

La demolición de la industria automovilística europea a favor de China: un caso no aislado

Las ondas sísmicas provocadas por Trump han llegado incluso hasta los Alpes suizos, más en concreto hasta Davos. El Foro Económico Mundial que se celebra anualmente allí ha pasado de ser un evento tópico, monótono y previsible a resultar incluso divertido e interesante. No sé si servirá para mucho, pero al menos nos deja unas cuantas intervenciones de esas que se hacen virales.

Una de ellas fue la del secretario de Comercio de los Estados Unidos, Howard Lutnick, que entre otras cosas se preguntaba: *«¿Por qué Europa aceptaría cero emisiones netas en 2030 si no producen baterías? Así que si aceptan ese objetivo para 2030 están decidiendo someterse a China, que es quien las produce. ¿Quién querría hacer algo así?»*. Un planteamiento que hasta el más zote puede entender y una pregunta final sin respuesta para Lutnick, que se ve que conoce poco a los políticos que nos gobiernan.

La cuestión no sólo es grave, sino que ha dejado de ser una previsión para ser ya una realidad.

Hubo un tiempo en que la industria automovilística europea fue un puntal de nuestra economía, un sector que generaba numerosos empleos y exportaba a todo el mundo, un sector en el que éramos competitivos y que resultaba clave para nuestra prosperidad. Y entonces ciertos dirigentes decidieron que había que acabar con ese sector y que éste se debía inmolar en el altar del catastrofismo climático. Los coches que usan combustibles fósiles se convirtieron de repente en los villanos de la película, unos malvados a erradicar para dejar espacio a los bondadosos vehículos eléctricos.

Pequeño detalle: los coches eléctricos funcionan con baterías. Y China es puntera en producción de baterías. Y Europa tiene una capacidad más bien pobre de producción de baterías. En tecnología de coches de combustión las compañías chinas lo intentaron en el pasado, pero nunca pudieron alcanzar los niveles de la industria automovilística europea. Pero en coches eléctricos es otro cantar.

Los coches eléctricos chinos no sólo tienen una calidad en muchas ocasiones superior a la de los vehículos eléctricos producidos en Europa, sino que su precio es alrededor de un tercio del de los europeos. De hecho, ya no es que los chinos inunden nuestros mercados con sus coches eléctricos, sino que cada vez más los coches eléctricos «europeos» se fabrican en China. Los Smart, lanzados originalmente en los años 90 por Mercedes-Benz para entrar en el segmento de los microcoches, son ahora producidos por una empresa conjunta germano-china que fabrica vehículos eléctricos en Xi'an. Incluso el Mini Cooper eléctrico, descendiente directo de lo que fue uno de los grandes iconos automovilísticos británicos, se fabrica ahora en Zhangjiagang. Volvo pertenece a Zhejiang Geely Holding Group y Stellantis, el conglomerado automovilístico que agrupa a 14 marcas (incluyendo Peugeot, Citroën, DS, Opel, Vauxhall, Fiat, Abarth, Alfa Romeo, Lancia, Maserati, Jeep, Chrysler, Dodge y Ram) se ha rendido también y comercializa en todo el mundo los coches eléctricos Leapmotor, fabricados en China.

Lo que queda de la industria automovilística europea depende, además, para su supervivencia de las cadenas de suministro chinas. En 15 años hemos renunciado a nuestra posición de dominio en el sector para quedar subordinados a la industria china, la única hoy en día con capacidad para ofrecer a precio asequible los coches eléctricos que la normativa europea ha decidido que serán la única opción.

Esto, resulta obvio, no se ha producido de forma espontánea, sino que las regulaciones europeas han sido determinantes a la hora de empujar a los europeos a decidirse por vehículos eléctricos... que sólo las empresas chinas pueden vender a buenos precios. Empresas, por cierto, que en muchos casos son propiedad del mismo Estado chino y que han experimentado un crecimiento explosivo estos últimos años, mientras las empresas europeas de automoción languidecían (y mientras los políticos europeos daban rimbombantes discursos sobre el futuro de color de rosa que íbamos a vivir gracias a la transición energética). Una jugada maestra, sin duda.

Empiezan, no obstante, a levantarse voces que advierten de que China nos está barriendo del mercado, con las tremendas consecuencias que esto supone. Recientemente, el antiguo director general de Renault, Luca de Meo, abogó por crear un consorcio al estilo de Airbus para la cooperación paneuropea en materia de coches eléctricos asequibles. Sin embargo no explicó cómo nos liberaremos del condicionante de la cadena de suministro altamente subvencionada y completamente integrada de China. Europa no tiene acceso a las materias primas necesarias ni tiene una industria avanzada para procesarlas y producir baterías de forma masiva y asequible. Lo que sí podemos afirmar es que las regulaciones «emisiones cero» de la Unión Europea han causado la muerte de una industria en la que éramos líderes para lanzarnos a un escenario en el que quedamos empobrecidos y totalmente dependientes de China. Lutnick, al menos en este punto, tiene razón.

No estamos ante un caso excepcional. Hace pocos días, el canciller alemán Friedrich Merz, reconocía en público que acabar con las nucleares en Alemania fue «un error estratégico». Y añadió: *«Si se hace, al menos se debería haber dejado en funcionamiento las últimas centrales nucleares que quedaban en Alemania hace tres años, para tener al menos la capacidad de generación de electricidad que teníamos en ese momento»*. O sea, que la gran apuesta energética de Alemania desde hace 15 años, respaldada tanto por los democristianos como por los socialdemócratas, fue un grave error que ha afectado negativamente a su industria, la ha empobrecido y la ha hecho más débil y dependiente.

Eutanasiar tu industria automovilística para entregarse a la industria china, derruir tus centrales nucleares para arruinar a tu industria y ser más dependientes de otros países... podríamos seguir con muchos más ejemplos de decisiones políticas suicidas. En España, por cierto, cuando los alemanes van de regreso, nosotros insistimos en ese gran error. La pregunta de Lutnick tiene sentido: ¿Quién querría hacer algo así?

Un demente, claro, pero me temo que es peor. ¿Alguien tan intoxicado de ideología que está dispuesto a llevarnos a la ruina porque cree que de este modo está en el «lado correcto de la historia»? Quizás. Alguien, en cualquier caso, que no sufre las consecuencias de esas medidas. Al contrario, será recompensado con un puesto muy bien remunerado en cualquier empresa pública u organismo nacional o internacional mientras que serán sus compatriotas, especialmente los de extracción más humilde, quienes sufrirán en sus carnes el impacto de este programado suicidio económico.

Dicen los expertos que las sanciones internacionales nunca han funcionado porque su impacto se traslada al pueblo mientras que las élites en el poder siguen viviendo como si no pasara nada. No tienen pues incentivo alguno para cambiar su modo de proceder. Lo mismo sucede aquí: en nuestra Europa los dirigentes están tan alejados de sus compatriotas, viven en un mundo tan aparte, que destruir alegremente la prosperidad de sus naciones no les produce el más mínimo remordimiento... mientras su prosperidad particular va viento en popa. La evaporación de la comunidad y de su bien común es la tragedia que explica tanto de lo que nos ocurre, tanto en Madrid como en Bruselas.