

**Carta
a Europa.
Llamamiento
en favor de
una industria
del automóvil
sostenible,
inclusiva
y competitiva**

LUCA de MEO

Mi carta a los europeos

Del 6 al 9 de junio, los europeos elegiremos nuestro parlamento para los próximos cinco años, e inmediatamente después en Bruselas se constituirá una nueva Comisión. Es un momento muy importante en la vida democrática del continente. Mediante sus decisiones y normativas, Europa influye tanto en nuestra vida diaria como en la economía. Sus decisiones tienen y tendrán una gran repercusión en numerosos sectores de actividad, empezando por la industria del automóvil, de la que soy uno de los representantes. Y son los diputados electos quienes debatirán y aprobarán las decisiones más importantes de los próximos años.

Quiero dejar claro que soy un europeísta convencido. He ocupado puestos de responsabilidad en varios países europeos: Alemania, Bélgica, España, Francia e Italia. Y creo firmemente en el futuro de la industria automovilística europea, una industria que se ha volcado de lleno en la transición energética.

Pero este gran compromiso (valorado en 250.000 millones de euros) requiere la implementación de un marco claro y estable.

Si quiero hacer llegar mi voz en vísperas de los debates que alimentarán la campaña electoral, no es para hacer política, sino para contribuir a elegir la política adecuada. La política que permitirá a nuestras empresas hacer frente a todos los retos tecnológicos y geopolíticos del momento. Para lograrlo, creo en el esfuerzo conjunto y en la alianza entre el sector público y el privado. En su día, con Airbus, Europa demostró lo que es capaz de hacer. Intensificando la colaboración, nuestra industria emprenderá el camino de la renovación.

Luca de Meo

CEO, Renault Group

Marzo 2024

DIAGNÓSTICO

Pilar de la economía europea, la industria automovilística se ve amenazada por la ofensiva de los vehículos eléctricos chinos

La industria automovilística emplea a 13 millones de personas en Europa, que representan el 7% de los empleados y el 8% de los obreros europeos. Estas cifras están en línea con el peso económico del sector, que supone el 8% del PNB europeo. Esta industria exporta más de lo que importa, generando un superávit comercial de Europa con el resto del mundo de 102.000 millones de euros ⁽¹⁾, lo que equivale aproximadamente al déficit comercial de Francia en 2023 (105.000 millones de euros). El sector destina grandes recursos a la innovación y la inversión, el presupuesto para la investigación y desarrollo asciende a 59.000 millones de euros (17% del gasto total en I+D, incluido el sector público, y 26% del gasto de la industria), y las inversiones representan un tercio del total de inversiones del continente. Sin una industria automovilística, Europa se quedaría atrás en la carrera por la innovación: el porcentaje del producto interior bruto dedicado a I+D caería por debajo del 2% y la brecha con Estados Unidos (3,4% en 2021) sería abismal. El automóvil demuestra a diario su prevalencia sobre los demás modos de transporte (80% de los pasajeros y las mercancías transportados por kilómetro), y según algunos estudios, esta tendencia se mantendrá estable hasta 2040. Además, representa una importante fuente de ingresos para los Estados, generando 392.000 millones de euros (más del 20% del ingreso fiscal de la Unión Europea).

⁽¹⁾ ACEA pocket guide 2023-2024 (para todos los datos salvo los de Francia)

Sin embargo, estamos viendo signos crecientes de debilidad que podrían ser motivo de verdadera preocupación, si no se hace nada.

En primer lugar, el centro de gravedad del mercado mundial del automóvil se ha desplazado hasta Asia; así, el 51,6% de los turismos nuevos se venden en esa parte del mundo, es decir, el doble que en América del Norte y América del Sur juntas (23,7%) y que en Europa (19,5%) ⁽²⁾.

Los modelos electrificados (vehículos eléctricos e híbridos enchufables) han tomado la delantera, con el 14% de las ventas mundiales ⁽³⁾. China está logrando un rápido avance en el segmento de los vehículos 100% eléctricos. Impulsada por su enorme mercado interior (8,5 millones de vehículos eléctricos vendidos en 2023, según la Asociación China de Turismos, es decir, o el 60% del total de las ventas mundiales), en 2022 ya se hizo con una cuota de mercado cercana al 4% en Europa. En 2023, alrededor del 35% de los vehículos eléctricos exportados en todo el mundo eran chinos. Como consecuencia lógica de esta tendencia, las importaciones europeas procedentes de China se han multiplicado por cinco desde 2017; esto ha contribuido a que el déficit comercial de Europa con China haya experimentado un gran aumento: entre 2020 y 2022 se duplicó, aproximándose a los 400.000 millones de euros.

Las marcas que más exportaron durante el primer semestre de 2023 fueron MG y BYD, seguidas por los modelos Y de Tesla, fabricados en la planta de Shanghái y vendidos en Europa.

