

Opinión

Europa, no hay tiempo que perder

Por Josep Maria Recasens. Es hora de atreverse a cambiar de mentalidad, la tecnología y la innovación en masa serán las palancas

kioskoymas@comunicacion@confcuadros.com

Presidente director general de Renault Group en España y director de estrategia de Renault Group

La industria automovilística europea apuesta por la movilidad sostenible, segura, justa y conectada. Y en este camino, el vector más importante de progreso es el vehículo eléctrico. En los últimos años, la industria ha invertido 250.000 millones de euros para alinearnos con los objetivos de reducción de emisiones marcados por Europa. Estas inversiones son fundamentales para mantener nuestra competitividad y liderazgo en el sector, porque estamos en plena carrera tecnológica. En esta carrera tecnológica Europa se está quedando atrás y España también. Es por eso que es tan importante impulsar de forma contundente, sin paliativos, la adopción en masa del vehículo eléctrico en España, y la protección de la industria.

Los fundamentos del sector están cambiando radicalmente. Las recetas de éxito del pasado: escala/tamaño, sinergias, integración vertical, ya no son garantía de éxito para el presente y futuro, especialmente en un entorno donde la tecnología no es estable. Ahora la receta es: velocidad, adaptabilidad y cooperación horizontal. ¿Y quién está a día de hoy a la cabeza? Los *new comers*, fabricantes de baterías que se convierten en OEM... o empresas tecnológicas.

Sin embargo, pese a los continuos esfuerzos a nivel institucional con el despliegue de ayudas y las medidas implementadas por los fabricantes, la demanda de vehículo eléctrico no se corresponde a lo deseado.

En este contexto, la actual normativa CAFE sobre emisiones de CO₂ para 2025 presenta desafíos considerables. Es recomendable recordar que el Green Deal se propuso en diciembre de 2019, es decir, antes de la crisis de la covid, la crisis de los semiconductores, la guerra de Ucrania, la inflación y subidas de tipos de interés; con unas estimaciones de crecimiento de mercado eléctrico que no se han cumplido.

En el actual escenario, los constructores europeos se enfrentan a multas millonarias que ponen en riesgo una industria que aporta el 10% del PIB europeo y emplea a 13 millones de personas en todo el continente. Europa necesita alcanzar el 20% de cuota de mercado puro eléctrico para cumplir con la normativa. Sin embargo, seguimos muy lejos de esas cifras.



Fábrica de Renault en Villamuriel (Palencia). EP



No es una cuestión solo de vender: mientras China y EE UU tienen clara esta estrategia, en Europa perdemos recursos regulando

Con el fin de adaptarse a la normativa, los fabricantes enfrentan un dilema que, desde el punto de vista económico y estructural para la industria europea y española, es preocupante.

El primer escenario pasa por reducir la producción de vehículos térmicos para, incluso manteniendo el nivel de ventas actual de vehículos eléctricos, cumplir con los objetivos. Esta medida podría suponer un descenso de la producción en torno a un 20% o, lo que es lo mismo, el equivalente a la producción combinada de diez grandes plantas europeas. Este escenario podría afectar a alguna de las plantas de nuestro país, puesto que España es el principal *hub* térmico de Europa (95% de la producción es de combustión).

El segundo escenario posible para evitar las sanciones multimillonarias se apalanca en el *pooling*, es decir, firmar acuerdos con fabricantes de vehículos

eléctricos fuera de la Unión Europea, lo que supondría financiar a constructores extracomunitarios haciéndolos más competitivos en detrimento de la industria local.

Ante esta situación, es necesario que la Comisión Europea realice una revisión urgente que flexibilice la norma para conseguir un cumplimiento gradual en el tiempo sin modificar los objetivos.

La industria del automóvil en Europa es un motor de progreso cuya soberanía tecnológica e industrial debemos proteger para mejorar nuestra competitividad. Esto se consigue a través de inversiones en I+D y ayudas directas que fomenten la demanda del vehículo eléctrico. Sin estas premisas, el impacto económico y social en términos de PIB y empleo para Europa y, por ende, para España es muy desalentador. La flexibilización de la aplicación de la norma es, por tanto, la única vía para preservar nuestro desarrollo y valor añadido.

El potencial de la industria europea para liderar la movilidad eléctrica a nivel global es formidable. Europa cuenta con un tejido industrial fuerte, una capacidad de innovación demostrada y un mercado con alta sensibilidad hacia la sostenibilidad. Pero para que este liderazgo se materialice es necesario actuar con determinación. El Gobierno español puede liderar la iniciativa en la Unión Europea para garantizar que esta transformación preserve la competitividad de la industria española y europea, así como el empleo que genera.

A nivel global, la propuesta de valor de la industria automovilística radica en la tecnología. Solo aquellos jugadores que dominen todos los eslabones tecnológicos que ya están presentes en el vehículo serán capaces de ganar en el mercado. No es una cuestión solo de vender. Y mientras países como China y Estados Unidos tienen clara esta estrategia, en Europa perdemos demasiados recursos regulando.

Solamente si Europa consigue establecer ecosistemas de movilidad, a través de componentes del vehículo eléctrico y software, estaremos en disposición de competir. Es hora de atreverse a cambiar de mentalidad, la tecnología y la innovación en masa serán las palancas capaces de resurgir la industria y elevarla como uno de los ejes que sostiene nuestra economía. Europa, España, no hay tiempo que perder.