

¡FUTURO PARA NISSAN... YA!



NISSAN NO SE CIERRA

Manolito Rastamán... 2020

“Para CGT y para esta Federación, esto no es solo un proyecto que haya que plantear en Nissan, esto debe de formar parte de una nueva política del estado español respecto a la industria. Tenemos que dejar de ser un estado subvencionista de multinacionales, de las cuales no recibimos nada a cambio, para pasar a ser un estado donde tanto los diferentes gobiernos y por supuesto la clase trabajadora, formen parte fundamental de la toma de decisiones de aquellas multinacionales donde se inyecta dinero público”

Miguel Fadrique (S.General FESIM-CGT)

“La situación es bastante más sencilla de lo que intentan hacernos ver. Actualmente Nissan ha decidido cerrar la fábrica, mandar a la calle a 25.000 trabajadores y trabajadoras entre puestos directos e indirectos. Y tanto el Gobierno como la Generalitat no han hecho nada, no han asumido que es necesario enfrentarse a la multinacional para asegurar que la producción se queda aquí, que los puestos de trabajo se mantienen.

Desde Anticapitalistas lo tenemos claro, si Nissan quiere marcharse, el Gobierno y la Generalitat tienen que asegurarse que devuelva las ayudas públicas millonarias que ha recibido, emprender la socialización de la fábrica, abordando una reconversión industrial bajo criterios de sostenibilidad ecológica y social, manteniendo los puestos de trabajo”

Miguel Urbán (Eurodiputado y militante de Anticapitalistas)

Desde la CUP-CC apostamos por la defensa del empleo como esencial en el conflicto de Nissan. Si la empresa se va nacionalicemos los centros de trabajo para continuar la actividad y hacer transición ecológica manteniendo puestos de trabajo.

Para el supuesto que cesara su actividad Nissan, la Generalitat debe constituir una empresa pública catalana para fabricar vehículos eléctricos, movilidad sostenible y en disposición para subrogar a los trabajadores y las trabajadoras de NISSAN.

Transición ecológica y mantenimiento de puestos de trabajo no vendrá de la mano de las empresas privadas, necesitamos una propuesta donde el sector público tenga un papel activo y haya participación de las trabajadoras.

Vidal Aragonès (Diputado del Parlament de Catalunya por la CUP)

PROPUESTA PARA LA SOCIALIZACIÓN DE NISSAN

FUTURO PARA NISSAN
FUTURO PARA LA CLASE OBRERA



INTRODUCCIÓN.

La multinacional Nissan se ha aprovechado de las políticas neoliberales de los gobiernos, tanto español como catalán, por las que ha disfrutado de ventajas y ayudas de todo tipo; fiscales y económicas.

Esta política industrial de los gobiernos, se ha demostrado un fracaso. Estos incentivos han salvado el cierre a corto plazo. Pero a largo plazo las empresas pueden abandonar las plantas que no les interesan y ahora llegan los EREs y los cierres. No se puede relegar a la industria privada, la soberanía industrial de un país. No se puede continuar con la política de regalar dinero a multinacionales y no tener ningún tipo de control o poder de decisión sobre sus políticas.

A Nissan se le ha dado como mínimo 180 millones de euros en ayudas en los últimos 10 años. Pero, además, algunas voces hablan de mucho más dinero si se tienen en cuenta descuentos en el alquiler del suelo y otras ayudas públicas.

A esto le sumamos que el cierre de Nissan supondría el despido de más de 3.000 puestos directos, unos 20.000 indirectos y la caída del 1,3% del PIB catalán. Esto convierte el cierre de Nissan en una cuestión de interés público general.

Los diferentes gobiernos neoliberales de las últimas cuatro décadas y el sector financiero, se encargaron de dismantelar la industria pública y esencial, apostando por la privatización en manos de sus amigos y aceptando la deslocalización de cientos de industrias. La pérdida de soberanía industrial nos hace dependientes de agentes externos y nos hace basar nuestra economía en el frágil y precario sector servicios. Los sectores metalúrgico, naviero y tecnológico, son claves para una economía fuerte y para un empleo en condiciones de calidad. Hemos de avanzar hacia una reindustrialización pública y social para recuperar el 20% del PIB que perdimos en las décadas pasadas.

