engalanado de grana y oro y la cacerola totalmente abollada... Y en el bar soy el más inteligente, me lo dice hasta la pareja de la Guardia Civil que toma café todas las mañanas. ¡YO no puedo morir como hace el resto! ¡esto no puede pasarme a Mí!... Y, vamos a ver ¿de qué he muerto, si puede saberse?-. Pregunta con mirada perspicaz y, a su vez, desconfiada.*

- *¡De COVID! ¿o pensabas que tus “anticuerpos españoles” derrotarían a los “malditos virus chinos”, idiota?*-. Le grita “el portero”, y con el mismo tono de voz, le pregunta: - *¿vas a pasar de una jodida vez o piensas quedarte ahí, vagando entre la niebla durante toda la eternidad?*-. El hombrecito mira temeroso hacia la niebla y, finalmente decide entrar. - *Entonces, ¿tú eres San Pedro?*-. El portero responde mientras cierra la puerta tras Credulio: - *No. San Pedro se ha cogido unos días para irse de casa rural con el “hippy”. Últimamente andaban muy estresados, con la que estáis liando “allí abajo”. Le estoy sustituyendo. Puedes llamarme Lemmy*-. Delante de ellos se abre un largo pasillo poco iluminado que desemboca en un lugar con muchas luces de diferentes colores, del que proviene la música mezclada con el griterío alegre de una gran multitud. Un joven moreno, con el pelo a lo “afro”, se cruza con ellos. - *Encárgate de la puerta un rato, Jimmy*-. le pide el portero. El chico le responde haciendo el símbolo de la V con los dedos mientras pronuncia un “*I love you, Lem*” con voz muy profunda. Junto a ellos, una trampilla abierta en el suelo descubre unas empinadas escaleras de roca resbaladiza que se pierden en las sombrías profundidades. De repente, la cara de Credulio se ilumina con una de sus mejores ocurrencias y pregunta: - *¿Conoceré a Franco?*-. Lemmy, con una sonrisa divertida le responde con ironía: - *¡por supuesto!, te hemos asignado plaza en su mismo “módulo”*-. Y girando la cabeza, grita: - *¡Sid, llévate a este gilipollas!*-. Un joven de poco más de veinte años surge de la penumbra, con los pelos de punta, cadena con candado alrededor del cuello y sonrisa demente, empujando a Credulio escaleras abajo mientras le grita al oído *¡¡¡“HELLCOME”!!!*. Lemmy, mira su reloj de bolsillo y camina con prisa hacia el final del pasillo. Una mujer, vestida de colores y con enormes gafas de cristal rosa se cruza con él y le apremia: - *Date prisa, sonorizas después de Kurt. ¿Nos vemos cuando acabe el bolo?*-. Lemmy sonríe mientras le hace los cuernos con la mano: - *Ok, Janis, ok*-. Rápidamente recoge su “Rickenbacker” y, mientras camina con firmeza hacia el escenario, sonríe y susurra: - *Ese jodido grunge ya me habrá vuelto a escupir el micro...*

NOTICIAS DEL AUTO

RENAULT: Guilles Le Borgne, nuevo Director de Ingeniería de Renault, afirma que la actual generación de motores dCi será la última: a partir de ahora, la firma del rombo centrará sus esfuerzos en la electrificación de su gama. Desde el 20 de octubre, fecha en la que ha concluido el acuerdo entre Renault y Daimler, aunque los coches diésel de Mercedes seguirán equipando motores Renault algunas semanas más. Según indican en Largus, el motor OM608 de Renault dejó de producirse en serie a finales de septiembre y ha dejado de aparecer en el configurador de algunos modelos de la marca alemana. El OM608 es el motor diésel de Renault que los conductores han conocido hasta ahora bajo la denominación 1.5 dCi y será reemplazado en los Mercedes Clase A, Clase B y CLA por el nuevo OM654q. El OM654 es de origen 100% Daimler, que ha invertido 3.000 millones de euros en su desarrollo y es, a día de hoy, el único motor diésel que se acopla a un sistema híbrido enchufable del mercado. **MALAS NOTICIAS PARA LA FACTORIA DE MOTORES QUE BASA UNA BUENA PARTE DE SU PRODUCCIÓN A DICHOS MODELOS. ¿Querrán que los trabajadores paguemos estas decisiones con el convenio?**

ESQUEMA

En el siguiente cuadro se representan las peticiones de la Empresa durante el Tercer Plan Industrial (de hace cuatro años) y las actuales, con la diferencia que en el Plan Industrial ofrecía algo a cambio, ahora solo ofrece recortes de plantilla, disminución económica, más jornadas y dinamitar la conciliación familiar. En definitiva: miseria, ruina y pérdida de derechos y poder adquisitivo para los de siempre.