El paso a los vehículos eléctricos, un enorme reto que está transformando profundamente la industria

En los últimos 140 años la cadena de valor de la fabricación de automóviles cambió poco o nada. Se tardaba de cuatro a cinco años en desarrollar un modelo, y entre siete y ocho años en fabricarlo y venderlo.

Las actuales revoluciones tecnológicas han generado al menos cuatro nuevas cadenas de valor: vehículo eléctrico, software, movilidad (incluyendo servicios financieros y energéticos) y economía circular. Como resultado, el perímetro de negocio potencial se ha multiplicado por dos: una oportunidad para la industria estimada en 200.000 millones de dólares en el perímetro geográfico donde opera Renault.

⁽²⁾ ACEA, mayo de 2023 (<https://www.acea.auto/figure/motor-vehicle-registrations-around-world-share-per-region/>)

⁽³⁾ IEA, Global EV outlook 2023 (<https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/executive-summary>)

Los fabricantes necesitamos dominar estas nuevas nuevas disciplinas, cada una con sus propias reglas y potencial de negocio. El nuevo mundo del automóvil exige un enfoque horizontal y ecosistémico.

6 retos simultáneos

La presión aumenta para los actores europeos de la industria. En la batalla por el desarrollo sostenible, nos enfrentamos simultáneamente a seis retos:

- **Descarbonización.** Con la necesidad de alcanzar cero emisiones en Europa en 2035. A ninguna otra industria se le exige semejante objetivo. Ello implica una inversión considerable: 252.000 millones de euros comprometidos entre 2022 y 2024 por parte de los fabricantes europeos de automóviles ⁽⁴⁾.

- **La revolución digital.** En esta industria basada en el hardware, el valor procederá cada vez más del software (el 20% del coste de un coche en 2022). Un valor que está previsto que se duplicará en 2030 hasta alcanzar el 40%. Además, se estima que el mercado del software dedicado a la movilidad se triplicará en 2030 hasta superar los 100.000 millones de dólares.

- **Las normativas.** Cada año, se cuentan entre ocho y diez nuevas normativas. A los coches se les pide que sean cada vez más sofisticados y que consuman menos combustible y, al mismo tiempo, que sean más baratos. Las exigencias sociales y medioambientales se traducen en un sinfín de tests y controles que superar y nuevas normas que cumplir, lo cual ha tenido ya un efecto totalmente contraproducente: de media, los turismos son un 60% más pesados. Desde los años noventa, esta política favorece objetivamente a los modelos premium y perjudica a los modelos populares. Para adaptarse a estas exigencias, los fabricantes no solo han deslocalizado su producción (40% de puestos de trabajo perdidos en Francia y la misma tendencia sigue Italia), sino que también han vendido sus vehículos más caros (+50%) ⁽⁵⁾. Como resultado, el parque automovilístico está envejeciendo peligrosamente: su antigüedad ha pasado de 7 a 12 años ⁽⁶⁾. El balance global de CO₂ es negativo, siendo las emisiones de las furgonetas las que más rápidamente han aumentado (+45% desde 1990) ⁽⁷⁾.

- **La volatilidad tecnológica.** Los costes de las nuevas tecnologías son muy elevados. La creación de una gigafactoria cuesta entre 1.000 y 3.000 millones de euros, aunque puede quedar obsoleta en pocos años o, lo que es peor,

⁽⁴⁾ Estudio de Lazard basado en los informes anuales de los fabricantes de automóviles (abril de 2022)

⁽⁵⁾ <https://www.etui.org/publications/heavier-faster-and-less-affordable-cars>

⁽⁶⁾ <https://www.eea.europa.eu/publications/ENVISSUENo12/page031.html>

⁽⁷⁾ Informe de Transporte y Medio Ambiente, "Emisiones de CO₂ de los automóviles: los hechos", 2018

incluso antes de inaugurarse. De hecho, la tecnología de las baterías está lejos de estabilizarse: las innovaciones se siguen sucediendo a un ritmo muy rápido.

- **La volatilidad de los precios.** Los precios de las critical raw materials (CRM), materias primas fundamentales, fluctúan de forma totalmente descontrolada. Por ejemplo, en dos años el precio del litio se ha multiplicado por doce y después se ha dividido por dos. Y con razón: a diferencia del petróleo, que es administrado por la OPEP, ningún organismo gestiona estos mercados, por lo que no es de extrañar que estas materias representen actualmente una parte considerable del coste de un coche. Solo el precio del litio que contiene una batería tipo, es similar al de un motor de combustión.