ASPECTOS JURÍDICOS.

Socializar Nissan es posible. Es, sobre todo, una decisión política. Es un cambio de rumbo en las nulas políticas industriales de los anteriores gobiernos. Por que jurídicamente, es posible.

El marco jurídico que permite una socialización, está formado en la Constitución Española por los artículos 33.3 ("expropiación justificada por el interés social o la utilidad pública") y el 128.1 ("toda la riqueza del país está subordinada al interés general").

Lo pueden complementar los artículos siguientes:

Artículo 131

1. El Estado, mediante ley, podrá planificar la actividad económica general para atender a las necesidades colectivas, equilibrar y armonizar el desarrollo regional y sectorial y estimular el crecimiento de la renta y de la riqueza y su más justa distribución.

Artículo 132

1. La ley regulará el régimen jurídico de los bienes de dominio público y de los comunales, inspirándose en los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad, así como su desafectación.

2. Son bienes de dominio público estatal los que determine la ley y, en todo caso, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.

Pero todo esto tiene que estar bien fundamentado y explicado. Es por eso que es indispensable el asesoramiento de un gabinete jurídico mercantil que acompañe a la plantilla en el ámbito jurídico de este proceso. Con tal de llegar a un acuerdo con la compañía para que ceda a negociar la expropiación del material y maquinaria de las plantas a un precio mínimo. El compromiso social y político de los gobiernos es clave para este proceso. También los gobiernos deben salir del círculo vicioso de los límites legales y han de profundizar en las propuestas, acompañándolas de un seguimiento social de la ciudadanía como mejor medio para retornar a una soberanía industrial que evite situaciones como las deslocalizaciones o cierres por decisiones arbitrarias de las multinacionales.

Ejemplos de estados dentro de la Unión Europea, en los que las ayudas públicas no se dan a fondo perdido si no que se convierten en accionariado, y por tanto en capacidad de control sobre las decisiones de la multinacionales, nos han de conducir a una economía social que permita que los trabajadores y trabajadoras tengan un capacidad real de controlar las decisiones de las empresas e impedir acciones unilaterales y dañinas a la economía y a las personas.

PLAN INDUSTRIAL.

Socializar sí, pero para fabricar qué. Esta pregunta, es quizás el quid de la cuestión.

Es de consenso generalizado que la soberanía industrial debe estar enfocada a una reconversión energética y hacia una transición ecológica, a través de la movilidad sostenible.

Debido a las características de las plantas de Nissan, sería posible cambiar la producción o diversificarla, hacia la fabricación de microbuses eléctricos para el transporte de personas, de camionetas o micro-camiones de uso público para el transporte de mercancías o residuos. También sería viable la reconversión de vehículos de combustión a eléctricos. O fabricar un modelo de vehículo para un sistema de carsharing (coches compartidos). Por último, la investigación y desarrollo de la tecnología de Hidrógeno, que se vislumbra como la alternativa más ecológica y de futuro.

En cualquier caso, necesitamos la aportación de personas profesionales; ingenieros, proyectistas o informáticos. Primero, debemos poner en contacto personal de ingeniería e I+D de la propia Nissan, con profesionales que conozcan el sector del automóvil, con expertos en ingeniería industrial y en concreto del automovilismo. Es evidente que confirmar un plan de empresa socializada, en este caso compleja, requerirá de unos cuantos meses.

Las posibles salidas son muchas y diversas, por eso es importante asegurar una carga de trabajo a través de los diferentes gobiernos o empresas públicas que se comprometan a

adquirir estos vehículos, o a poner en marcha una red de coches compartidos, alternativa al coche privado que está creciendo en otros países. También es interesante contar con la indudable experiencia acumulada y la profesionalidad de los trabajadores y trabajadoras de Nissan.

