

La automoción, una industria con la vista puesta en el vehículo eléctrico

Industrialización, empleo, formación, cadena de valor y economía circular son ejes de la nueva automoción, que tiene un claro enfoque hacia el vehículo eléctrico, digitalizado y conectado. En esta nueva tesitura, Europa se juega en mantener el liderazgo, en un momento en el que la geopolítica lo está cambiando todo y en el que nuevos mercados emergentes hasta ahora dormidos, como el asiático, están mirando al viejo continente como objetivo en la comercialización de sus productos. Europa, más que nunca, ha de marcar un objetivo firme hacia la electrificación del transporte.

Palabras claves

Descarbonización, transporte, movilidad sostenible, sostenibilidad



Arturo Pérez de Lucia,
Director general de AEDIVE (Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica) y vicepresidente de AVERE (The European Association for Electromobility)

Que la transición industrial en la automoción hacia el vehículo eléctrico es inevitable, es una realidad asumida ya desde hace más de una década. Que resulta imprescindible, además, para mantener puestos de liderazgo en un sector en el que España es el segundo fabricante de automóviles en Europa y uno de los 10 más importantes del mundo, es algo que nadie ya cuestiona y aquellos que han tratado de hacerlo, están cambiando de forma acelerada su visión para seguir manteniendo un lugar en el mercado.

Con el aumento de la inversión en vehículos eléctricos se ha producido también un cambio en los procesos de fabricación, en el desarrollo de la tecnología de baterías, incluso de infraestructura de recarga -que se convierte en un nuevo proceso industrial indisoluble del propio de la nueva automoción- y un impacto positivo en el medio ambiente.

De algún modo y en menos de una década, el número de automóviles eléctricos puros en circulación en el mundo ha pasado de sumar apenas 400.000 unidades a aproximarse a los 20 millones. La movi-

dad eléctrica ha dejado de ser un nicho de mercado para volverse, cada vez más, un mercado convencional y a tenor de la evolución de las ventas, puede que el primer coche más vendido en Europa en 2023 no sea de combustión, sino eléctrico puro.

En medio de esta revolución, la industria automotriz se enfrenta a nuevos retos hasta ahora desconocidos u olvidados en el ámbito de la combustión, como una gran escasez de técnicos capaces de trabajar en el desarrollo y fabricación de vehículos eléctricos, así como en su reparación y mantenimiento.

No en vano, el mayor fabricante automovilístico de Europa ya ha informado de que formará en su planta de Wolfsburg a 22.000 empleados en movilidad eléctrica hasta 2025.

Pero junto con la movilidad eléctrica, promovida por la acción del gobierno y la demanda cada vez mayor de los consumidores, el impulso hacia una conducción cada vez más autónoma y conectada se está acelerando de forma significativa y sin duda, la transformación digital es esencial para que los fabricantes de vehículos continúen creciendo de manera rentable.



Lejos de suponer una amenaza, las tecnologías digitales están ofreciendo un valor añadido tanto para los OEMs como para sus proveedores, transformando la tradicional relación jerárquica que ambos eslabones de la cadena mantenían hacia un proceso colaborativo enfocado a la reducción de la deuda tecnológica con ventajas como una mayor productividad, un mejor control de calidad, costes operativos más bajos y más agilidad en los procesos.

A ello se suma la llegada de nuevos actores que están empezando a competir seriamente con los fabricantes de automóviles tradicionales, muchos de ellos procedentes del mercado asiático, que han em-

pezado a orquestrar su expansión en el extranjero, con un aumento de las exportaciones de más del 81% interanual, contabilizando 1,76 millones de vehículos en los primeros cinco meses de 2023 y despojándose de una imagen de proveedor de vehículos de baja tecnología y bajo costo.

China ya no copia, China innova y comenzó hace más de una década a implementar políticas sólidas para tomar la delantera en el segmento global de vehículos eléctricos, con una cadena de suministro potente y una importante actividad de investigación y desarrollo e innovación que tiene su reflejo en los productos que comercializan.



Y ello nos lleva a la necesidad de apostar por la industrialización en torno a uno de los elementos más críticos del vehículo eléctrico, la batería, cuya creciente demanda está relacionada con la de los materiales críticos que la componen.

En 2022, la demanda de litio superó la oferta a pesar del aumento del 180% en la producción desde 2017 y alrededor del 60% del litio, el 30% del cobalto y el 10% de la demanda de níquel fue a parar a las baterías de vehículos eléctricos, cuando apenas 5 años antes, esos porcentajes rondaban el 15%, 10% y 2%, respectivamente.

Desde hace más de diez años no se explota litio en España, pese a que existen importantes mineralizaciones ubicadas en Galicia, en Castilla y León y en Extremadura, donde se encuentra la segunda explotación más grande del continente. Recientemente, la compañía australiana ETM encontraba litio en alto grado, en una exploración en Villasrubias (Salamanca).

Junto con la industria minera, la del tratamiento y reutilización de las baterías de los vehículos eléctricos y sus componentes se acerca crucial para cerrar el círculo de la cadena de valor del sector, mediante la extensión de su vida útil por medio de aplicaciones estacionarias para el almacenamiento energético o su recuperación para la elaboración de lo que se conoce como black mass o masa negra, un material que surge cuando se tritura la batería, eliminada su carcasa, para recuperar componentes valiosos como litio, níquel, cobalto, manganeso, cobre y grafito.

LA NORMA EURO 7

Y ahora, en el sector de la automoción en España, el debate se centra en la norma Euro 7, a raíz de que los fabricantes de vehículos hayan conseguido frenar en Europa la propuesta más ambiciosa de reducción de emisiones de los vehículos.

La pregunta es si esta decisión puede afectar al desarrollo de la movilidad eléctrica y la respuesta es no, antes al contrario.

La norma Euro 7 obliga a los fabricantes a adaptar los motores y los procesos de producción para cumplir los nuevos estándares, para lo cual será necesario realizar una inversión considerable, cuando la industria ya está haciendo ya enormes esfuerzos para transformar sus procesos de producción hacia la electrificación y es en ese ámbito donde se deben de enfocar las políticas.



Por otro lado, el problema medioambiental -incluso de salud- en torno al automoción no se encuentra en los vehículos de última generación con motores de combustión, sino en un parque avejentado, que en España ronda los catorce años de media, con vehículos altamente contaminantes y poco seguros en su conducción.

La decisión tomada en Europa da un respiro a la industria y en cualquier caso, siguen vigentes los objetivos de descarbonización a 2035, cuando se prohibirá la venta de coches de combustión en todo el territorio de la Unión Europea, que es la transición importante y la verdadera revolución, por tanto, donde la I+D en la automoción está centrada hoy en día.

"Junto con la industria minera, la del tratamiento y reutilización de las baterías de los vehículos eléctricos y sus componentes se acerca crucial para cerrar el círculo de la cadena de valor del sector, mediante la extensión de su vida útil por medio de aplicaciones estacionarias para el almacenamiento energético".