- **La formación de los empleados :** 25 millones de puestos de trabajo del sector industrial se están viendo afectados por las transiciones digital y ecológica. Por tanto, se necesitara formar a muchas personas rápidamente, algo que afecta a la industria automovilística, pero también a todos los sectores que trabajan en torno a ella. Por no hablar de toda la cadena de valor (minería, economía circular). En Francia, el sector de motores de combustión representa 50.000 puestos de trabajo (estimación de 2019). Esto significa que habrá que formar a gran cantidad de personas en nuevas competencias. Al mismo tiempo, se crearán 8.000 nuevos empleos en el sector eléctrico y 4.000 en la industria del software. A escala europea, la transición afectará a 500.000 empleos del sector de los motores de combustión y se crearán 120.000 nuevos puestos de trabajo. Por otro lado, habrá que formar a 800.000 empleados de aquí a 2025 para satisfacer las necesidades de mano de obra en la fabricación de baterías.

Competimos en desventaja: EE.UU incentiva, China planifica estratégicamente y mientras tanto, Europa regula

En una economía abierta, la competitividad se mide por las ventajas comparativas de los diferentes actores. Una cosa está clara: producir en Europa es más caro. El coste de producción de un coche del segmento C "made in China" es entre 6.000 y 7.000 euros inferior (alrededor del 25% del precio total) al de un modelo europeo equivalente.

En cuanto a la financiación, China estaría concediendo más subvenciones, y de modo más ágil, a sus fabricantes (según un informe de la universidad Polytechnique, representarían entre 110.000 y 160.000 millones de euros hasta 2022). Gracias al

programa IRA (Inflation Reduction Act) promulgado en agosto de 2022, Estados Unidos ha inyectado en su economía 387.000 millones de euros, principalmente en forma de créditos fiscales. En este contexto, se han concedido créditos fiscales por valor de 40.000 millones de dólares para desarrollar tecnologías de fabricación verdes⁽⁸⁾. Europa no dispone de un sistema de este tipo.

En relación con la cuenta de explotación, los costes energéticos son dos veces inferiores en China y tres veces inferiores en Estados Unidos respecto a Europa. En cuanto a los costes salariales, son un 40% más altos en Europa que en China.

En la batalla mundial por el vehículo eléctrico, se enfrentan tres estrategias radicalmente opuestas:

1) China ha apostado por una estrategia industrial ambiciosa y proactiva⁽⁹⁾

- Desde el 2012, el gobierno de Pekín ha decidido centrarse en el vehículo eléctrico. Su objetivo declarado es que su industria automovilística lidere el mercado mundial.

- Para conseguirlo, habría introducido una serie de normativas para incitar a los fabricantes a mejorar el desempeño de sus modelos y promover sus ventas. Al dejar entrar en el mercado a todas las empresas que lo deseen, también está fomentando una competencia darwiniana entre ellas: las que sobrevivan serán necesariamente muy poderosas.

- China también habría invertido masivamente en todos los sectores implicados en el ciclo de vida del coche eléctrico, desde la extracción de los metales raros hasta el reciclaje de las baterías.

- También habría favorecido la definición de normas comunes, lo que permitiría garantizar la soberanía (incentivos para los actores locales en materia de compras) y la competitividad (ticket de entrada inferior, dado que los fabricantes utilizan recursos y tecnologías ya desarrollados).

- Asimismo, China habría desplegado todo un arsenal de argumentos para alentar a los fabricantes extranjeros a firmar acuerdos de asociación (por ejemplo, joint ventures o transferencias de tecnología) con sus homólogos locales.

- Finalmente, el Gobierno, los bancos y las instituciones financieras asumirían generosamente el riesgo de las start-ups (el 93% pierde dinero).

Esta estrategia está dando sus frutos: China tiene hoy en día una gran ventaja competitiva en toda la cadena de valor del vehículo eléctrico. Controla el 75% de la capacidad mundial de producción de baterías, entre el 80 y el 90% del refinado de materiales y el 50% de las minas de metales raros.

⁽⁸⁾ Informe de BlueGreen Alliance "Pivotal Clean Manufacturing Investments in the Inflation Reduction Act", 2022

⁽⁹⁾ Informe sobre la comparación de los marcos normativos de Estados Unidos, China y Europa para la transición hacia una movilidad por carretera baja en carbono. École Polytechnique, diciembre de 2023

2) Estados Unidos juega la carta del incentivo

El programa IRA (387.000 millones de euros) fomenta las inversiones. Se ha centrado en el vehículo eléctrico: solo los modelos ensamblados y con componentes fabricados en Estados Unidos pueden optar a subvenciones para la compra, lo que está impulsando las ventas.

- Gracias al IRA, Estados Unidos está reforzando su base industrial: la capacidad de las gigafactorías de baterías que estarán terminadas en 2030 han pasado de 700 GWh en julio de 2002 a 1,2 TWh en julio de 2023.

- Además, la construcción de estas fábricas cuesta mucho menos. Antes del IRA, un GWh requería una inversión de 90 millones de dólares. Esta cifra se ha reducido a 60 millones de dólares ⁽¹⁰⁾. Esta cifra está en línea con la de China, mientras que en Europa sigue siendo más alta: 80 millones de dólares por GWh ⁽¹¹⁾.