La concreción de una de las propuestas industriales se encuentra en el anexo a este documento titulado: "Propuestas de Plan Industrial para la socialización de Nissan". Anunciando, además, que están en proceso de elaboración al menos dos documentos más en la línea de la reconversión de la planta de Nissan para mantener el empleo actual tanto para la empresa principal como para las proveedoras y subcontratadas.

FINANCIACION.

Debido a la envergadura del proyecto, lo conveniente sería que hubiera una aportación de capital mayoritario por parte de ambos gobiernos, catalán y español. Hay varias fuentes que los gobiernos, o han planteado ya, o son de lógica contemplar:

- El primer montante que puede formar esta aportación, debe ser la devolución de todas las ayudas obtenidas hasta ahora por la multinacional Nissan de todos los gobiernos; unos 180 millones de euros de los últimos 10 años. Y retrotraerse en años anteriores por las cantidades que correspondan.
- La reciente noticia de que tanto el gobierno central como el catalán, se habrían comprometido con Nissan para aportar al menos 100 millones más de ayudas para traer un modelo a la fábrica, lleva a la obligación de contemplar ese dinero para un proyecto social que garantice el empleo existente.
- Las ayudas del Gobierno central para la reindustrialización tras la Covid-19 ascienden a 3.000 millones de euros. El mantenimiento de los puestos de trabajo de Nissan y proveedoras es un destino absolutamente congruente y necesario para la reindustrialización de todo el conglomerado que afecta a unas 25.000 personas.
- El suelo de la planta de Barcelona, de titularidad pública por medio del Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, sería otro medio de financiación, por medio de la exención de alquileres en los primeros años del proyecto y un precio mínimo pactado para el futuro.
- La Unión Europea destina más de 22.000 millones de euros al año hasta 2.017, en medidas europeas contra el cambio climático. El proyecto de conversión de una fábrica de construcción de vehículos de combustión interna a una de sostenibilidad ambiental, la única que habría en el estado español, merecería la mayor de las consideraciones para que la financiación, incluso a nivel complementaria, fuera decisiva para consolidar dicho proyecto.

Se deben contemplar otras medidas complementarias de financiación, pero siempre con carácter público y facilitando la participación y la capacidad de control por los trabajadores y las trabajadoras.

FORMATO DEL PROYECTO

La alternativa que situamos, es la colectivización de los medios de producción y la configuración de un proyecto en manos públicas y bajo el control de los trabajadores y las trabajadoras.

Situar la socialización o la colectivización exige el apoyo de las plantillas que se encuentren en estas situaciones en Nissan, en las subcontratas y proveedores y en todas aquellas situaciones que podamos tener en el futuro, en función de la problemática económica que puede venir tanto por el Covid-19 como por las reestructuraciones que las multinacionales están generando ya, en este momento.

Entendemos que este debate, de apoyo a la legítima defensa de los puestos de trabajo, abre una posibilidad real de generar respuesta a las agresiones del capitalismo más neoliberal, representado por las multinacionales.

Porque la clase obrera tenemos alternativas sociales al sistema explotador que vivimos y creemos en soluciones de participación y control de los trabajadores y trabajadoras de los medios de producción y de la riqueza que se cree con ella.

**EN DEFENSA DE UNOS PUESTOS DE TRABAJO DIGNOS EN
NISSAN, SUBCONTRATAS Y PROVEEDORAS,
FUTURO PARA NISSAN - FUTURO PARA LA CLASE OBRERA.**

Anexo 1

**Propuestas de Plan Industrial para la
socialización de Nissan**

Contenido

Introducción

Hacia un modelo de movilidad sostenible

Alternativa 1: Reconversión a producción de coches eléctricos para Carsharing.

Estudio de viabilidad de la Alternativa 1

1. Flota de vehículos para Carsharing necesarios:
2. Coste de un vehículo reconvertido:
3. Inversión en coches para Carsharing:

Alternativa 2: Reconversión a producción de autobuses eléctricos.

Alternativa 3: Reconversión a producción de coches de ferrocarril: travía/metro/cercanías.

