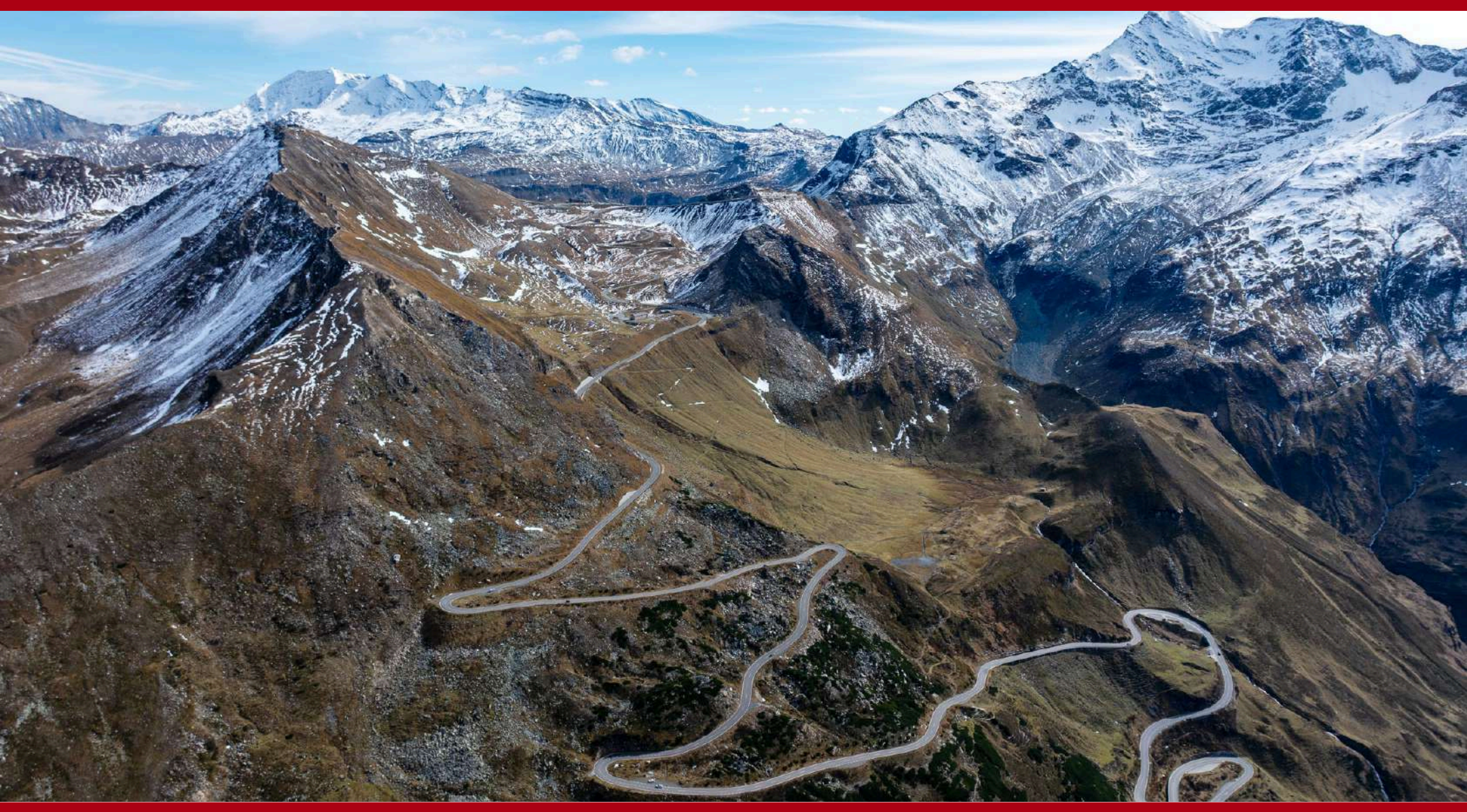
digital

AUTOMOCION

UGT Industria, Construcción y Agro FICA

06

Ahora + INDUSTRIA



WWW.UGT-FICA.ORG

UGT FICA
SECRETARÍA SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

UGT FICA DENUNCIA LOS RITMOS DE TRABAJO ABUSIVOS Y LA FALTA DE ERGONOMÍA COMO FACTORES CLAVE DE RIESGO LABORAL

La Federación de Industria, Construcción y Agro de UGT (UGT FICA) denuncia la creciente intensificación de los ritmos de trabajo y las deficientes condiciones ergonómicas como dos de los principales factores que están deteriorando la salud de las personas trabajadoras.