3) Profusión regulatoria en Europa

En el viejo continente se está generando una auténtica acumulación de normas y reglas. De aquí a 2030, las distintas direcciones de la Comisión Europea introducirán entre ocho y diez nuevas normativas al año ⁽¹²⁾, y ello sin que ningún organismo valide el calendario de su publicación. Se trata de una situación muy desfavorable para las empresas, que a menudo se ven obligadas a adaptarse a calendarios muy ajustados de aplicación de estos nuevos reglamentos y que deben movilizar importantes recursos de ingeniería (hasta el 25% del gasto de I+D) para estudiar su aplicación.

El objetivo de esta carga normativa es que Europa sea un referente en protección medioambiental, con la esperanza de que sea un factor de progreso social para todos los habitantes del planeta. El problema es que los demás bloques están tardando en seguir este ejemplo, lo que penaliza la competitividad de las empresas europeas.

En estas condiciones, Europa se enfrenta a una ecuación complicada. Debería proteger su mercado, pero depende de China para los suministros de litio, níquel y cobalto, y de Taiwán para los semiconductores. Además, tiene interés en aprender de los fabricantes chinos, que van una generación por delante en cuanto al desempeño y los costes del vehículo eléctrico (autonomía, tiempo de carga, red de puntos carga...), el software y la velocidad de desarrollo de nuevos modelos (1,5-2 años frente a 3-5 años). En estas circunstancias, conviene gestionar lo mejor posible las relaciones con China. Cerrarles la puerta por completo sería la peor estrategia.

⁽¹⁰⁾ <https://www.energypolicy.columbia.edu/publications/the-ira-and-the-us-battery-supply-chain-one-year-on/>

⁽¹¹⁾ Análisis de expertos; Centro McKinsey para la Movilidad del Futuro

⁽¹²⁾ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_en

RECOMENDACIONES PARA UNA INDUSTRIA EUROPEA COMPETITIVA Y DESCARBONIZADA

La industria automovilística europea está movilizada. Pero necesita urgentemente que la Unión Europea establezca las condiciones necesarias para la aparición de un auténtico ecosistema de movilidad con bajas emisiones de carbono.

He aquí propuestas concretas para pasar a la acción.

1) Definir una estrategia industrial europea, con la industria automovilística como uno de sus pilares. Este sector representa más de un tercio de la industria total de la Unión Europea. En toda Europa debe establecerse un marco normativo con un perímetro estable pero con un contenido escalable, siguiendo el ejemplo del modelo chino. Es esencial crear las condiciones favorables para la aparición de nuevas empresas europeas que sigan el modelo de Airbus en tecnologías clave.

2) Sentar a la mesa a todas las partes interesadas para elaborar esta estrategia: científicos, industriales, asociaciones, sindicatos y ONGs.

3) Acabar con el actual sistema de acumulación de normas, fijación de plazos y distribución de multas. Para los nuevos "tipos" (nuevos modelos, nuevas tecnologías), es indispensable revisar el calendario de normas programadas para los próximos seis años. Abogamos por la creación de un organismo único que controle y evalúe todas las normativas, su impacto directo e indirecto y su interacción con otras normas, antes de que se impongan a los agentes industriales.

4) Adoptar un enfoque horizontal y no solo vertical. El producto final (el coche) y las tecnologías no pueden ser las únicas dimensiones que se tengan en cuenta. Para acelerar el uso de vehículos eléctricos, hay que garantizar, por ejemplo, que la energía utilizada no genere emisiones de carbono y que se suministre en cantidades suficientes.

5) Reconstruir las capacidad de abastecimiento de materias primas y componentes electrónicos, desarrollar conocimientos expertos en software y dotarse de soberanía europea en la nube. Por ejemplo, se podría crear una plataforma europea de compras de materias primas fundamentales (como se ha hecho en el caso del gas o de las vacunas contra el covid). También podría ponerse en común la gestión de los stocks de los distintos actores.

6) Con China intentando dominar el mundo y Estados Unidos protegiendo su terreno de juego, **Europa tiene que inventar un modelo híbrido.** Esto significa empezar por un enfoque defensivo para garantizar las condiciones de un buen arranque y, posteriormente, lanzarse a la conquista de los mercados mundiales.

7) La industria automovilística no cuestiona el Green Deal ni la necesidad de descarbonizar la movilidad, tal como lo demuestra invirtiendo 252.000 millones de euros en esta transición. Pero pide que se replanteen las condiciones en las que se aplica esta estrategia global.