PRETENSIONES 3 PLAN INDUSTRIAL AMBITO DE VIGENCIA 4 ANOS (2017-2020)	PRETENSIONES ACTUALES AMBITO DE VIGENCIA 2 ANOS (2021-2022)
	Creación de una nueva categoría de entrada Especialista D (90% de Oficial de 3ª)
El ascenso de Especialista C a oficial de 3ª será por medio de méritos	El ascenso de Especialista D a oficial de 3ª será por medio de méritos
	Plus bolsa de horas: 5 primeros sábados de trabajo al año sin plus económico.
El plus de modificación de la demanda (lo que se percibe por trabajar por bolsa) se equipara a un día normal	El plus de modificación de la demanda a partir del 6º día de trabajo, a precio de retribución primaria
Eliminación de las horas generadas por RJTN	Trabajar las 4 horas generadas por RJTN en las factorías de mecánica en caso de necesidad
	Dejar un único plazo de comunicación de las bolsas de trabajo o descanso en cualquier circunstancia (16 horas para descansar y 40 horas para trabajar)
	Posibilidad de convocar bolsa por horas no por días enteros sino por horas
Que los sábados tardes y domingos mañana se podrá trabajar por bolsa de horas	Posibilidad de trabajar sábados tarde por bolsa por horas
Alargar o disminuir la jornada diaria en 1h con cargo a la bolsa de horas	Prolongación o reducción de 1h/día con cargo a la bolsa de horas
Introducción de personal contratado por ETT	Posibilidad de recurrir a contratación a través de ETT para la fabricación
	Centro de trabajo único Valladolid-Palencia
Turnos Anti-estrés, 6x3x8, 4º turno, 5º turno obligatorios	TURNOS ESPECIALES: (Anti-estrés, 6x3x8, 4º turno, 5º turno) incluidos en el Convenio como turnos normales de trabajo (no optativos)
Creación de un turno fin de semana y festivos a precio de día normal	
	TURNO FIJO DE NOCHE: - Posibilidad de aplicación en las factorías de mecánica - Posibilidad de que se realice por media jornada (22:00 a 2:00)
	TURNOS FIJOS POR CONCILIACION Establecer un porcentaje máximo de aplicación de turnos fijos por taller (5%) y factoría (3%)
Reducir el 10% de la prima de producción y pasarlo a la prima de objetivos	Pasar un 10% de la Prima de Producción a la Prima por Objetivos.
Eliminar una de las medias pagas extraordinarias, y trasladarlo a la prima de objetivos.	Pasar una de las pagas extras de marzo o septiembre a la Prima por objetivos.
Condicionar la prima de objetivos a la presencia del trabajador en fábrica	PRIMA LIGADA A RESULTADOS: Inclusión de un nuevo criterio ligado al absentismo individual. El abono se realizará en base a 4 criterios: 1. a) Respecto programa fabricación (25%). 2. b) Accidentabilidad (25%). 3. c) Calidad (25%). 4. d) Absentismo individual por enfermedad y no justificado (25%). Objetivo 0 ausencias en el mes.
Reducción de un 10% en los pluses de nocturnidad, turnicidad y plus festivo. Reducción de un 20% del plus de aprovechamiento de instalaciones.	Reducción de 15% del plus de nocturnidad. Desligar valor del plus turno fijo de noche del plus de nocturnidad. Reducción de 15% del plus de festivo. Reducción de 15% del plus de turnicidad en rotación a 2 turnos.
	Eliminación del comedor social de Sevilla
	Reposición en convenio del artículo relativo a la jubilación obligatoria
	Adaptación de la Factoría de Sevilla a la situación de sobrecapacidad prevista

CÓMO ESTÁ EL PATIO

El agua en el taller de montaje de Palencia se ha convertido en un bien de lujo, si en tu jornada de trabajo se te acaba (cosa normal con los ritmos de trabajo que tenemos) el botellín que coges a la entrada te conviertes en un protagonista de una película de aventuras y te toca pasar por Narnia, llegar a Mordor y cuando has llegado tienes que cruzar un campo de fútbol de Oliver y Benji. ¡¡OJO!! No cojas solo una botella, que seguramente te haga falta para volver a tu puesto de trabajo. Ahora llega lo mejor, todo esto tienes que hacerlo en tus 10 minutos de descanso. Esperemos que la empresa recapacite y ponga agua más cerca de los puestos de trabajo.