El sindicato advierte de que la presión productiva, los tiempos ajustados y la falta de pausas adecuadas están generando un aumento significativo de trastornos musculoesqueléticos, fatiga física y mental, así como problemas de estrés laboral. A ello se suma la insuficiente adaptación de los puestos de trabajo desde el punto de vista ergonómico, lo que agrava los riesgos para la salud.

UGT FICA considera inaceptable que la organización del trabajo priorice la productividad por encima del bienestar de las personas trabajadoras, y señala que muchos de estos riesgos son evitables mediante una correcta planificación preventiva.

En este sentido, la Federación exige:

- Revisión y adecuación de las cargas y ritmos de trabajo, estableciendo objetivos y tiempos de ejecución realistas, evitando exigencias continuadas que obliguen a trabajar bajo presión excesiva o a un ritmo incompatible con la seguridad y la salud e las personas trabajadoras.

- Evaluación específica de los riesgos psicosociales, prestando especial atención al estrés laboral la sobrecarga de trabajo, la presión por objetivos.

- Garantizar pausas y tiempos de recuperación suficientes que permitan recuperarse de los esfuerzos físicos y mentales.

- Realización de evaluaciones de riesgos periódicas sobre revisión de puestos de trabajo, posturas, movimientos repetitivos, manipulación de cargas, tiempos de exposición y las condiciones de los equipos, aplicando mejoras continuas que aseguren un entorno laboral seguro.

- Formación y concienciación sobre hábitos saludables en posturas y métodos de trabajo seguro.

- Manipulación segura de cargas: ayudas mecánicas correctas de levantamiento.

- Garantizar canales efectivos y seguros para comunicar sobrecargas o riesgos, asegurando que las personas trabajadoras puedan informar de estas situaciones que puedan perjudicar su salud sin sufrir represalias, presiones o consecuencias negativas para hacerlo. Delegados/as de prevención.

UGT FICA recuerda que unas condiciones de trabajo seguras y saludables no solo reducen la siniestralidad, sino que también mejoran la productividad y la calidad del empleo.

Finalmente, el sindicato hace un llamamiento a las empresas y a las administraciones públicas para que actúen de manera urgente y decidida frente a estos problemas, situando la salud de las personas trabajadoras como una prioridad irrenunciable, porque ningún puesto de trabajo debe poner en riesgo la salud.

MARTÍN BALSERA

Responsable sector automovilístico
UGT FICA Pais Valencià

INFORMACIÓN

DIFERENCIAS MOTOR COMBUSTIÓN Y ELÉCTRICO

Solo en el conjunto de motor y trasmisión un coche de combustión tiene aproximadamente 30.000 piezas, mientras que un vehículo eléctrico reduce esta cifra en un 60%, lo que deja el resultado en unos 12.000 componentes.

La primera diferencia la encontramos en el motor. Un coche eléctrico no tiene un motor con pistones, bielas, cigüeñal, cilindros, válvulas, colectores de escape y admisión, culata, inyectores, bujías ni tapa de balancines. Tampoco hay un motor de arranque ni un alternador, y no necesita bombas de combustible y aceite, ni filtros de aceite, combustible y aire.

Otras piezas que no están presentes en un coche eléctrico son el sistema de escape, con catalizadores y silenciadores. No vamos a encontrar un filtro de partículas, una válvula EGR ni un sistema AdBlue como en los coches diésel, y no va a necesitar un depósito de combustible donde almacenar el carburante.

El sistema de refrigeración líquida o de gestión térmica de un coche eléctrico tiene un funcionamiento similar al sistema empleado en un motor de combustión interna, aunque está diseñado para refrigerar las celdas de las baterías y el motor eléctrico. Aun así, incluye al menos un radiador y un electroventilador.

INFORMACIÓN

Otras piezas que sí están presentes en los coches eléctricos y los de combustión son la suspensión y el sistema de frenos. Este último tiene la particularidad de equipar un sistema de frenado regenerativo mediante el cual la batería obtiene carga aprovechando la energía generada durante la frenada, algo que no suelen equipar los coches térmicos convencionales salvo contadas excepciones.

Tanto un coche eléctrico como uno de combustión, independientemente del grado de electrificación que presente, cuenta con una batería de 12 voltios que se encarga de alimentar algunos sistemas eléctricos y accesorios del coche, al mismo tiempo que ayuda a encender el vehículo.

Un coche eléctrico está equipado con un motor eléctrico, una transmisión de una velocidad (hay algunos modelos que pueden tener dos velocidades) y una unidad de control, que son los componentes encargados de propulsar el vehículo.

