

Las dudas en Europa tras la prohibición de los motores de combustión

Tan solo han pasado unos días desde cuando la Unión Europea anunció que a partir del 2035 no se venderán vehículos de combustión en su territorio y ya comenzaron a salir a flote con más fuerza, temores, dudas y preocupaciones por las consecuencias de esa decisión.

Aunque la industria del automóvil y sus representantes, así como algunos eurodiputados y opositores a la medida habían advertido sobre los efectos negativos, el futuro de más de 14 millones de empleos, los efectos sobre la economía de la UE, la imposibilidad de cumplir los plazos, el costo de los carros y las baterías, la falta de puntos de recarga, entre otras, son las dudas que más inquietan a los europeos.

Para calmar el tenso ambiente, Thierry Breton, comisario europeo de Comercio Interior declaró a varios medios que "la industria europea podrá seguir vendiendo motores de combustión afuera (África, Latinoamérica)" y que no descarta la revisión de los plazos de descarbonización que, en todo caso y según lo acordado, deben evaluarse en 2026.

La primera afirmación de Breton podría tener un impacto en países por fuera de Europa en el sentido de que estos acepten en sus mercados vehículos ya obsoletos en la Unión Europea, si es así las finanzas del viejo continente estarían a salvo por un tiempo más, pero si el resto del mundo también entra en el camino de las emisiones cero las cosas se complican.

Esto demuestra, como lo aseguran las asociaciones de automovilistas en Europa, que expedirle el acta de defunción a los vehículos de combustión interna no será fácil y, por el contrario todavía les quedan muchos kilómetros por recorrer, incluso si se presenta el temido 'efecto Habana', es decir un aumento del parque automotor viejo en circulación.

La otra afirmación de Breton apunta a la revisión de los plazos. Es frecuente que las propuestas aprobadas por la UE sean revisadas. Y por eso es posible que en 2026 haya que corregir el plan para la transición al carro eléctrico, e incluso, dice el eurodiputado, que esa revisión

Si en 2050 se pretende que la mayoría de vehículos sean eléctricos se necesitarán en Europa 150 gigavatios adicionales de producción eléctrica cada año, que además debe ser libre de emisiones de CO2.

REDACCIÓN VEHÍCULOS



La pérdida de empleos en la industria automotriz, una de las preocupaciones en Europa. FOTO: ISTOCK

pueda implicar un posible aplazamiento. Un "freno de emergencia", lo llama Breton.

Las cuentas de Europa

En 2026, dentro un poco más de dos años, se revisarán los indicadores que hoy están así: si en 2050 se pretende que la mayoría de vehículos sean eléctricos se necesitarán en Europa 150 gigavatios adicionales de producción eléctrica cada año, que además debe ser libre de emisiones de CO2.

También tiene que haber suficientes puntos de carga públicos. Se estima que para 30 millo-

nes de autos eléctricos en las carreteras en el 2030 se necesitarán 6,8 millones. Hoy hay 350.000, de los cuales el 70 por ciento está en Alemania, Francia y los Países Bajos.

En cuanto a las baterías, la demanda de materias primas aumentará de forma significativa en 2030. Será necesario 15 veces más litio, cuatro veces más cobalto y cuatro veces más grafito (ver ¿Hay materia prima para las baterías?)

En términos de empleo, pasar al auto eléctrico implicará la pérdida de miles de puestos de trabajo en toda la cadena, aunque

habrá sustitución de algunos por otros, y se deben formar trabajadores con otras habilidades específicas.

Por último, está el reto de que el carro eléctrico sea accesible para todos. Hoy, en promedio, uno de estos cuesta un 30 por ciento más que uno de combustión interna. "Tenemos que evitar que haya una brecha social, todo el mundo debe mantener la capacidad de moverse en auto durante la transición (...). Cuando llegue el 2026 veremos dónde estamos y si es necesario cambiar algo, cambiarlo, sin tabúes", afirma Breton.

¿Hay materia prima para fabricar baterías?

Un informe de Benchmark Minerals revela que para tener suficientes carros eléctricos en 2035 es necesario encontrar 384 minas de litio, cobalto, níquel y grafito. Es cierto que los vehículos eléctricos son una opción menos contaminante, pero también hay quienes aseguran que hay que tener en cuenta que las materias primas para la fabricación de baterías no son inagotables. Y que ese proceso puede generar problemas ambientales.

El número calculado por Benchmark Minerals podría ser menor si la industria avanza en reciclaje y economía circular, aunque tampoco muy inferior. La consultora calcula que, en el mejor de los casos, serán necesarias 336 minas. El litio y el grafito son dos de los materiales esenciales para la fabricación de vehículos eléctricos y baterías. La consultora estima que para satisfacer las necesidades de grafito de la industria automovilística será necesario contar con unas 97 minas que permitan generar, al menos, 56.000 toneladas.

En la actualidad hay más de 70 minas operando a nivel internacional, la mayoría en China y África. Para cubrir las necesidades de litio de la industria automotriz se necesitarán al menos 74 nuevas que produzcan en promedio 45.000 toneladas para 2035.

"Dado que las minas tardan al menos cinco años en estar operativas, deberán estar en funcionamiento en 2033", afirman los analistas de Benchmark. A esto hay que sumar otros 72 proyectos mineros para la extracción de níquel y cobalto. Estos tendrán que tener capacidad suficiente para generar 42.500 toneladas. Si los procesos de reciclaje evolucionan de manera favorable, sería posible restar 10 minas.

La amenaza china

Un reciente informe de Pricewaterhouse Coopers (PwC), divulgado por *La Vanguardia* y otros medios, asegura que Europa pasará a ser importador neto de automóviles en 2025 y que los de producción china están ganando terreno, razón por la cual están pidiendo medidas de protección para la industria, que genera ingresos que representan el 7 por ciento del PIB de la Unión Europea y emplea a 14 millones de personas en el continente, lo que equivale a 6,1 por ciento de todo el continente.

Solo en las cadenas de producción trabajan 2,6 millones de empleados ensamblando 19 millones de turismos, vehículos comerciales y camiones cada año, el 20 por ciento de la fabricación mundial.

La industria automotriz es considerada una garantía de prosperidad e ingresos en

la UE; sin embargo, ahora enfrenta la competencia fuerte de marcas chinas como Nio, Lynk & Co o BYD.

Además, dice la consultora de gestión PwC, "mientras los chinos venden cada vez más en Europa, los europeos y estadounidenses están trasladando cada vez más su producción a China".

El año pasado, los fabricantes chinos exportaron 35.000 vehículos eléctricos puros (BEV) a Europa, este año es probable que sean 66.000. En tres años se podrían vender en Europa casi 800.000 automóviles fabricados en China, alrededor de 330.000 de ellos de las plantas chinas de empresas automovilísticas europeas. Según Jörn Neuhausen, responsable de electromovilidad de PwC Strategy Deutschland, Europa, como fabricante, está

bajo presión desde varios flancos. "Además de las cadenas de suministro interrumpidas, los fabricantes están preocupados por el aumento de los precios de la energía". A los europeos les preocupan también las medidas y la política adoptada por EE. UU., que promueve industrias específicas y localizan cadenas de suministro en ese país; y el hecho de que mientras en Europa se han concentrado en fabricar vehículos eléctricos poco competitivos por sus costos, los chinos están llevando a Europa modelos eléctricos baratos con nueva tecnología y nuevos conceptos. "Como resultado, vemos que ningún modelo europeo se ubica entre los cinco automóviles eléctricos más vendidos en todo el mundo", afirma Felix Kuhnert, experto en la industria del automóvil de PwC.