

La movilidad eléctrica y su efecto sobre los puestos de trabajo



Ricardo Berizzo
Cátedra Movilidad Eléctrica
UTN Rosario
rberizzo@gmail.com

Todo cambio representa una cierta incertidumbre sobre quien lo padece. Vivimos una época de muchos cambios, especialmente tecnológicos, a los cuales progresivamente y quizás como única alternativa, nos vamos adaptando. El caso de la movilidad eléctrica implica un cambio de paradigma que va al hueso de la tecnología, porque como lo he expresado en más de una oportunidad, es multidisciplinario.

El presente artículo es una adaptación de una nota escrita por el especialista español Ivan Martin y Ladera, quien resume un estudio realizado al respecto por el Instituto Fraunhofer (Fraunhofer-Gesellschaft, una organización de investigación alemana que comprende 72 institutos esparcidos por todo el país, cada uno especializado en un campo diferente de las ciencias aplicadas).

Desde el Instituto Fraunhofer tratan de dar respuesta a las muchas de las dudas que han surgido en la industria del automóvil a la hora de vaticinar el futuro del sector, en términos de puestos de trabajo. Si bien los fabricantes tradicionales pusieron el grito en el cielo con la llegada del coche eléctrico con premoniciones que auguraban una gran destrucción de empleo, la realidad parece ser diferente.

La transición hacia un nuevo modelo de movilidad es una realidad que se demorará más o menos en el tiempo, en función de las políticas medioambientales puestas en marcha por los gobiernos y la voluntad de abrazar la tecnología cero emisiones por la industria del automóvil, o bien demorar la transformación de todo un sector utilizando artificialmente el automóvil híbrido, como escalón intermedio antes de saltar definitivamente al coche eléctrico puro.

Frente a este dilema, la industria ha puesto de manifiesto el riesgo para el empleo que la transición al eléctrico puede suponer, como herramienta de presión política para evitar nuevas vueltas de tuerca en política de emisiones y, especialmente, a la hora de aprobar la normativa Euro 7, que puede ser la punta a los vehículos dotados de un motor de combustión interna (MCI). Los primeros estudios realizados anunciaban ingentes pérdidas de los puestos de trabajo de la industria del automóvil: las cifras iniciales hablaban de entre un 35 a un 60% de reducción de trabajadores en 2030.

La industria ha puesto de manifiesto el riesgo para el empleo que la transición al eléctrico puede suponer, como herramienta de presión política para evitar nuevas vueltas de tuerca en política de emisiones.

Un sector en transformación

Para países como Alemania, donde la industria automotriz puede llegar a ocupar al 5% del empleo a nivel nacional, entre puestos directos e indirectos, estos datos suponían un cataclismo imposible de aceptar. Una situación similar se puede extrapolar a cualquier país que disponga de industria automotriz (se recuerda que en América, solo cuatro países fabrican vehículos: Argentina, Brasil, México y Estados Unidos), don-

de el sector del automóvil es vital para la economía nacional.

Ante esta polémica, el Instituto Fraunhofer ha querido profundizar en este fenómeno. Según los analistas, la industria sufrirá una transformación donde surgirán nuevas competencias y otras quedarán en desuso. Los servicios digitales y las nuevas tecnologías de baterías, los sistemas de transmisión y electrónica, ciberseguridad y conectividad, por citar algunas esenciales, serán claves en el desarrollo de nuevos puestos de trabajo. El propio Herbert Diess, máximo dirigente del Grupo Volkswagen, ha confirmado recientemente este cambio al reconocer que el auténtico reto será transformar la empresa alemana de la automoción en una empresa de servicios.

Los servicios digitales y las nuevas tecnologías de baterías, los sistemas de transmisión y electrónica, ciberseguridad y conectividad, por citar algunas esenciales, serán claves en el desarrollo de nuevos puestos de trabajo.

El estudio realizado en Alemania ha querido verificar el auténtico efecto de la transformación en términos de puestos de trabajo entre la producción de un coche eléctrico (EV) y un vehículo MCI. Para ello se han comparado dos líneas de montaje. Por un lado se han usado los datos de la planta encargada de realizar el nuevo modelo ID.3, el coche eléctrico con el que Volkswagen desembarca en el mercado de las cero emisiones, frente a la línea de producción del Golf de octava generación, todo un clásico del vehículo de combustión interna.



¿Pérdida de empleo o transferencia de trabajadores?

Los resultados muestran la paridad de volúmenes anuales proyectados a 2029, una pérdida de puestos de trabajo sería equivalente al 12%. Pero esta cifra podría llevar a engaño puesto que la realidad emanada del estudio es que esta pérdida teórica de empleo sería compensada por el incremento de ventas de vehículos eléctricos previsto a lo largo del periodo de proyección del estudio. Por otra parte, las nuevas oportunidades que el coche eléctrico trae consigo generarán un nuevo sector que demandará mano de obra calificada en sectores de informática y nuevas tecnologías, con lo que más que ante una pérdida de puestos de trabajo, nos encontramos ante una reconversión del sector.

El estudio ha sido encargado por Volkswagen como parte de su estrategia de reconversión enfocada a no perder su posición predominante conquistada gracias a modelos de combustión interna. Se recuerda que Volkswagen disputa palmo a palmo el liderazgo mundial con la empresa Toyota.

Frente a la disminución del 5% de puestos de trabajo en el sector productivo y logístico, se prevén crecimientos en los repartos técnicos de hasta el 7%.

Frente a la disminución del 5% de puestos de trabajo en el sector productivo y logístico, se prevén crecimientos en los repartos técnicos de hasta el 7%, las divisiones de nuevas tecnologías podrían ver crecer sus plantillas más de un 5% y hasta el sector del márketing se beneficiará de la transición creciendo hasta un 3%, según el estudio.

Es evidente que los tiempos que corren indican que es menester una dinámica en la adaptación a las nuevas tecnologías. Ello implica, por un lado, la necesidad de bajar las barreras de la resistencia a los cambios, generalmente inherentes al ser humano, y por el otro, aceptar por parte de las empresas a toda persona, independientemente de la edad, que esté en condiciones laborales adecuadas porque se ha adaptado y capacitado. ■■