También encontramos en un coche eléctrico otros componentes dedicados a la energía eléctrica, como son la batería donde se almacena energía y un convertidor de corriente, así como una toma de corriente que permite cargar la batería. Todas estas piezas están unidas por un sistema de cableado de alta tensión.

Las diferencias en número de piezas de un coche eléctrico y uno de combustión son significativas y esto se manifiesta también a la hora de hacer el mantenimiento a un vehículo eléctrico.

INFORMACIÓN

MANTENIMIENTO VEHÍCULO COMBUSTIÓN Y ELÉCTRICO

Se calcula que el mantenimiento de un coche eléctrico puede ser hasta un 30% más barato, con respecto a otro diésel o de gasolina equivalente.

La razón es bien sencilla: carecen de un motor térmico y, por tanto, de cientos de piezas y componentes móviles que se desgastan con el uso y el paso del tiempo.

En un coche eléctrico, no hay que cambiar el aceite, las bujías, el filtro del aire y combustible o la correa de distribución. A esto hay que añadir cierto elementos que sí incluyen los vehículos eléctricos, pero que se desgastan menos que en los de combustión.

Uno de los más evidentes son los frenos. Lógicamente, en un coche eléctrico hay que cambiar las pastillas y discos, pero mucho más tarde, ya que el sistema de frenado de estos vehículos sufre menos el desgaste, al contar con la frenada regenerativa.

Del mismo modo, se pueden retrasar un poco más las revisiones: mientras en un vehículo tradicional se recomienda hacerla de manera anual o cada 20.000 kilómetros, en uno eléctrico se puede hacer cada dos años o 30.000 kilómetros.

Podemos resumir el mantenimiento de un coche eléctrico de la siguiente manera:

- Cambio de neumáticos: cada dos años o 30.000 kilómetros.
- Cambio de pastillas de freno: cada dos años o 30.000 kilómetros.
- Cambio del líquido de frenos: cada tres años.
- Cambio de discos de freno: cada cuatro años o 60.000 kilómetros.
- Cambio de batería de 12V: cada seis años o 90.000 kilómetros.
- Cambio del filtro de polvo y polen: cada dos años o 30.000 kilómetros.
- Cambio de amortiguadores: a los 8 años o 120.000 kilómetros.
- La batería, la clave

El elemento clave de un coche eléctrico es su batería. Es el corazón del vehículo y, por tanto, donde se centran las principales tareas de mantenimiento. En teoría, una batería está diseñada para durar toda la vida útil del coche, pero no siempre con el mismo rendimiento. Normalmente, los fabricantes garantizan un 80% de capacidad durante ocho años o 160.000 kilómetros, que es lo que suele durar la garantía en la mayoría de los modelos.

INFORMACIÓN

COSTE MANTENIMIENTO Y HORAS TALLER EN VIDA ÚTIL VEHÍCULO ELÉCTRICO Y VEHÍCULO COMBUSTIÓN

Un vehículo de combustión el coste medio alcanza los 515 euros, cantidad que se reduce a los 370 euros en un eléctrico.

El coste de mantenimiento de un eléctrico es un 29 % más económico que uno de gasolina, un 21% más barato que un diésel y un 25 % menor que un híbrido. Sólo la partida de los neumáticos es más cara con un eléctrico que con uno de combustión.

Si se mira en coste por kilómetro (a 3 años y 90.000 km), la diferencia es más estrecha entre un coche eléctrico y uno que utiliza diésel, un 27 %. La diferencia con un híbrido es del 33 % y con uno de gasolina, del 42 %.

Un vehículo eléctrico pasa de promedio en su vida útil (aprox. 15 años o 250.000 km) entre 15 y 30 horas, en cambio uno de combustión entre 80 y 150 horas

TEMAS DESTACADOS

01

BMW recortará 8.000 puestos de trabajo en 2027 con un plan de salidas voluntarias y jubilaciones.
La empresa alemana tiene una plantilla de 154.000 personas en todo el mundo y la medida pone en evidencia la crisis del sector a medida que China refuerza su posición.

02

Porsche anuncia el recorte de otros 5.000 puestos de trabajo en Alemania (9.000 en total) hasta 2035.
Se prevé que los empleados abandonen la empresa mediante la rotación de personal, la jubilación parcial y los acuerdos de rescisión.

TEMAS DESTACADOS

03

Volkswagen aparte de estudiar reducir su plantilla en 100.000 trabajadores y trabajadoras a nivel mundial, también estudia reducir un 50% su gama de modelos, simplificar un 75% sus variantes de equipamiento y reorganizar sus plataformas tecnológicas a nivel mundial.