Introducción

La planta de Nissan situada en la Zona Franca de Barcelona no es una planta industrial común o arquetipo (si es que la hay), sino que se trata de una planta muy especializada destinada al ensamblaje final de automóviles. Esto implica que la maquinaria, las instalaciones, el utillaje, etc, están diseñados para esa función y no para otra.

El proceso de fabricación de automóviles se lleva a cabo de una forma descentralizada en distintas fábricas especializadas en determinados grupos de piezas que suelen ubicarse incluso en distintos países. Por ejemplo, en la fábrica de Renault en Sevilla se fabrican las cajas de velocidades para los vehículos de Renault y de Nissan. En la antigua Delphi de Puerto Real se fabricaban las direcciones, en la de Valladolid de Renault se fabrican motores o en la de Nissan de Cantabria se dedican a la fundición y mecanizado de piezas como los discos de freno. Todos esos grupos de piezas fabricados independientemente, se trasladan a la fábrica de ensamblaje final en la que se produce el automóvil completo como tal.

Mientras que estas fábricas de grupos de piezas, que al igual que las de ensamblaje final son muy especializadas, tienen cierto margen para reconvertirse y elaborar otro tipo de productos, en las fábricas de ensamblaje final no sucede lo mismo. Por tanto, si además de la experiencia de los trabajadores y trabajadoras, así como las naves, se desea aprovechar la maquinaria (con un valor de miles de millones de euros), la reconversión debe ser hacia algo similar a la producción de automóviles o al menos de dimensiones similares. La producción de otro tipo de productos, como placas solares destinadas a la transición energética para un modelo sostenible es posible, pero ello implica desechar gran parte de la maquinaria existente e invertir en la nueva para realizar el nuevo producto. Por ello, creemos que en primer lugar hay que explorar las posibilidades dentro de la transición ecológica, que mejor se puedan ajustar a los recursos existentes, esto es: automóviles, autobuses o vagones de metro, tranvía o trenes. Todos ellos productos que están relacionados con el transporte.

Además, desde el punto de vista económico, cualquier proyecto de reconversión tiene que contar con el apoyo y financiación del estado, tanto en lo que se refiere al proceso de reconversión (expropiación, inversiones, etc) como en lo que se refiere a la compra de aquellos productos que se fabriquen relacionados con la movilidad, de forma que se garanticen unas expectativas de ventas.

Hacia un modelo de movilidad sostenible

En términos de emisiones de gases de efecto invernadero, según el inventario de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) más reciente, correspondientes al año 2018 y ofrecido por el Ministerio de Transición Ecológica, el sector del transporte contribuye con un 27% al total de las emisiones generadas en el estado español. Esta elevada contribución hace que el sector del transporte sea el que más emisiones produce y, por tanto, el principal sector a actuar para reducir los GEI.

A su vez, dentro del sector del transporte, según los datos oficiales, el uso del vehículo privado supone el 76,4% de los viajes interurbanos en el estado español¹, mientras que en áreas urbanas este porcentaje desciende a valores del entorno del 50% (además de la movilidad motorizada también tiene lugar la movilidad a pie o en bicicleta). Otro dato interesante es que entorno al 45% de las emisiones de GEI se originarían en las 6 grandes áreas metropolitanas del estado español: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y Bilbao². Además de las consecuencias sobre el cambio climático, el uso masivo del coche privado hace que un 70% del espacio público se destine mayoritariamente a la circulación o al aparcamiento de automóviles³, convirtiéndolo en un espacio árido y no apto para ser habitado ni por las personas ni por otros seres vivos.

Desde los postulados del business, la solución más desarrollada al problema de emisiones de GEI en el transporte, es la sustitución de los vehículos con motores de combustión interna por vehículos con motor eléctrico, ya sea en los automóviles, en los barcos o en los aviones. No obstante, esta solución tiene dos grandes inconvenientes. El primero es la gran cantidad de baterías que habría que producir, para lo que no hay materiales ni capacidad productiva. Baste decir que en el mundo se fabrican anualmente casi 100 millones de coches al año (2,8 millones en el estado español), de los que en 2018 sólo 2,1 millones (el 2,2%) fueron eléctricos según EV-Volumes. Además de la escasez de materiales para la instalación de baterías en esos casi 100 millones de coches que anualmente se fabrican, las baterías son elementos muy contaminantes y más difíciles de reciclar.