El pasado Jueves día 29, UGT y CCOO llegaron a un acuerdo con la dirección de Alestis, empresa del sector aeronáutica, el cual pone en la calle de manera directa a 150 personas a través de despidos, y supone la eliminación total de más 370 puestos de trabajo. Esto supone por un lado, la eliminación de una cuarta parte de los puestos de trabajo que generaba la multinacional, y por otro, la rendición de estos sindicatos a continuar con la lucha que se venía haciendo en el sector desde hace meses, y en la que desde **CGT** se han planteado alternativas reales al ERE como son la reducción de jornada a cuatro días semanales, el adelanto de la edad de jubilación, o la aplicación de coeficientes reductores en la edad de jubilación.

Pasa el tiempo y no se corrige la fea costumbre en algunas líneas de que la velocidad de la cadena vaya más rápido. En las últimas semanas viene sucediendo esto repetidas veces en la línea de mecánica, teniendo que ser corregida por nuestros delegados. El asunto es vergonzante dado que el mes pasado sucedió lo mismo en la línea de tableros de abordaje, que al parecer ya no da problema tras un estrecho seguimiento diario por parte **CGT**.

Desde **CGT** venimos observando en la factoría de motores y en el departamento de montaje motor que en la pausa del bocadillo, en todas las líneas, hay trabajador@s en los puestos de trabajo. Este hecho se lleva denunciando desde hace mucho tiempo ante la línea jerárquica y el responsable de RRHH de motores, sin que, para variar, hagan nada al respecto. Desde CGT hacemos un llamamiento a los compañer@s a la no colaboración, dado que las previsiones de fabricación están a la baja y desaparecerán turnos en un futuro inmediato. Si algún compañer@ se encuentra con presión y coacción por parte de la línea jerárquica, no dudéis en contactar con los delegados de **CGT**. **NO TENEMOS QUE TIRAR PIEDRAS CONTRA NUESTRO PROPIO TEJADO.**

El anuncio de la eliminación del medio turno en la factoría de Palencia no sólo supone un duro golpe para la plantilla eventual de Renault; este anuncio supondrá la eliminación de centenares de puestos de trabajo en empresas proveedoras, algunas de las cuales ya lo están anunciando. Por otro lado, una vez más, la RT y la plantilla de Renault ha sido la última en ser informada de esta medida de manera oficial, ya que desde hace semanas, las plantillas de las propias empresas proveedoras ya eran sabedores de ello. **EXIGIMOS LA BAJADA DE LOS RITMOS DE CADENA PARA EVITAR LA DESAPARICIÓN DE ESOS PUESTOS.**

El rincón del obturador: En esta ocasión vamos a reservar este espacio para el responsable de servicios técnicos de la factoría de motores. A este personaje se le ocurre el jueves día 29 por la tarde mandar pintar el rayado amarillo de prohibición de la salida del parking de carretera Segovia. Hasta aquí todo bien, hasta que uno de los pintores le dice a un trabajador que no puede salir a media tarde, porque no está seca la pintura y le han dicho que no sale gente hasta las 22:00 (existe gente con licencias, reducciones o prolongaciones que salen a otra hora). El trabajador, que no es su problema, decide salir después de esperar un rato. El pintor le dice: "tú sal, si queda marcado ya lo quedo aquí apuntado que no es mi problema". ¿Ahora qué? ¿dejamos el trabajo a medias? ¿Volvemos a mandar pintar otra vez? ¿Lo volvemos a pagar? ¿Echamos la culpa al trabajador? Y lo más gordo, es que este iluminado no se ha dado cuenta que este fin de semana (incluido el viernes) está más de un 80 % del personal de bolsa. Desde **CGT** te aconsejamos que te des una vuelta por cualquier calle de cualquier ciudad y veras señales de prohibido aparcar: día tal, hora tal, por mudanza, por ejemplo. Eso hubiera podido ser una posible solución. **EN FIN, MÁS DE LO MISMO. VOLVEMOS A PINTAR Y LO VOLVEMOS A PAGAR.**

"En CGT nos hacemos responsables de lo que decimos y escribimos, no de lo que tu puedas interpretar"