



Circular con precaución

MANUEL C. RUBIO

La industria del automóvil europea, que produce uno de cada tres coches en el mundo, ya no corre tan rápido como antes. La amenaza procedente de las economías emergentes, fundamentalmente de China, ha convulsionado un sector que representa el 3% del PIB de la Unión Europea y da empleo directa o indirectamente a más de 12 millones de trabajadores. A pesar de ser la que más invierte en investigación, desarrollo e innovación en la UE, hay quien asegura que la industria automovilística europea desaparecerá en 50 años víctima de la competencia exterior si no consigue invertir la actual tendencia y mejorar la competitividad. Consciente de este futuro lleno de interrogantes, la Comisión Europea promovió el pasado año un grupo de alto nivel, denominado CARS 21, para encontrar los mejores remedios contra los peores pronósticos. El resultado ha sido la elaboración de una serie de recomendaciones dirigidas a todas las partes implicadas –no sólo a la industria– que deben trazar el camino a seguir por el sector del automóvil europeo en la próxima década.

De un tiempo a esta parte, la industria del automóvil no gana para sustos. Por lo menos en la Unión Europea. Y todo porque este sector, que históricamente ha constituido uno de los pilares básicos de la economía de la vieja Europa, vive sobresaltada, como si pisara a la vez el freno y el acelerador. O como si no supiera si ahora toca soltarse o atarse el cinturón.

La culpa a esta actual situación de incertidumbre por la que atraviesa la industria europea del automóvil, basada como otras muchas en la capacidad de consumo de los ciudadanos, no hay que buscarla tanto en el propio sector como en el desarrollo económico y social del planeta. Porque como reconoce el vicepresidente de la Comisión Europea, Günter Verheugen, la industria automovilística es una industria global, y sus principales desafíos están relacionados por tanto con la creciente globalización de la actividad económica.

Industria global

Un proceso de globalización que, por el momento, ha tenido nefastas consecuencias para el mercado europeo del automóvil, que en los últimos años se ha visto fuertemente amenazado por otras potencias emergentes, particularmente por China. Y es que las alegrías del gigante asiático y otros países de su entorno, que continúan en lo que parece su imparable carrera por convertirse en el nuevo centro de gravedad de la industria de la automoción, han sido penas para Europa y Estados Unidos, los otros dos grandes productores mundiales, que viven pendientes de las crisis que afectan a muchos de sus principales fabricantes.

Esta amenaza también es compartida por el presidente de la Asociación Europea de Productores de Automóviles, Bernd Pischetrieder, quien hace unos meses vaticinó que la industria automovilística europea desaparecerá en 50 años víctima de la competencia de China si no

consigue invertir la actual tendencia y mejorar la competitividad.

Un pronóstico que nadie espera que se cumpla, pero que en el improbable caso de que lo hiciera no cabe duda que tendría unos efectos más que preocupantes sobre el conjunto de la economía de la UE.

Importancia del sector

Y es que del mismo modo que se dice que lo que es bueno para General Motors –el primer fabricante de vehículos del mundo– es bueno para Estados Unidos, se podría decir que lo que no conviene a la industria automovilística europea tampoco conviene a la UE. No en vano la industria europea del automóvil, que produce uno de cada tres vehículos en el mundo, representa el 3% del PIB y el 7% de la producción industrial de la UE, además de generar cerca de dos millones de puestos de trabajo directos y otros 10 de indirectos (se estima que uno de

cada diez trabajadores de la UE depende directa o indirectamente de la industria de la automoción).

Asimismo, la importancia del sector también se manifiesta en los intercambios comerciales de la UE con terceros países, que presentan un saldo positivo de unos 35.000 millones de euros al año y representa el 5% del total de las exportaciones de la Unión.

Inversión en I+D+i

De otro lado, el sector del automóvil pasa por ser el que más invierte en investigación, desarrollo e innovación en la UE. Según destaca la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) en su documento Panorama y perspectivas de la industria del automóvil, la industria de automoción europea destina más de 20.000 millones de euros anuales a I+D+i, lo que representa alrededor del 5% de su facturación.

Este esfuerzo en investigación, que por otra parte convierte al sector del automóvil en un importante motor para el desarrollo y difusión de nuevas tecnologías, ha tenido su fiel reflejo en los logros conseguidos por la industria a lo largo de las últimas décadas. Así, tal y como señala Anfac, no es extraño que hoy los coches sean cada vez más seguros, más cómodos, más ecológicos y más avanzados tecnológicamente; que el tráfico por carretera en la UE sea en la actualidad cuatro veces más seguro que en 1970, a pesar de que entonces los ciudadanos europeos viajaban en automóvil una media de 17 kilómetros diarios y hoy recorren más del doble; y que desde la década de los 70 los niveles de ruido de los vehículos se hayan reducido en un 90%.

Y que avances tecnológicos, que hace poco más diez de años podían ser tachados de locuras o extravagancias comienzan a ser ya hoy moneda de cambio corriente en los nuevos vehículos. Dispositivos que mediante una vibración en el asiento avisan al conductor de que ha sobrepasado las rayas que delimitan su carril; el control a través de la voz de ciertas funciones del automóvil; reguladores y limitadores de velocidad, que mantienen en toda circunstancia, a no ser que se pise el freno o el acelerador, una velocidad determinada por el conductor, o que, en el segundo caso, impiden sobrepasar la velocidad establecida aunque el conductor acelere; sistemas de visión nocturna o luces de xenón direccionales, que pueden girar en el sentido de las curvas para alumbrar la zona a la que se mira; la extensión del ABS y el control de esta-

bilidad a todo tipo de vehículos o los indicadores de presión inadecuada de los neumáticos; frenos de estacionamiento electrónico que auguran la desaparición del de mano; o la puerta corredera, hasta ahora reservada a los grandes monovolúmenes y que empieza a extenderse a otros vehículos, son sólo unos pocos ejemplos del enorme empuje innovador de este sector.