04

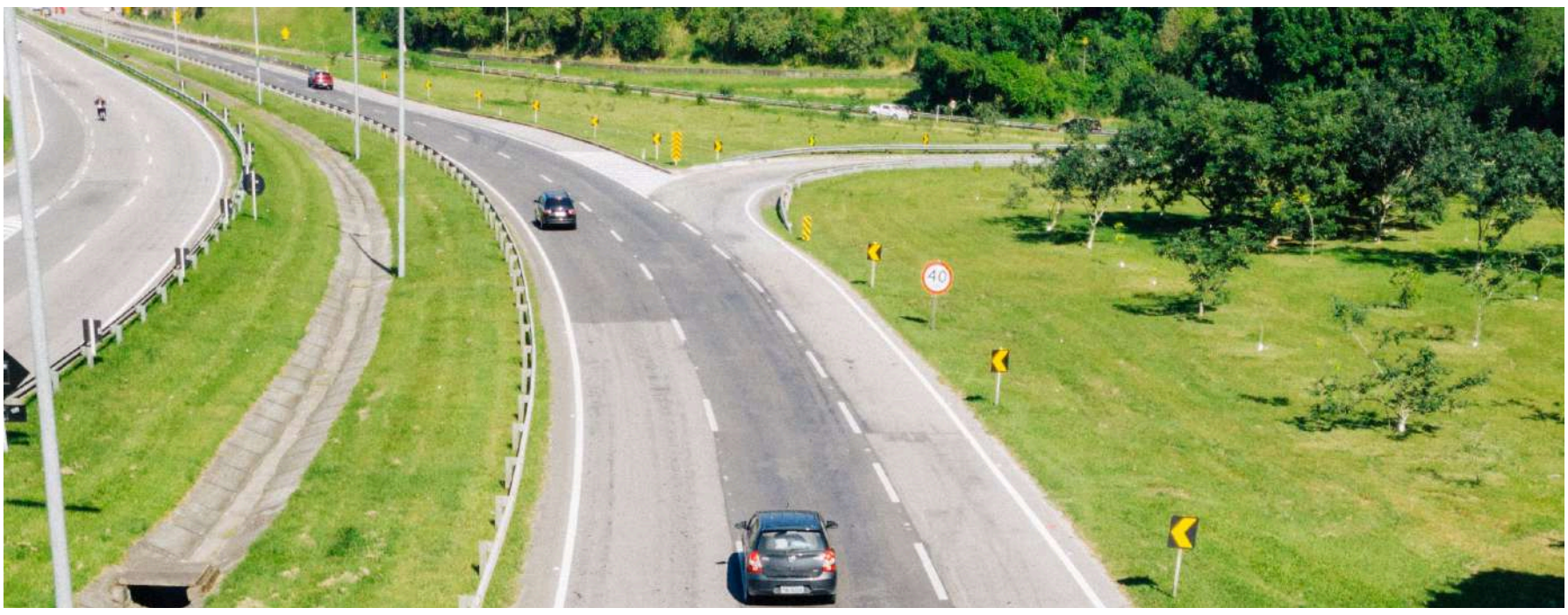
Los y las trabajadoras de Hyundai en Corea del Sur convocan cinco días de huelga por mejoras salariales (Sindicatos exijen 149.000 wones de aumento, 91,96 euros, y la empresa da 80.000 wones, 49 euros)

