

Cau Nissan, tremola el motor

El sector es prepara per afrontar una gran reconversió: ve un cotxe elèctric, connectat, compartit i autònom en un context de nous costums i l'emergència climàtica. La indústria de les bateries ha desplaçat l'eix de l'Atlàntic al Pacífic



Treballadors del sector de motor en una cadena de muntatge. | ACN

El president de Nissan Europa, Gianluca de Ficchy, dóna per "irreversible" el tancament de la planta de Zona Franca, així com dels centres de l'empresa a Montcada i Reixach i Sant Andreu de la Barca (<https://www.naciodigital.cat/noticia/203185/nissan/cronica/tancament/anunciat>), que treballen essencialment per a ella, amb activitats de planxisteria i bastidors. Considera la planta "inviabile" encara que se'ls hagi temptat amb ajuts i malgrat que el president de la Generalitat, Joaquim Torra, no tira la tovallola.

És una decisió temuda i sospitada no només en les últimes setmanes, sinó en mesos i, fins i tot anys, que condemna a l'atur a 3.000 famílies de forma directa i més de 20.000 de manera indirecta. La decisió arriba en plena desescalada per la pandèmia de la Covid-19, que a principis de maig havia enfonsat un 55% la producció d'automòbils a tot l'estat espanyol, el segon productor europeu després d'Alemanya.

El tancament de Nissan a la Zona Franca, que suposa un 7% de la riquesa industrial de Catalunya i que s'havia especialitzat en furgonetes i 4x4, ha estat rebutjat per les administracions i els sindicats. Els treballadors han expressat la seva ràbia cremant pneumàtics. "És un cop dur per a la indústria", assenyala el Clúster de la Indústria de l'Automoció de Catalunya (CIAC), que proposa treballar per aprofitar el talent de les 3.000 persones que encara emprarà Nissan fins al

desembre. Mentrestant, Àvila i Cantàbria aguanten, a el menys per ara. Serveixen les instal·lacions del grup a Sunderland, al Regne Unit, d'on surten els famosos SUV Qashqai de Nissan, amb molt èxit. És una ironia que fa pocs mesos, arran del Brexit, se n'estudiés el trasllat de producció a altres plantes, inclosa Barcelona.

[noticia]203226[/noticia]

Ara tothom es posa les mans al cap, però fa anys que Nissan ha viscut penjada de la incertesa i amb la fàbrica en marxa però produint a la meitat de la seva capacitat (i últimament a menys d'un terç d'ella) i s'ha anat empetitint. Després de l'esclat de la crisi de 2008, va retallar més de 1.600 llocs de treball a Barcelona. Fa només uns mesos, va realitzar un ajust d'altres 600 treballadors.

Recuperar activitat industrial és lloable, però cal pensar bé per a fer què: la demanda no serà la mateixa

Nissan, part de l'aliança Renault i Mitsubishi, reorganitza la seva presència al mapamundi, i la Unió Europea queda sota influència de la pota francesa. És un fet que el ministeri d'Indústria considera perjudicial des d'un punt de vista reputació per a Nissan, que havia promès aixecar una planta de pintures, amb una inversió de 70 milions, que mai es va arribar a construir (l'empresa ho atribueix a la pèrdua de un contracte de subministrament per a Mercedes).

El govern espanyol estima en mil milions els costos que pot suposar el desmantellament de la planta. El vicepresident segon de Govern, Pablo Iglesias, ha suggerit la nacionalització de Nissan se suposa que per a quedar-se amb els seus actius a Catalunya ja que la multinacional està fora d'abast. Tant la ministra Reyes Maroto com el vicepresident català, Pere Aragonès, busquen alternatives. Hi ha veus que pensen en una cooperativa de treball. La qüestió és per fer què. Com assenyalava fa pocs dies el *Financial Times*, a mig termini l'amenaça d'una demanda feble és un repte molt més gran que restablir la producció, perquè la demanda a Europa està un 30% per sota del que és habitual, i no hi ha més ajudes possibles que les destinades a una reconversió verda.