El segundo elemento de los inconvenientes del vehículo eléctrico es la cuestión energética. Para que realmente la movilidad eléctrica no sea emisora de GEI, aparte de toda la energía empleada para la fabricación de los vehículos (incluidas las baterías), la electricidad que alimenta al vehículo debe provenir de fuentes renovables, de lo contrario todo el esfuerzo de renovación del parque de vehículos será en balde. Actualmente, en el estado español se consumen unas 20.000 KTEP al año de electricidad (de las cuales más del 60% son de origen no renovable) y unas 40.000 KTEP al año de productos petrolíferos. Por tanto, la electrificación del transporte manteniendo el modelo actual implicaría aumentar la generación de electricidad como mínimo al doble (dado que los motores eléctricos son mucho más eficientes que los de combustión), con lo cual, la posibilidad de que toda esa energía sea renovable en el medio plazo es más que discutible por muchos molinos y placas solares que se instalen. Por tanto, el modelo presente de movilidad es insostenible por el elevado coste energético y de infraestructuras, la alta emisión de contaminantes y la exclusión social que genera para quien no pueda permitirse la adquisición de un vehículo.

Ahora bien, desde el lado del empleo, la industria del automóvil genera muchísimos puestos de trabajo, unos 220.000 según la EPA del primer trimestre de 2020, y tiene una facturación milmillonaria de unos 45.000M€. Pero si además de la industria consideramos el sector del automóvil en su conjunto, esta cantidad asciende hasta los 66.550M€ según el informe de ANFAC de 2018. En este sentido, considerando el sector del automóvil en su conjunto, éste contribuye en un 8,6% al PIB del estado español y un 9% al empleo total según el mismo informe, con lo cual no es un sector fácilmente sustituible por ningún otro desde el punto de vista económico.

El modelo alternativo de movilidad, desde el punto de vista ecológico, necesariamente debe dejar de estar basado en el uso masivo del vehículo privado para dar un giro de 180 grados en lo que se refiere al orden de prioridad modal, pasando a considerar el transporte no motorizado (peatón y bicicleta) como el protagonista de la vida urbana. Este modelo guarda relación con un modelo de Ciudad Compacta, en el que prime la

¹ Observatorio del Transporte y la Logística en España. Informe anual 2017

² El transporte en las ciudades: Un motor sin freno del cambio climático. Greenpeace.

³ https://www.eldiario.es/norte/euskadi/alava/ocupado-espacio-ciudades-aparcar-circular_0_145236030.html

accesibilidad y la proximidad en el ámbito de nuestras relaciones sociales: el trabajo, el estudio, las compras o el ocio. En el paradigma ideal y necesario, el orden de prioridades en el uso del espacio urbano tendría que ser el siguiente: peatón, bicicleta, transporte público y por último el vehículo privado.

Pero para que ese cambio de modelo sea efectivo, no basta con confiar en la responsabilidad individual de la ciudadanía para que deje de usar el vehículo privado (al tiempo que se sigue subvencionando), sino que desde los organismos públicos se deben implementar servicios públicos que consigan que el transporte urbano e interurbano sea más atractivo siendo público y colectivo que siendo privado e individual. Es decir, para que el cambio de modelo tenga éxito, es necesario que la red de transporte público y colectivo sea más rápida, más cómoda y más económica que el uso del vehículo privado. Y esto se consigue tomando medidas para una mejora radical de estos servicios: mayores dotaciones, gestión más eficiente de los recursos y de las redes, prioridad efectiva en el viario urbano, regulación que desincentive el vehículo privado, etc.

En particular, el modelo de transporte público debería estar sustentado sobre estos tres pilares:

1. Red eficiente de ferrocarril y/o tranvía para el transporte interurbano.
2. Red eficiente de autobuses, tranvía y metro en el transporte urbano.
3. Parque público de Carsharing (coche compartido) para el transporte que no pueda ser cubierto mediante la red de transporte colectivo.