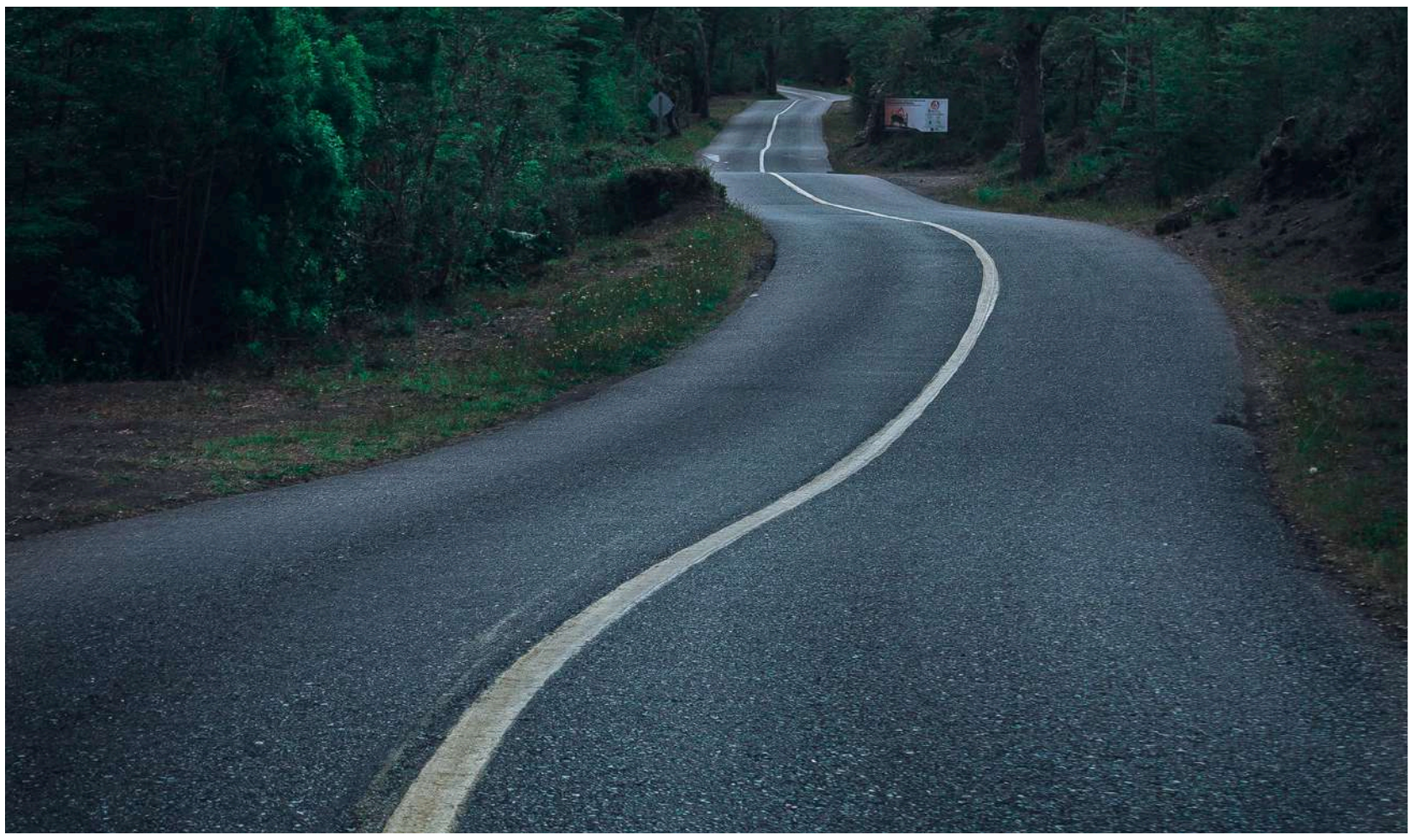
05

El Grupo VW está negociando con su socio el proveedor chino Gotion la toma de control por este de la gigafactoría de baterías de Powerco en Sagunto (Valencia).

06

China introdujo aproximadamente 650 modelos nuevos o sustancialmente actualizados al mercado mundial solo durante la primera mitad del año 2026.
Esta cifra se traduce en un promedio de casi cuatro vehículos nuevos al día.
El 90% de estos vehículos son eléctricos o híbridos.





TEMAS DESTACADOS

07 Uno de cada cinco turismos vendidos en julio en España es electrificado.
Las matriculaciones de vehículos electrificados suben casi un 20% en el último mes impulsadas por el canal de particulares y la certidumbre aportada por las bases del plan Auto+.

08 Concluye la huelga de Tesla en Suecia, después de tres años, ya que la compañía ha indemnizado a todos y todas las miembros del sindicato.

09 Reino Unido abre la puerta a modificar los objetivos de electrificación para el año 2030. Esta estudiando adaptar el calendario a la situación real del mercado sin renunciar al impulso del vehículo eléctrico.

UGT FICA
Industria, Construcción y Agro

Ahora + INDUSTRIA

CONTACTO

ugt-fica.org

Avda. de América, 25. 5ª planta. 28002 Madrid

//facebook.com/ugtfica
@ugtfica

//youtube.com/@ugtfica

//es.linkedin.com/company/ugt-fica
UGT FICA

//instagram.com/ugtfica/
@ugtfica

t.me/ficaugt

//x.com/UGT_FICA
@UGT_FICA

//whatsapp.com/channel/0029VahwSPWChq6U5Dq5Mn2x

UGT FICA
Industria, Construcción y Agro

Ahora + INDUSTRIA

UGT

feminista

EL CAMBIO COMIENZA CONTIGO

AFÍLIATE

UGT FICA
SECRETARÍA SECTOR AUTOMOVILÍSTICO