[noticia]203201[/noticia]

El sector està en una reconversió profunda, més enllà de el cas Nissan a Barcelona. Ho demostra també l'expedient de regulació que, en paral·lel, acaba de pactar-se a la Ford d'Almussafes, al País Valencià, per a 350 persones. Són un centenar menys de les previstes inicialment.

El cotxe i els reptes del nostre segle

L'automòbil ha representat progrés social i econòmic durant més de 100 anys, al mateix temps que una font principal de contaminació i emissions nocives per al planeta. Sobre les seves rodes s'ha consolidat la classe mitjana i s'ha construït un símbol d'estatus i de llibertat individual. I la seva indústria és de tal envergadura que la producció i les vendes de cotxes marquen tendència en l'activitat econòmica, emeten senyals en matèria d'ocupació, impulsen el sector exportador, són termòmetre de confiança i condicionen el crèdit al consum. Els canvis de fons en aquest sector impacten en les nostres vides i en l'economia. I el cotxe s'acosta a una cruïlla on conflueixen gairebé tots els reptes del nostre segle.

El primer és la urgència de combatre l'emergència climàtica -el cotxe contribueix amb el 60,7% el total de les emissions de CO2 del transport en carretera d'Europa, i el transport en carretera, al seu torn, aporta gairebé un terç de les emissions totals. Però també el desenvolupament de la intel·ligència artificial, la revolució tecnològica del 5G, les transformacions de la feina, amb les seves necessitats de reciclatge i els nous hàbits de les noves generacions.

Una bona manera d'il·lustrar el futur és la ciutat de 2.000 habitants interconnectada i alimentada per hidrogen que el grup japonès Toyota començarà a construir a partir de l'any vinent davant la muntanya Fuji. No hi circularan cotxes conduïts per éssers humans, sinó vehicles autònoms que transportaran gent i podran servir de botigues i oficines mòbils, separats en funció de la seva velocitat. L'anunci d'aquest "laboratori viu" es va produir en l'última fira tecnològica de Las Vegas, on el cotxe va ser protagonista i on el cap de l'esmentat fabricant japonès, Akio Toyoda, va confessar: "Ningú vol més una bola de vidre que la indústria de l'automòbil".

Amb o sense bola de vidre, tots els estudis de prospecció apunten en una direcció similar, més o menys llunyana. Ve un cotxe lliure d'emissions contaminants -en principi elèctric, tot i que el consumidor ho percebi avui encara com un producte immadur per qüestió de preu, autonomia insuficient i falta de punts de recàrrega. Un cotxe, a més, autònom, hiperconnectat i compartit, una mena de gran ordinador amb rodes.

Cadascuna d'aquestes característiques comporta en si mateixa una revolució, que conflueix en un canvi de model de negoci dels fabricants. El punt de partida és la producció massiva de vehicles -gairebé 100 milions d'unitats anuals al món, tot i la lleugera caiguda de l'últim any, subratllada pel Fons Monetari Internacional (FMI). El d'arribada s'obre als serveis de mobilitat, amb vehicles més segurs, barats i còmodes. I entre un punt i un altre, la fi del motor de combustió.

El mercat de l'e-mobilitat

"Les transformacions tecnològiques impliquen una incertesa considerable en relació a la futura mida i la futura estructura de la indústria automobilística europea, amb alguns escenaris radicals que emfatitzen una quasi total transformació de tot l'ecosistema automobilístic", apunta en aquest sentit l'institut de recerca i formació de la Confederació de Sindicats Europeus (ETUI, en les seves sigles en anglès), en l'informe *Cap a una transició justa: carbó, cotxes i el món de la feina*.

```
!function(){"use strict";window.addEventListener("message",(function(a){if(void 0!==a.data["datawrapper-height"])for(var e in a.data["datawrapper-height"]){var t=document.getElementById("datawrapper-chart-"+e)||document.querySelector("iframe[src*='"+e+"']");t&&(t.style.height=a.data["datawrapper-height"][e]+"px"))}})}();
```

Segons càlculs de el Grup d'Alt Nivell de la Comissió Europea, el mercat europeu de l'e-mobilitat creixerà fins als 339.000 milions de dòlars, però els marges de benefici es poden estrènyer fins a un 5% de cara al 2030. Mentre, seran necessàries inversions multimilionàries. No és una cosa que comenci ara. Només entre 2015 i 2017, al sector ja es van injectar 90.0000 milions en inversions en electromobilitat, segons la consultora Autofacts PwC a *Cinc tendències que transformen la indústria de l'automòbil*.