El desarrollo de estas tres modalidades de transporte público implica una fuerte inversión por parte de las tres administraciones: la estatal, la autonómica y la municipal, así como grandes paquetes de ayudas e inversiones desde la UE. A esto es a lo que se deberían dedicar las inversiones de reconstrucción postcovid-19 en contraposición del sostenimiento de un modelo de transporte individualizado que no tiene viabilidad ni futuro.

Alternativa: Reconversión a producción de coches eléctricos para Carsharing.

La opción directa de reconversión para la planta de Nissan de Barcelona, sería el ensamblaje de nuevos automóviles eléctricos, pues salvo adaptaciones concretas al vehículo en cuestión, la mayor parte de la maquinaria y del proceso productivo se mantendría igual. Pero esta reconversión implicaría el diseño de cero hasta completar un nuevo vehículo, así como la contratación de la fabricación de cada una de las piezas a otras factorías y entrar en un mercado con una competencia feroz, lo que podría llevar al fracaso, amén de que como hemos analizado, supone contribuir a un modelo que no es sostenible en el largo plazo. Por ello, en lugar del ensamblaje de nuevos vehículos eléctricos para venderlos en el mercado, **lo que se propone es la fabricación de vehículos a partir de la conversión y reciclaje de vehículos de combustión, en vehículos eléctricos con la finalidad de ser empleados en parques municipales y públicos de carsharing.**

Esta propuesta permite aprovechar el proceso productivo existente, aunque evidentemente deberá sufrir modificaciones, y además será más masivo en puestos de trabajo. Otra ventaja desde el punto de vista ecológico es que no sólo contribuye a reducir las emisiones, sino que además se reduce la contaminación al reciclar vehículos ya existentes. Desde el punto de vista económico, como se comentaba en la introducción, la viabilidad de la reconversión radica en el compromiso de la administración en la compra directa de los vehículos, de forma que la venta de los coches esté asegurada y no se encuentre con un mercado que es feroz. Esta compra por parte del estado hace que no haya que invertir recursos en marketing o en nuevos diseños adaptados a las modas para que los vehículos sean atractivos para su venta.

Los inconvenientes de esta alternativa son, en primer lugar, que requiere un compromiso del estado de una gran envergadura y, por otra parte, que estos coches reconvertidos tendrán un coste de mantenimiento

superior al de un vehículo completamente nuevo. Costes que habría que evaluar con un estudio de ingeniería acerca del grado en que se emplearían nuevos componentes durante el reciclado del vehículo.

Estudio de viabilidad de la Alternativa

1. Flota de vehículos para Carsharing necesarios:

Actualmente, según la DGT el parque de turismos en el estado español es de 24.558.126 vehículos, por lo que teniendo en cuenta que la población total es de 47.026.208 personas, la ratio de vehículos por habitantes es de 0,52. Es decir; un coche por cada dos habitantes.

El modelo de Carsharing que defendemos es aquel cuyo uso sea esporádico o para desplazarse a aquellos lugares a los que el transporte colectivo no llega o no es práctico. Por tanto, entendemos que a priori no debería haber más de 1 coche por cada 100 habitantes destinados a Carsharing, lo que implica un total de 470.262 vehículos, con el siguiente reparto por provincias:

Provincias	Población	Vehículos Carsharing
Araba/Álava	331.549	3.315
Albacete	388.167	3.882
Alicante/Alacant	1.858.683	18.587
Almeria	716.820	7.168
Avila	157.640	1.576
Badajoz	673.559	6.736
Balears (Illes)	1.149.460	11.495
Barcelona	5.664.579	56.646
Burgos	356.958	3.570
Caceres	394.151	3.942
Cadiz	1.240.155	12.402
Castellon/Castello	579.962	5.800
Ciudad Real	495.761	4.958
Cordoba	782.979	7.830
Coruña (A)	1.119.596	11.196
Cuenca	196.329	1.963
Girona	771.044	7.710
Granada	914.678	9.147
Guadalajara	257.762	2.578
Gipuzkoa	723.576	7.236
Huelva	521.870	5.219
Huesca	220.461	2.205
Jaen	633.564	6.336
Leon	460.001	4.600
Lleida	434.930	4.349
Rioja (La)	316.798	3.168
Lugo	329.587	3.296
Madrid	6.663.394	66.634
Malaga	1.661.785	16.618
Murcia	1.493.898	14.939