¿Cómo? Proponemos varias medidas para avanzar en esta dirección:

Adoptar un principio de neutralidad tecnológica y científica. En concreto, esto significa dejar de imponer decisiones "tecnológicas" a la industria. Podemos redactar los objetivos a alcanzar, pero no el "cómo" se deben alcanzar. Europa ya había adoptado este principio, pero por desgracia se abandonó para la transición de la industria automovilística. Habría que explorar, por ejemplo, la solución de los combustibles renovables. Propuesta: medir el impacto de un coche en función de todo su ciclo de vida, desde que empieza su montaje hasta que se envía al desguace y se recicla, y no solo en función del consumo energético durante su uso. Esto sería estimulante para los ingenieros y aumentaría nuestras posibilidades de éxito frente a China y Estados Unidos. De este modo, estaríamos creando una vía europea.

Involucrar a las 200 ciudades europeas más grandes en la estrategia europea de descarbonización del automóvil. Ello supondría beneficios más rápidos y

más tangibles para los ciudadanos, ya que las ciudades pueden, por ejemplo, tomar medidas respecto a los sistemas de gestión del tráfico, la fiscalidad local y el acceso del coche a las zonas urbanas. Una idea: permitir que solo los coches pequeños y las pequeñas furgonetas eléctricas o de hidrógeno, así como los coches que dispongan de las homologaciones más recientes, puedan entrar gratuitamente en las ciudades. De ahí la importancia de trabajar con sus alcaldes. Si todas las ciudades adoptan simultáneamente las mismas medidas, se producirá automáticamente un efecto de escala beneficioso para la industria: su mercado crecerá.

Instaurar una especie de "Liga de Campeones" industrial mediante un sistema de bonus-malus que premie a los mejores y penalice a quienes no jueguen el partido, independientemente del sector. Es esencial que el sistema no sea solo punitivo.

Crear zonas económicas verdes inspiradas en las zonas económicas especiales de China. Estas zonas concentrarán subvenciones e inversiones industriales; la fiscalidad y las cargas salariales se reducirán durante diez años, y las ganancias sobre los capitales invertidos por el sistema financiero estarán exentas de impuestos. Según las modalidades que se definan, podría establecerse la exención fiscal de los dividendos de las inversiones efectuadas en una zona verde. Renault ha dado ejemplo con la creación de ElectricCity en junio de 2021 en el norte de Francia. Se trata de un ecosistema dedicado al coche eléctrico en torno a las plantas de Douai, Maubeuge y Ruitz. Para alcanzar sus objetivos de competitividad, Renault ha agrupado sus fábricas y a sus proveedores en un área geográfica delimitada que constituye una zona atractiva.

Asignar a la industria automovilística una cuota de energía baja en carbono y a bajo coste, lo que le permitirá fabricar baterías, gestionar sus nubes y ayudar a sus clientes a conducir de forma sostenible. La electrificación sin energía baja en carbono no puede funcionar. Dicho de otro modo, la transición ecológica pasa por la electrificación masiva de toda la economía. La "greenflation", el aumento estructural de los precios de los productos ecológicos, es el elefante en la habitación. Los consumidores no están dispuestos a aceptarlo. Por ello habría que desvincular los precios de la electricidad de los del gas, con lo que se estabilizarían y se mantendrían en un nivel razonable. Es una cuestión de competitividad a medio y largo plazo. De lo contrario, el éxito del coche eléctrico se verá comprometido. En la Europa de los 27, el parque de vehículos eléctricos (40 millones de unidades en 2030) requerirá la producción de 250 TWh de electricidad, cifra que representará al menos del 10% del consumo total de electricidad del continente.

Acelerar el desarrollo de vehículos autónomos inteligentes e hiperconectados.

Esta es la segunda cadena de valor estratégica que hay que implementar. Si realizamos una comparación con el teléfono móvil, equivale a pasar de un viejo Nokia 6510 a un iPhone. En los software-defined vehicles, la experiencia del consumidor cambiará radicalmente, así como la relación del coche con su entorno. Es vital garantizar la soberanía europea en la tecnología de los semiconductores, las infraestructuras de la nube y las normas de ciberseguridad. En este ámbito, hay que implementar una política de apoyo y estímulo de la innovación digital, que pasa por incentivos fiscales y plataformas colaborativas que "alimentarán" a las empresas y start-ups en los ámbitos de la IA, la ciberseguridad y otras disciplinas digitales. El desarrollo del coche inteligente conectado será triplemente beneficioso, puesto que se traducirá en una mejora del tráfico, una reducción del consumo de energía y una disminución de las muertes en carretera. Se calcula que, gracias a la aplicación de normas comunes — inspiradas en soluciones chinas —, el 70% del contenido técnico de los coches (la parte que el consumidor no ve) podría compartirse entre fabricantes.