La reestructuració ve acompanyada de la irrupció de nous actors en escena. Els gegants de el motor no estan sols. Ja no és únicament la pionera del vehicle elèctric Tesla -amb un valor de mercat de 100.000 milions de dòlars i l'única empresa automobilística que figura a la llista de les 10 empreses més innovadores de el món de PwC. O l'emergent NIO, creada per liderar la producció de cotxes autònoms, elèctrics i intel·ligents a la Xina. O l'aposta d'Alphabet (Google) per Waymo que construirà una primera planta dedicada íntegrament a produir cotxes autònoms, amb 400 llocs de treball.

Els fabricants hauran de batallar per capturar mercat de les plataformes digitals de cotxes compartits i de taxis, en aliança (o guerra) amb socis tecnològics, i fabricants de bateries, mentre la indústria auxiliar ha de digitalitzar-se i pensar en la impressió 3D per fabricar peces. En la citada fira de Las Vegas, Hyundai i Uber van presentar un projecte de taxi volador per convertir-se en l'"Amazon del transport". I Sony va anunciar un cotxe elèctric, el Vision-S.

El mercat s'obre a nous actors

"Fabricants de programari i de maquinari, proveïdors de serveis digitals, fabricants de bateries formen part del paisatge. El gran tema és l'obertura de mercat. Veurem fins a quin punt els grans, un grapat de multinacionals, permeten aquesta obertura d'un mercat del qual fins ara n'han tingut el control", opina César Escudero, professor del grau d'Enginyeria d'Automoció de la Universitat del País Basc (EHU). Escudero al·ludeix a les menors barreres d'entrada. "Un motor de combustió és tremendament complex, mentre que al cotxe compartit el motor té quatre grans peces".

La gran disrupció arriba justament quan la indústria ha aconseguit superar la patacada de la crisi de 2008, en part guanyant mercat a la Xina i als Estats Units. "En realitat, just quan es començava a sortir de la crisi, la indústria va topar amb el Dieselgate", apunta el professor d'Economia de la Universitat Oberta de Catalunya (UOC) Josep Lladós, en al·lusió a l'escàndol del trucatge d'emissions per Volkswagen el 2015. Quan es va destapar el gasoil va situar-se al disparador per l'emissió de partícules contaminants. Els fabricants sostenen que els nous vehicles de gasoil res tenen a veure amb els de fa 15 o 20 anys, sobretot en emissions de CO2, enfront de evidències denunciades per entitats com Transport & Environment (T&E). En molt poc temps, la compra de cotxes dièsel ha caigut.



Treballadors de Nissan, al voltant de la fàbrica de Zona Franca, aquest dijous. Foto: ACN

"Hi ha una enorme incertesa entre els consumidors en relació a la tecnologia. Viuen en un mar de dubtes. Estem en un context de canvis regulatoris i fiscals entre una important conscienciació mediambiental, de manera que, encara que l'oferta envia senyals per dirigir la demanda, si el mercat no llança senyals clars és clau el sistema d'incentius que donin les autoritats públiques. Per ara, s'ha produït un retorn a la gasolina", amb majors emissions de CO2, afegeix Lladós.

Del 'Dieselgate' a... la gasolina

A Espanya, al tancament del 2019, la patronal Anfac apuntava que la gasolina suposa el 60,1% del total, i el dièsel el 27,9%. S'han invertit, doncs, les proporcions. En 2019, les dades d'Anfac i Faconauto llancen una caiguda del 4,8% de matriculacions de turismes i tot terrenys. No passava des de l'any 2012. El segment dels particulars va caure més, l'11,6%, per la incertesa del consumidor sobre què comprar. Els models alternatius (elèctrics, de gas i, sobretot, híbrids) van augmentar en vendes el 40,7%, encara que només són 162.417 unitats. L'antiguitat de parc frega els 13 anys, una mica per sobre de la mitjana europea (12 anys), molt variable entre països.

