

El coche eléctrico, la caída de ventas y la competencia con China generan una ola de recortes de empleo en el automóvil

Cincodias.elpais.com

5:04 Minutos leídos

1064 Palabras

ES

Manu GrandaMadrid - 19 MAY 2025 - 05:15 CEST

El paso hacia el vehículo eléctrico y el fuerte aumento de la competencia procedente de China está costándole muchos puestos de trabajo a las automovilísticas tradicionales europeas, estadounidenses y japonesas. [El anuncio de Nissan de esta semana](#), que pretende recortar su plantilla en 20.000 personas hasta 2027, se suma a [los 35.000 puestos de trabajo que recortará Volkswagen en Alemania](#) hasta 2030, los 4.000 de Ford hasta 2027 o los 1.000 despidos de General Motors anunciados en noviembre —la mayoría de ellos en EE UU—.

En el caso concreto de Nissan, el nuevo máximo directivo de la compañía, el mexicano Iván Espinosa, ha presentado un nuevo plan, denominado *Re:Nissan*, para darle la vuelta a un grupo automovilístico que perdió unos 670.900 millones de yenes (unos 4.115 millones de euros al cambio actual) en el ejercicio fiscal japonés de 2024. Fuentes del sector explican a este periódico que el difícil momento que vive la nipona se debe a varias razones.

Por un lado, Nissan sufre la fuerte competencia de las marcas locales en China, unos fabricantes que dominan con claridad toda la cadena de valor del vehículo eléctrico y que han comenzado a expandirse fuera del gigante asiático, sobre todo hacia Europa. A esto se suma que las expectativas que tenía el sector hace unos años sobre la evolución de las ventas de vehículos eléctricos en el mundo no se han cumplido, lo que se ha llevado por delante a compañías que fueron pioneras en este ámbito como Nissan, con su modelo Leaf. Otros ejemplos son [el de Northvolt](#), la gran apuesta de Europa para tener un productor de baterías propio, que ha declarado la bancarrota en Suecia, o [el difícil momento que atraviesa el fabricante español de cargadores Wallbox](#), que hoy ronda los 81 millones de valoración en Bolsa, muy lejos de [los más de 2.000 millones a los que llegó a cotizar en Wall Street](#).

“Nissan, además, hace unos años no tenía la gama correcta. Paradójicamente, ahora sí está correctamente enfocada”, explica una fuente del sector que pide no revelar su nombre. Para este año, la compañía nipona lanzará el nuevo Leaf, que ya se había quedado viejo, y el Micra, ambos eléctricos. Uno de los puntos en los que hace hincapié el plan lanzado por Espinosa es la reducción de los tiempos de desarrollo de nuevos modelos, algo en lo que también se está esforzando su principal socio, [Renault, al que le está yendo mejor](#).

En el caso de Nissan, la nipona aspira a reducir a un tiempo de entre 30 y 37 meses el plazo que necesita desde que nace un nuevo proyecto hasta que se pone a la venta; mientras que Renault lanzará en 2026 el nuevo Twingo, en un tiempo récord para la marca del rombo de dos años. [Nissan recibirá una adaptación de ese vehículo tras el acuerdo firmado entre ambas en marzo](#). La reducción de los tiempos de desarrollo es un cambio fundamental para los fabricantes tradicionales, que han visto cómo las marcas chinas son capaces de desarrollar y producir vehículos nuevos en tiempos cada vez más cortos.

El objetivo de Nissan no es solo reducir un 15% su plantilla mundial, sino también pasar de 17 a 10 fábricas en todo el mundo. La compañía produce actualmente en Cantabria y Ávila piezas tanto para la fábrica de coches de Sunderland como para Renault. Si bien aún no se sabe qué afectación podría tener el anuncio en estas fábricas, todo apunta a que los recortes de Nissan se producirán en otras latitudes. Como recordó el ministro de Industria y Turismo, Jordi Hereu, este viernes, España ya sufrió los recortes de Nissan cuando esta dejó de producir camiones en Ávila y cerró su planta de Barcelona —hoy, [devuelta a la vida por la china Chery y su socio español Ebro](#)—.

La principal preocupación de la nipona de cara a este año radica en los aranceles que el presidente de EE UU, Donald Trump, impuso a la importación de coches, [algo que golpea especialmente a Japón](#), tercer productor mundial automovilístico con 8,23 millones de vehículos ensamblados en 2024, según OICA, la organización mundial de fabricantes de coches. “Para ser sincero, espero que [las negociaciones entre Japón y EE UU] avancen más rápido. Necesitamos aclarar las cosas lo antes posible”, pidió Espinosa esta semana en un foro en Londres, en declaraciones recogidas por EP. Estos aranceles tienen un coste estimado para Nissan de 450.000 millones de yenes, unos 2.762 millones de euros al cambio actual.

Un recorte de empleo tras otro

En la última navidad, otro anuncio de este tipo sacudió al mundo del automóvil: el grupo Volkswagen acordó un recorte de empleo de 35.000 personas en Alemania tras meses de negociaciones con los sindicatos, en los que sobrevoló el fantasma del cierre de fábricas germanas, algo inédito en la historia de la compañía. El recorte de personal, que se llevará a cabo hasta 2030, se suma a una reducción de la capacidad de producción en 734.000 vehículos al año en Alemania como respuesta a la sensible caída de ventas en Europa. En 2024, se matricularon en Europa (incluyendo Reino Unido), poco más de 12,58 millones de coches nuevos frente a los 15,34 millones de 2019, según datos de ACEA, la patronal europea de automovilísticas.

En este mismo sentido, la norteamericana [Ford pretende reducir su plantilla en Europa en 4.000 personas](#). La planta de Almussafes (Valencia) quedará fuera del recorte, ya que la compañía ya ha hecho ahí un fuerte ajuste tras quitarle la producción de cuatro modelos y dejarle solo el Kuga, modelo con el que la factoría tendrá que sobrevivir hasta 2027, cuando llegue [un nuevo vehículo multienergía a la planta española](#). General Motors, por su parte, también llevó a cabo 1.000 despidos en noviembre, la mayor parte de ellos en EE UU. “Para ganar en este mercado competitivo, necesitamos optimizar la velocidad y la excelencia”, dijo entonces el fabricante estadounidense.

Sobre la firma

[Manu Granda](#) Redactor de la sección de empresas, especializado en el automóvil y en defensa. Como 'freelance', cubrió la temporada de incendios del verano 2019-2020 en Australia para EL PAÍS. Es graduado en periodismo por la Universidad Rey Juan Carlos y cursó el Máster de periodismo de EL PAÍS.

[Mis comentarios](#) [Normas](#) Rellena tu **nombre y apellido** para comentar [completar datos](#) [Suscríbete en El País para participar](#) [Ya tengo una suscripción](#)

Más información



Renault, Inobat y Ebro apuntan a los 1.250 millones del nuevo Perte del coche eléctrico

Manu Granda | Madrid



Renault le disputa el liderato español a Toyota: la marca crece un 54% en lo que va de 2025

Manu Granda | Madrid

Archivado En

- [Empresas](#)
- [Automoción](#)
- [Industria](#)
- [Nissan](#)
- [Volkswagen Group](#)
- [Volkswagen](#)
- [Despido](#)
- [Empleo](#)
- [Coches eléctricos](#)
- [Coches](#)
- [Trabajo](#)
- [China](#)
- [Alemania](#)