Implicar a las personas en la transición ecológica volviendo a los cimientos de la industria automovilística: el desarrollo masivo de coches pequeños para uso urbano y la entrega de último kilómetro. En veinte años el precio medio de los vehículos urbanos ha pasado de 10.000 a 25.000 euros, mientras que el presupuesto anual que los consumidores destinan a su movilidad personal (combustible, mantenimiento, seguro e impuestos) se ha disparado de los 3.500 a los 10.000 euros. Dado que en el mismo período de tiempo el salario medio solo se ha incrementado en un 37%, las clases medias están dando la espalda al coche. En Europa, las ventas cayeron de 13 millones de unidades en 2019 a 9,5 millones en 2023. Además, circular todos los días en un vehículo eléctrico que pesa 2,5 toneladas es un contrasentido ecológico. El problema es que las normativas europeas (seguridad, emisiones...) han tenido un impacto negativo en la rentabilidad del segmento de los coches pequeños. Sus ventas han descendido un 40% en veinte años. La solución pasa por inspirarse en el concepto de los "Kei cars", los vehículos urbanos japoneses. Desde su fabricación hasta su desguace, un coche pequeño tiene un 75% menos de impacto medioambiental. Puede venderse un 50% más barato que un modelo de gama media. Con una serie de medidas poco costosas, la tendencia puede invertirse rápidamente: leasing social, plazas de parking gratuitas, precios de recarga preferentes, tipos de interés más bajos en los créditos, incentivos para los jóvenes compradores, etc.

Implementar un new deal entre el sector público y el privado para alcanzar rápidamente la masa crítica a escala europea. La transición ecológica es un deporte de equipo: los fabricantes europeos a menudo son prisioneros de la lógica del beneficio a corto plazo impuesta por los mercados financieros, mientras que deberían invertir a largo plazo, pero sin ninguna garantía de retorno de inversión. En China han solucionado este problema concentrando todos los esfuerzos, incluidas las instituciones financieras, en un único objetivo. Los norteamericanos son maestros en crear ecosistemas (como Silicon Valley) que garanticen la financiación de todos los proyectos. En Europa, el enfoque sigue estando fragmentado entre distintos países y sectores industriales, y tenemos las leyes antitrust más estrictas del planeta. El precio que pagamos es que vamos una generación por detrás en múltiples tecnologías y sectores económicos. Y el tamaño de las empresas europeas es inferior al de los gigantes asiáticos y norteamericanos. Por tanto, abogamos por lanzar 10 grandes proyectos europeos en ámbitos estratégicos que involucren a todos los actores públicos y privados de manera transnacional y transversal. Existe un modelo que ya ha demostrado su eficacia: Airbus.

10 proyectos para que Europa se ponga al día

1) PROMOVER VEHÍCULOS PEQUEÑOS EUROPEOS "POP"

La idea: fomentar proyectos de cooperación entre fabricantes para desarrollar y comercializar coches pequeños y furgonetas a bajo coste producidos en Europa. Al mismo tiempo, animar a los consumidores a comprarlos mediante bonificaciones y distintas ventajas, como plazas de estacionamiento reservadas, aparcamientos más baratos o puntos de carga reservados.

Beneficios y retos para Europa ⁽¹³⁾: reducción de la huella de carbono de los vehículos urbanos (75% del impacto de CO₂, desde la fabricación hasta la destrucción, de un coche medio vendido hoy en día); si todas las plazas de aparcamiento de París estuvieran dimensionadas para coches pequeños, el ahorro de espacio equivaldría a 55 estadios de fútbol en París; mejora significativa de la calidad del aire en las ciudades (en una de cada cuatro ciudades la calidad de aire es muy mala, el tráfico rodado genera el 39% de las emisiones); sería una

⁽¹³⁾ Datos Renault Group sobre el nuevo Proyecto Twingo

alternativa perfecta para hacer frente a la competencia internacional, ya que los coches pequeños son entre un 20 y un 30% menos caros que la media de coches; representaría un crecimiento extra para Europa (500 millones de euros de PIB anual) y la creación de más de 10.000 empleos industriales.

2) REVOLUCIONAR LA ENTREGA DE ÚLTIMO KILÓMETRO

La idea: establecer un marco que permita la creación de empresas europeas especializadas en soluciones electrificadas para las entregas en las ciudades. Los fabricantes de automóviles y los profesionales de la logística colaborarían para identificar las mejores opciones.

Beneficios y retos para Europa: se trata de una solución clave para reducir el impacto en CO₂ derivado del boom del comercio electrónico: se calcula que las emisiones de CO₂ de los pequeños vehículos comerciales ascienden a 74 millones de toneladas en Europa. Está previsto que el mercado europeo de furgonetas eléctricas todavía crezca un 40% anual de aquí a 2030.

3) ACELERAR LA RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO

La idea: implementar un instrumento europeo para supervisar la evolución del parque automovilístico y de sus emisiones. Se podría poner en marcha una especie de plan Marshall europeo con el fin de acelerar la renovación del parque y reducir así drásticamente las emisiones de CO₂. Se basaría en un fondo europeo de redistribución proporcional a las capacidades de cada país, algo parecido al plan de recuperación poscovid. A escala nacional, se introducirían incentivos para la compra de vehículos electrificados, nuevos o de ocasión. Para ser eficaz, un programa como este debería implementarse durante diez años.