El sector a Espanya reclama ajudes i alerta que es posen en risc milers de llocs de treball sense una transició ordenada, que avalen amb les dades de tancament de 2019, com si el que estigués en joc fos la substitució d'una tecnologia per una altra, més enllà que les fonts que alimentin el vehicle elèctric siguin o no renovables o de la necessitat de reduir el nombre de cotxes a les ciutats.

Malgrat tot, el Dieselgate ha accelerat l'electrificació. Els fabricants es llancen a produir models elèctrics purs, híbrids, d'hidrogen o de gas, a més de cotxes de gasolina i encara de gasoil. Els models alternatius sumen en total un 12% del mercat espanyol, segons Anfac.

Les restriccions de trànsit i la regulació estrenyen. Noruega, amb més incentius a la compra de vehicles elèctrics, és el país que abans prohibirà el dièsel, el 2025, i el seguiran en el calendari Dinamarca, Holanda, Irlanda i Alemanya. A Espanya, com passa al Regne Unit i França, parlem de 2040, segons el primer Govern de Pedro Sánchez. Els canvis regulatoris tenen el paraigua de la UE: la nova normativa europea d'emissions obliga els fabricants a no sobrepassar els 95 grams de CO2, davant de més de 120 grams en la totalitat de vendes de cada marca, sota amenaça de multes.

[noticia]203185[/noticia]

Ni l'escàndol de les emissions, ni tampoc la crisi de 2008, han minvat el lideratge europeu de Volkswagen. En matèria d'ocupació, els països guanyadors de la patacada econòmica són Alemanya i els països de centre i l'Est d'Europa. França ha cedit a favor d'Espanya el segon lloc com a país productor a la UE, i el seu president, Emmanuel Macron, acaba de donar llum verda a un pla d'ajuts per 8.000 milions d'euros.

Al món, el Brasil li ha passat per davant a Espanya, que ocupa el novè lloc entre els principals productors de el món. El sector de l'automòbil suposa el 10% del PIB espanyol i el 9% de l'ocupació (vuit de cada 10 persones que hi treballen tenen contracte indefinit). Segons dades del web de l'associació europea ACEA, Espanya és el país que fabrica més cotxes per empleat (18,6 unitats, sobre la mitjana europea de 7,6). Sobre el 80% del que es fabrica a Espanya es destina a l'exportació i una quantia equivalent al 4,2% del que es factura s'inverteix en recerca i desenvolupament (R+D).

El primer Seat elèctric es farà a Alemanya

Què passarà amb les plantes espanyoles enmig de l'actual revolució? "Vull ser positiu. Excepte en el malmès cas de Nissan, les fàbriques estan en una posició idònia per al salt a el cotxe elèctric", remarca Jordi Carmona, secretari de l'automòbil d'UGT FICA. Les marques s'han llançat a produir electrificats (híbrids, híbrids endollables o no, elèctrics purs, a més de cotxes de gasolina més eficients i de dièsel) per reduir el seu volum d'emissions. I avui a Espanya es produeixen o produiran 14 vehicles electrificats.

Els primers moviments dels fabricants cap a l'electrificació han consistit en escombrar cap a casa. La cancellera alemanya, Angela Merkel, ha inaugurat a Zwickau la primera planta del consorci reconvertida per fabricar vehicles elèctrics "assequibles". És la primera de les quatre plantes

europées de el grup per acoblar cotxes elèctrics (juntament amb Hannover, Endem i Dresden), a les quals se sumen altres dues a la Xina i als Estats Units. Volkswagen vol produir 22 milions d'unitats en el món amb la seva plataforma de propulsió elèctrica (MER), la meitat d'ells a la Xina. A Zwickau, i no a Martorell, també es fabricarà el primer Seat elèctric.