Navarra	654.214	6.542
Ourense	307.651	3.077
Asturias	1.022.800	10.228
Palencia	160.980	1.610
Palmas (Las)	1.120.406	11.204
Pontevedra	942.665	9.427
Salamanca	330.119	3.301
Santa Cruz de Tenerife	1.032.983	10.330
Cantabria	581.078	5.811
Segovia	153.129	1.531
Sevilla	1.942.389	19.424
Soria	88.636	886
Tarragona	804.664	8.047
Teruel	134.137	1.341
Toledo	694.844	6.948
Valencia/València	2.565.124	25.651
Valladolid	519.546	5.195
Bizkaia	1.152.651	11.527
Zamora	172.539	1.725
Zaragoza	964.693	9.647
Ceuta	84.777	848
Melilla	86.487	865
TOTAL		470.262

2. Coste de un vehículo reconvertido:

Según la empresa Elektrun Cars que se dedica a la reconversión de automóviles de forma no estandarizada, el coste de reconversión de un coche de combustión a uno eléctrico oscila entre los 10.000€ y los 15.000€ por coche⁴, que en el caso de un proceso automatizado debería verse reducido. Por otra parte, haciendo un cálculo de trazo grueso, el coste por vehículo que obtenemos es de unos 2.000€. A continuación se detalla dicha estimación considerando los distintos costes por separado, donde para el cálculo del coste de la mano de obra se ha considerado una fabricación anual de 50.000 vehículos al año:

Coste de piezas por vehículo	
Vehículo	2.000 €
Baterías	4.000 €
Motor	7.000 €
Otros	4.000 €
TOTAL	17.000 €
Coste de mano de obra por vehículo	

⁴ <http://elektrun.com/preguntas-frecuentes-transformar-tu-coche-a-electrico/>

Empleos directos	3.000
Coste hora por trabajador	25€/h
Coste anual por trabajador	43.750 €
Vehículos al año	50.000
TOTAL	2.625 €
Coste total por vehículo	19.625 €

3. Inversión en coches para Carsharing:

Teniendo en cuenta el coste de cada coche y el número de coches que sería necesario producir para tener una red de coches de carsharing, obtenemos una estimación de la inversión que tendría que hacer el estado. Dicha estimación es de cerca de 9.500M€, que para una producción de 50.000 coches al año, serían de 950M€ al año. Esta es la cantidad a la que debería comprometerse el estado para la creación de un parque público de vehículos de Carsharing al tiempo que con esa misma cantidad se mantendrían los puestos de trabajo en la fábrica de Nissan por al menos 10 años. A continuación, se desglosa la inversión total por provincias y la inversión por habitante:

Provincias	Población	Inversión
Araba/Álava	331.549	66.309.800 €
Albacete	388.167	77.633.400 €
Alicante/Alacant	1.858.683	371.736.600 €
Almeria	716.820	143.364.000 €
Avila	157.640	31.528.000 €
Badajoz	673.559	134.711.800 €
Balears (Illes)	1.149.460	229.892.000 €
Barcelona	5.664.579	1.132.915.800 €
Burgos	356.958	71.391.600 €
Caceres	394.151	78.830.200 €
Cadiz	1.240.155	248.031.000 €
Castellon/Castello	579.962	115.992.400 €
Ciudad Real	495.761	99.152.200 €
Cordoba	782.979	156.595.800 €
Coruña (A)	1.119.596	223.919.200 €
Cuenca	196.329	39.265.800 €
Girona	771.044	154.208.800 €
Granada	914.678	182.935.600 €
Guadalajara	257.762	51.552.400 €
Gipuzkoa	723.576	144.715.200 €
Huelva	521.870	104.374.000 €
Huesca	220.461	44.092.200 €
Jaen	633.564	126.712.800 €
Leon	460.001	92.000.200 €
Lleida	434.930	86.986.000 €
Rioja (La)	316.798	63.359.600 €
Lugo	329.587	65.917.400 €