Beneficios y retos para Europa: eliminar un millón de toneladas de CO₂ de aquí a 2030. El objetivo de Europa es eliminar 310 millones de toneladas en el mismo período. De todas formas, el retraso experimentado para alcanzar este objetivo pondría en valor este resultado.

4) DESARROLLAR LAS INFRAESTRUCTURAS DE CARGA ELÉCTRICA Y LA TECNOLOGÍA VEHICLES-TO-GRID (V2G)

La idea: corresponde a la Comisión Europea desarrollar el plan estratégico de la red europea de carga de vehículos eléctricos; facilitar un despliegue más rápido de los puntos de carga, lo que implica definir un plan director; establecer

un marco que destine energía baja en carbono y de bajo coste a la red de carga; ampliar la duración de las concesiones de redes de carga para atraer a un mayor número de operadores, lo que garantizará más estabilidad al sistema global; fomentar el desarrollo de la tecnología Vehicle-to-Grid definiendo normas comunes a los futuros proyectos.

Beneficios y retos para Europa: disponer de una red densa y simplificada favorecerá el uso del coche eléctrico. Es necesario instalar 6,8 millones de puntos de carga en Europa para alcanzar el objetivo de reducir en un 55% las emisiones de CO₂ de los coches particulares en 2030. Para ello, hay que cambiar drásticamente de ritmo: actualmente se están instalando 2.000 puntos por semana, mientras que hay que llegar a los 14.000. Serán necesarias 184 estaciones de carga cada 100 kilómetros de carretera. Aún estamos muy lejos de estas cifras: hoy en día seis países europeos no disponen de ningún punto de carga cada 100 kilómetros y 17 países tienen menos de cinco ⁽¹⁴⁾. La inversión total para la creación de esta red (pública y privada) se estima en 280.000 millones de euros, si se incluye la construcción de capacidades adicionales de producción de energía renovable. Cabe señalar que en un país como Reino Unido la tecnología V2G podría suponer un ahorro de 268 millones de euros anuales en consumo eléctrico de aquí a 2030. Su uso generalizado permitiría gestionar mejor los picos de consumo eléctrico, reduciendo así el uso de energías a menudo más caras y con grandes emisiones de carbono.

5) ALCANZAR LA SOBERANÍA EN EL ABASTECIMIENTO DE MATERIAS PRIMAS FUNDAMENTALES

La idea: crear una organización a escala europea encargada de garantizar nuestras necesidades en materias primas sensibles negociando directamente con los países productores. Este enfoque debería aplicarse también a la transformación de materiales (hidrometalurgia, reciclaje). Establecer una diplomacia europea de la cadena de valor con el fin de garantizar el abastecimiento europeo negociando con determinados países.

Beneficios y retos para Europa: se podría hacer frente, en condiciones tarifarias mejor controladas, a las crecientes necesidades de los fabricantes (un coche eléctrico consume seis veces más materias fundamentales que un coche convencional). De aquí a 2030, las fuentes europeas solo cubrirán el 5% de las necesidades. China controla este sector (el 90% de la capacidad de refinado de litio está en China).

⁽¹⁴⁾ <https://www.acea.auto/press-release/electric-cars-6-eu-countries-have-less-than-1-charger-per-100km-of-road-1-charger-in-7-is-fast/>

6) AUMENTAR LA COMPETITIVIDAD DE EUROPA EN SEMICONDUCTORES

La idea: realizar una inversión estratégica en I+D para consolidar la posición del líder europeo (ASML), que prácticamente tiene el monopolio en tecnología EUV (Extreme Ultraviolet Lithography). Esta tecnología permite fabricar microchips más pequeños y potentes. El objetivo es satisfacer las necesidades de todas las industrias, en particular la automovilística. Europa debería utilizar este modelo para favorecer la aparición de nuevos líderes en semiconductores, bien reforzando los actores existentes (STMicroelectronics) bien creando otros nuevos.

Las necesidades de la industria no solo se centran en los semiconductores más sofisticados, sino también en los convencionales.

Beneficios y retos para Europa: las empresas europeas de semiconductores son de media siete veces más pequeñas que las de la competencia. Pero las necesidades de semiconductores de la industria automovilística están creciendo de forma espectacular, lo que supone una oportunidad para ellas, siempre que puedan suministrar productos de gran calidad con una vida útil muy larga y sin defectos.

7) ESTANDARIZAR EL SOFTWARE-DEFINED VEHICLE (SDV)

La idea: crear las condiciones para que los fabricantes de automóviles puedan diseñar software-defined vehicles a precios razonables, compartiendo algunos desarrollos y definiendo normas. Al igual que en China, los fabricantes europeos podrían compartir los componentes ocultos.