Sense la fabricació de bateries, hi ha risc de desertització industrial

Ford, per la seva banda, injectarà 42 milions per donar suport a la electrificació a Almussafes, on s'intenta mantenir l'ocupació, "però no hi ha certeses absolutes", en paraules del seu responsable europeu, Stuart Rowley. La nova generació de propulsors que avui es fan a la planta valenciana es traslladaran majoritàriament a centres d'EUA a partir del 2022.

"Sense polítiques clares i adequades, és possible una desertització industrial, el que seria una pena. El segon productor d'Europa pot abanderar el moviment de transició", afegeix Carmona. La gran reivindicació sindical és evitar la desindustrialització de l'automòbil. "El tipus d'ocupació en els serveis pateix pitjors condicions laborals", rebla. Per això, a més de polítiques per reduir costos energètics, d'impuls a la formació o de reorganització de la feina a quatre dies a la setmana, la clau està en comptar amb fàbriques de bateries. És la gran reivindicació. "L'absència d'aquestes instal·lacions (provisió de bateries) podria qüestionar a mig termini la continuïtat de les empreses avui instal·lades en sòl espanyol", alerta CCOO en el seu estudi *Metamorfosi i Renaixement de el sector de l'automoció a Catalunya* (2019). Qui no disposi de capacitat per produir difícilment podrà competir.



Un cotxe elèctric carregant la bateria en un punt de recàrrega de la Diagonal. Foto: Adrià Costa

Bateries i domini asiàtic

De moment, a Europa no hi ha cap fàbrica. El 85% del sector és a Àsia, bàsicament a la Xina, que està incentivant la compra de cotxes elèctrics des de 2009. De fet, va començar a reduir les ajudes i ara ha dit que no les retallarà més per estabilitzar el mercat. També Corea del Sud despunta en bateries. Segons CCOO, al món hi ha 15 proveïdors de bateries per cotxes elèctrics, en un mercat en creixement. AESC, BYD, CATL són empreses en mans xineses que operen juntament amb les coreanes LG i Samsung i la japonesa Panasonic. La producció de bateries ajuda a desplaçar l'eix de la indústria de l'Atlàntic a el Pacífic. Aquest desplaçament ja s'ha anat produint en els últims anys. Entre 2003 i 2018, la producció d'automòbils a la Xina va fer un salt de el 8% al 29%, segons ACEA. El pes que acabi tenint Europa en el món depèn, un cop més, de les bateries.

El desembre passat, la Unió Europea va donar llum verda a un gran consorci per desenvolupar la peça estratègica de el vehicle elèctric. El formen empreses de 17 països liderades per Alemanya i França, principals finançadors. Brussel·les alliberarà per això 3.200 milions d'euros i vol mobilitzar fins a 5.000 milions més de el sector privat. Espanya no apareixia en aquest projecte, encara que als pocs dies la ministra d'Indústria, Reyes Maroto, va dir que diverses empreses espanyoles hi participaven (Endesa, la valenciana Ampere i la gallega Little Electric Car). Maroto ha realitzat diversos viatges a la Xina per crear "el germen" que Espanya atregui vehicles elèctrics.

ConSORCI 'paneuropeu'

"De moment, no hi ha fàbrica prevista a Espanya, però subratllo de moment", assenyala el responsable d'UGT-FICA, qui posa de manifest les gestions que s'estan fent. A Càceres hi ha liti i els plans d'extracció són prometedors, mentre Ecologistes en Acció i altres entitats ambientalistes alerten que una mina d'aquest material pot ser una catàstrofe ambiental. Segons Brussel·les, les bateries d'ió-liti són les més duradores, les que triguen menys en carregar, les més segures i, per comparació, les menys perjudicials per al clima. El mercat europeu de bateries podria arribar als 250.000 milions d'euros a partir de 2025. Es calcula que a Europa hauran de construir-se entre 20 a 30 gigafàbriques per a la producció exclusiva de cel·les de bateria.