Madrid	6.663.394	1.332.678.800 €
Malaga	1.661.785	332.357.000 €
Murcia	1.493.898	298.779.600 €
Navarra	654.214	130.842.800 €
Ourense	307.651	61.530.200 €
Asturias	1.022.800	204.560.000 €
Palencia	160.980	32.196.000 €
Palmas (Las)	1.120.406	224.081.200 €
Pontevedra	942.665	188.533.000 €
Salamanca	330.119	66.023.800 €
Santa Cruz de Tenerife	1.032.983	206.596.600 €
Cantabria	581.078	116.215.600 €
Segovia	153.129	30.625.800 €
Sevilla	1.942.389	388.477.800 €
Soria	88.636	17.727.200 €
Tarragona	804.664	160.932.800 €
Teruel	134.137	26.827.400 €
Toledo	694.844	138.968.800 €
Valencia/València	2.565.124	513.024.800 €
Valladolid	519.546	103.909.200 €
Bizkaia	1.152.651	230.530.200 €
Zamora	172.539	34.507.800 €
Zaragoza	964.693	192.938.600 €
Ceuta	84.777	16.955.400 €
Melilla	86.487	17.297.400 €
INVERSIÓN TOTAL		9.405.241.600 €
INVERSIÓN POR HABITANTE		200 €

4. Retorno de la inversión mediante el Carsharing:

El montante calculado en el punto anterior se refiere a la cantidad que el estado debería comprometer para asegurar un mínimo de ventas de la factoría que dé un horizonte de producción de al menos 10 años. Ahora bien, al ser destinada la inversión para el alquiler de coches compartidos, esa inversión puede ser recuperada, al menos en gran parte, mediante la puesta en marcha del servicio de Carsharing. En concreto, si el alquiler del vehículo fuera de 1€ la hora y de las 24h el coche estuviera alquilado 5 horas, con toda la flota en funcionamiento prácticamente se recuperaría la inversión anual necesaria. Si por otra parte se mantuviera el precio actual de una de las ofertas más atractivas que ronda los 3,5€ la hora, el retorno de la inversión podría ser de 3.000M€ al año:

Retorno Carsharing (precio a la hora)	
Precio/hora	1 €
Retorno por coche al día	5 €
Generación al año	1.825 €
Generación flota al año	857.750.000 €
Precio actual/hora	3,5€
Generación flota al año al precio actual	3.002.125.000 €

Si en lugar del retorno por el alquiler, consideramos un bono mensual de 10€ que fuera adquirido por el 25% de la población (recordemos que actualmente el parque de vehículos es de 1 por cada 2 habitantes), el retorno de la inversión sería de unos 1.400M€ al año:

Retorno Carsharing (bono mensual)	
Bono mensual	10 €
Nº Socios	11.756.552
Retorno flota al año	1.410.786.240 €

5. Conclusión

La apuesta por la fabricación de coches eléctricos destinados al carsharing público a nivel municipal, constituyéndose una flota de 1 coche por cada 100 habitantes, significaría una carga de trabajo en la factoría de Nissan para al menos 10 años. Para ello, el estado se tendría que comprometer en la compra de los vehículos que, para una producción de 50.000 coches al año cuya inversión sería de 950M€ al año durante 10 años. A esta inversión, habría que añadirle el coste de reconversión de la fábrica a dicho modelo productivo.

A su vez, al destinarse estos vehículos al alquiler, considerando un bono mensual de 10€ que fuera adquirido por el 25% de la población (recordemos que actualmente el parque de vehículos es de 1 por cada 2 habitantes), el retorno de la inversión sería de unos 1.400M€ año con toda la flota en funcionamiento. Es decir, que el estado además de recuperar la inversión podría llegar a generar un beneficio económico y por supuesto medioambiental y social.