Beneficios y retos para Europa: se podría dominar en lo que en 2030 representará el 40% del valor de un vehículo. El mercado mundial de software tendrá un valor de 100.000 millones de dólares en 2030. La cooperación entre fabricantes europeos les permitiría alcanzar la soberanía y lograr ventajas competitivas en el ámbito de las tecnologías de a bordo.

8) FOMENTAR LA CREACIÓN DE UN LÍDER EUROPEO EN METAVERSO INDUSTRIAL

La idea: Europa ya ha alcanzado un nivel óptimo en los ámbitos de la producción manufacturera, la I+D o la logística. Ahora se trata de dar un salto adelante en el siglo XXI mediante la estandarización de los enfoques. ¿Cómo hacerlo? Creando

un líder europeo del metaverso que aporte soluciones a los retos que plantea la digitalización de las operaciones industriales (diseño, producción, logística...). Podrían establecerse iniciativas de cooperación entre los fabricantes y los distintos actores tecnológicos expertos en la nube, la realidad aumentada, la inteligencia artificial, el internet de las cosas... Este proyecto requiere que los gobiernos dirijan sus inversiones hacia los líderes europeos ya existentes con el fin de desarrollar un pool de talentos, localizar las infraestructuras en la nube en Europa y definir normas de ciberseguridad comunes.

Beneficios y retos para Europa: Europa invierte cinco veces menos en I+D en el sector tecnológico que Estados Unidos. Como consecuencia, atrae tres veces menos fondos que Estados Unidos. Mientras que Estados Unidos y China han invertido masivamente en tecnologías destinadas tanto a los bienes de consumo como al sector de la defensa, Europa debe intensificar sus esfuerzos. Es una cuestión de soberanía, de descarbonización (reducción del 30% de las emisiones de la cadena de suministro en diez años) y de competitividad.

9) UNIFICAR EL RECICLAJE DE BATERÍAS

La idea: poner en común la gestión de residuos mediante el desarrollo de la cooperación entre socios industriales con el fin de crear expertos en reciclaje para cada tipo de batería. Facilitar el desarrollo de proyectos de reciclaje de baterías. Promover asociaciones en Europa con los actores que poseen las tecnologías, incluidos los chinos.

Beneficios y retos para Europa: de aquí a 2030, la proporción de vehículos eléctricos en las ventas de automóviles pasará del 8 al 55%. Al mismo tiempo, la proporción de materiales raros consumidos por la industria automovilística se disparará, se multiplicará por cinco para el cobalto y por siete para el litio. Además, necesitaremos ocho veces más níquel que actualmente. Cada año 11 millones de vehículos llegan al final de su vida útil. Reciclandolos, podemos recuperar suficiente acero para fabricar ocho millones de coches, y plástico y cobre para otros cinco millones de coches.

10) IMPULSAR EL POTENCIAL DEL HIDRÓGENO

La idea: adoptar la neutralidad tecnológica en materia de hidrógeno; incluir la movilidad a pequeña escala en los proyectos. Desarrollar un plan director que identifique las áreas más prometedoras y que coordine las acciones a escala europea. Concentrar los esfuerzos en los ámbitos más relevantes: correlación entre los hidroductos (canalizaciones de hidrógeno) y las estaciones de servicio (HFS), coordinación de la creación de hubs del hidrógeno que deberán instalarse

cerca de fuentes de energía verde. Implementar redes de distribución de hidrógeno y acercarlas a los potenciales clientes.

Beneficios y retos para Europa: los sistemas de motorización impulsados por hidrógeno pueden ofrecer una mayor autonomía. Esta energía es especialmente ventajosa para los vehículos pesados y los autobuses y, en general, para todos los vehículos que deben realizar trayectos muy largos. A igual desempeño, el hidrógeno permite reducir el tamaño de la batería y, por tanto, su peso. Tomemos como ejemplo el nuevo Renault Master E-Tech: para alcanzar una autonomía real de 500 kilómetros, un doble sistema de batería-pila de hidrógeno (tipo Hyvia) pesaría dos veces menos (775 kilos) que una batería convencional (1.427 kilos).

CONCLUSIÓN

Las propuestas que presentamos en este manifiesto son ambiciosas pero concretas. Demuestran que la industria automovilística europea puede convertirse rápidamente en la solución a los retos a los que se enfrenta el continente. Somos conscientes de que para ello es necesario un cambio de paradigma. Ahora debemos inspirarnos en lo que se está haciendo mejor en otros lugares. Trabajar juntos es de vital importancia, tanto para los competidores como para los sectores industriales. Estamos dispuestos a colaborar con todas las instituciones y partes interesadas implicadas para materializar estas ideas. La prosperidad de nuestro continente está en juego.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean-Pierre', written in a cursive style.

Carta a Europa

Also available in French, English, Italian,
German, Portuguese, Romanian, Slovenian, etc.
on www.renaultgroup.com

**Renault
Group**