Bloomberg augura paritat en el preu del cotxe convencional i l'elèctric per a 2022

Es calcula que la bateria suposarà el 40% de la valor afegit d'un automòbil, tot i que segons analistes de BloombergNEF el percentatge pot arribar a baixar fins al 20% a mitjan d'aquesta dècada. El cost de les bateries anirà baixant en la mesura en què pugi la demanda dels vehicles elèctrics i augmenti la competència, a més dels avenços tecnològics. Experts de la Comissió estimen que els costos totals de la propietat de el vehicle i la rendibilitat del cotxe elèctric puguin estar a l'una amb les de les actuacions convencionals abans de 2025, fins i tot sense incentius públics. Analistes de Bloomberg parlen de 2022. És a dir, que en tres anys els vehicles elèctrics poden ser igual de cars o menys que els cotxes de gasolina equivalents.

La quota del cotxe elèctric

Segons l'estudi *Espanyols davant la Nova Mobilitat*, de PONS Seguretat Vial i Luike, el vehicle elèctric és avui només una alternativa real de compra per a un 10% de futurs compradors a Espanya per falta d'infraestructures de recàrrega, preus elevats, a més d'esperar una autonomia real suficient.

Les previsions sobre la quota de mercat que a mitjà termini suposarà el cotxe elèctric varien molt, entre el 30% i el 60% segons la font. Dependrà molt de la regulació, sota pressió per un nou urbanisme en el qual el cotxe deixi de ser el rei de les ciutats i el que hi circulin contaminin menys. Brussel·les parla de el 30% el mercat per híbrids i el 20% per elèctrics purs d'aquí a 10 anys. PWC augura que el 2030 els vehicles elèctrics suposaran el 40% de tota la distància motoritzada recorreguda per particulars a Europa, distància que s'haurà incrementat un 23% al continent.

Què passarà amb l'ocupació? La patronal alemanya del motor VDA ha arribat a xifrar en 70.000 la quantitat de llocs de treball que desapareixeran en la indústria, segons va dir el seu president, Bernhard Mattes, fa uns mesos. No li va posar data. Segons l'institut dels sindicats ETUI, l'escenari canvia radicalment en funció de l'horitzó temporal en què es treballi.

A curt termini, pot donar-se un increment de l'ocupació, mentre coexisteixi el motor de combustió amb el desenvolupament dels nous models. Hi ha camps plens d'oportunitats, com la R + D, els equips de programari, desenvolupament, anàlisi de dades, *big data* o enginyeria. Però a mig termini la cosa canvia. Tant en l'àrea de R + D com en la producció, on cada inversió en automatització pot conduir a menors necessitats de llocs de treball.

Serveis i mà d'obra polaritzada

Els serveis no requereixen tasques administratives, però sí el desenvolupament de solucions de mobilitat. "En termes d'ocupació, en comparació amb l'ocupació d'avui, aquestes transformacions impliquen menys llocs de treball i llocs de treball diferents", assenyala ETUI, i això succeirà en cada nivell (disseny, producció i serveis). Tot i que es mantindrà com una indústria atractiva, afegeix aquest institut de recerca, la indústria de l'automòbil "no generarà tants llocs de treball com en el passat" i els governs han d'actuar a les regions més afectades per la transformació. El major risc és per a la indústria auxiliar que no entri en la reconversió tecnològica.

El repte de formació és enorme. No només perquè, segons Brussel·les, "es troben a faltar capacitats especialitzades en bateries". Hi ha un dèficit de qualificació. El 48% dels empleats en el sector a Espanya tenen estudis elementals. Els que tenen estudis universitaris es mantenen en un 7% des de 2006. El 20% té estudis d'FP (13% el 2006), i els sindicats veuen en la formació dual la bona fórmula per casar formació i necessitats de les empreses.

[noticia]203203[/noticia]

Tant CCOO com UGT reclamen mantenir el contracte relleu vinculat a la jubilació parcial per rejuvenir les plantilles. Segons CCOO, la nova composició de plantilles de el sector fa témer una polarització creixent del mercat de treball, el que es tradueix en fàbriques molt tecnificades amb tendència a remunerar bé a un nucli d'alt rendiment molt qualificat i una massa de treballadors amb deteriorament de condicions laborals.

Sense fer deures de política de suport a el sector i de formació, hi ha fins i tot el risc que "una gran part de les empreses catalanes desapareguin en els pròxims anys", segons el Clúster de la Indústria de l'Automoció de Catalunya (CIAC). Recuperar la política industrial és la clau de les reivindicacions sindicals, que demanen un canvi de model productiu amb millores en el finançament, en la R+D+I, la reducció de costos energètics, l'electrificació, la regulació, la millora de la logística i la formació. Entre les 17 mesures per salvar l'automòbil, UGT apunta des d'un impost als robots fins jornades laborals de 32 hores setmanals, passant per jubilacions als 60 anys, un pla estatal de formació, un altre de política mediambiental i plans d'igualtat.

Utilitza el cotxe, no comprar

En l'ocupació no només influeix l'electrificació, sinó la revolució de la mobilitat i la digitalització de la producció (major flexibilitat), que es creuen al cotxe autònom. Segons KPMG i el seu *Informe*

Global sobre Automoció 2018, d'aquí a cinc anys, la meitat dels conductors no voldran tenir cotxe propi, i anem a cotxes elèctrics de pagament per ús. El CIAC assegura que el nombre de conductors novells va baixar gairebé un 50% entre els anys 2004 i 2014.

En aquest context, el combustible del futur seran les dades, el que planteja altres reptes nous en el sector com el control d'aquestes dades, la privacitat i la ciberseguretat. I, és clar, la mateixa seguretat viària, nous codis de circulació i normatives consensuades en qüestions ètiques.



Manifestació de treballadors de Nissan a la Zona Franca Foto: ACN

En l'enquesta 2020 Global Automotive Consumer Study, que analitzava què pensen 35.000 consumidors de 20 països sobre els cotxes autònoms, elèctrics, connectats i compartits, més de la meitat dels de l'Índia (57%) i els EUA (51%) i el 45% d'enquestats a Alemanya es mostren "molt preocupats" o "una mica preocupats" amb la idea que els vehicles autònoms es provin a la zona on viuen els enquestats. En 2018 una dona va morir atropellada per un cotxe sense conductor de Uber. Va ser el primer cas i l'empresa va suspendre les proves en diverses ciutats. No sabem si les previsions de llançament massiu de cotxes automatitzats (total o parcialment) a partir de 2025 són realistes.

Així les coses, la indústria ve marcada per reestructuracions, aliances comercials, industrials i tecnològiques i fusions, per escometre inversions massives i retallades de costos. L'última gran fusió ha tingut lloc entre Peugeot Citroën (PSA) amb Fiat Chrysler (PCA).

Sagnia de llocs de treball

En l'última dècada ha culminat una important reestructuració de la indústria global. Els gegants americans s'han replegat considerablement a Europa. General Motors ho ha fet clarament, després de la venda d'Opel. El gegant dir a finals de 2018 que acabaria 2019 amb 15.000 llocs de treball a Amèrica del Nord i que tancaria set plantes. És un continu. Al gener de 2019, Tesla va anunciar 3.000 acomiadaments. El mateix mes, el fabricant britànic Jaguar Land Rover va informar d'un ajustament de 4.500 llocs de treball. Al febrer, Honda va fer el mateix amb 3.500 a Swindon. Al març, Volkswagen parlo de 7.000 llocs. Al juny, Ford va anunciar 12.000 llocs de treball menys

a Europa. Al juliol, Nissan ha anunciat 12.500 acomiadaments a tot el món en tres anys (el 2019 es va produir a Espanya l'esmentat ajust de 600 i ara arriba l'anunci de tancament). Al novembre, Audi va anunciar una retallada amb 9.500 jubilacions i prejubilacions, i Daimler va dir que prescindiria de 10.000 llocs de treball en tres anys. La reestructuració no ha fet més que començar.

[despiece]Aquest article s'ha publicat en castellà a *Alternativas Economicas*. El podeu llegir aquí (<https://alternativaseconomicas.coop/blog/cae-nissan-tiembla-el-motor>) [/despiece]