Pero el desarrollo tecnológico no se queda aquí. El Grupo Volkswagen, el

**LA INDUSTRIA DE
AUTOMOCIÓN EUROPEA
DESTINA MÁS DE 20.000
MILLONES DE EUROS
ANUALES A I+D+i,
LO QUE REPRESENTA
ALREDEDOR DEL 5%
DE SU FACTURACIÓN
Y LE DESTACA COMO EL
SECTOR MÁS INVERSOR
EN ESTE CAPÍTULO
DE TODA LA UE**

mayor fabricante de coches europeo, ensaya en la actualidad avances que permitirán reforzar la sofisticación, el dinamismo y la seguridad en sus próximos modelos: coches autogobernados sin intervención humana; sistemas de aparcamiento automático y hasta coches multimodo, que permitirán seleccionar distintos comportamientos tan sólo pulsando un botón.

Escasa rentabilidad

Pero pese a estos y otros muchos avances, que hacen del sector de la automoción europeo uno de los más competitivos, el mercado de la UE es el menos rentable del mundo, como se apunta desde Anfac.

Un escasa rentabilidad que, según la patronal española de fabricantes, se debe en parte a la necesidad del sector de abordar fuertes inversiones para hacer posible el cumplimiento de las regulaciones que la Unión Europea exige en materia medioambiental y de seguridad y que, en su opinión, en muchos casos

son complejas y hasta contradictorias.

Como contradictorio es, por otra parte, la marcha del sector en la UE. Ante un futuro lleno de interrogantes, la industria del automóvil ha vendido en la Europa de los Quince en lo que va de año –de enero a mayo–, 6,35 millones de vehículos, lo que representa un 2,6% más que el mismo período del año anterior. Unos datos que se elevan a 6,8 millones de unidades si se tienen en cuenta las matriculaciones de los nuevos miembros orientales de la UE y que han llevado a la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA) a calificarlos, no sin ciertas reservas, como un revulsivo.

Porque, aunque las conclusiones varían en función de los fabricantes, lo cierto es que la industria del automóvil europea, de cuyas cadenas de montaje salieron en 2005 algo más de 18 millones de unidades, según datos de la Organización Internacional de Constructores de Vehículos (OICA), presenta un crecimiento prácticamente plano en los últimos años lo que, unido a la creciente competencia tras la entrada de marcas asiáticas, permite aventurar que las ventas de coches en la UE son habas contadas, hasta el punto de que no falta quien asegure que hay más coches que clientes en muchos mercados desarrollados (sólo en la UE de los Quince existe un parque de vehículos de 215 millones de unidades y anualmente se matriculan alrededor de 15 millones de nuevos coches).

Obviamente, esto no es así en todos los sitios y frente a la realidad de estas economías desarrolladas, en las que el vehículo es considerado casi como un bien básico, convive otra muy distinta que refleja que en la actualidad sólo el 12% de la población mundial posee automóvil.

Ante este panorama de creciente competencia externa en el mercado interior de la UE, algunos dirigentes de las principales compañías de fabricantes europeas ya han mostrado su disposición a estar presentes en los nichos en los que muchos de ellos todavía no lo están: el norte de África, Irán, Turquía, Europa del Este y otros países emergentes.

Pero la industria del automóvil de la UE no se enfrenta sólo a los competidores asiáticos y a la necesidad de reducir costes, sino también a cómo superar la pérdida de competitividad de sus productos en los mercados internacionales como consecuencia de la continua depreciación del dólar frente al euro, una circunstancia particularmente negativa en el caso de este sector, de clara vocación exportadora.

El Grupo CARS 21

Precisamente este panorama repleto de dificultades, pero también de oportunidades, empujó a la Comisión Europea a poner en marcha a principios de 2005 el grupo de trabajo de alto nivel conocido como CARS 21 (Competitive Automotive Regulatory System for the 21st, en sus siglas en inglés) para cabilar los mejores remedios contra los peores pronósticos que auguran duros ajustes laborales y tiempos difíciles para la industria del automóvil en la UE.

El objetivo principal de este grupo, presidido por el ya citado vicepresidente de la CE y comisario europeo de Empresa e Industria, Günter Verheugen, y del que forman parte representantes de las instituciones comunitarias y de los Estados miembros, de la industria, los sindicatos, las ONG y los consumidores –ninguno de los cuales, por cierto, es español– ha sido hacer recomendaciones a la política pública y al marco regulador a corto, medio y largo plazo sobre la industria automovilística europea para impulsar la competitividad y el empleo, al tiempo que se fomenta la seguridad y el respeto al medio ambiente a precios asequibles para el ciudadano.

Enfoque mundial

Desde su creación, las reuniones se han sucedido y, según Verheugen, al menos el grupo de alto nivel CARS 21 ha llegado a una conclusión: que la industria automovilística europea debe dotarse de un enfoque mundial que le permita desarrollar todo su potencial, máxime si se tiene en cuenta que las previsiones apuntan a que

en el siglo XXI, a pesar del incremento de otros medios de locomoción, más del 80% del transporte de personas seguirá realizándose en coche por razones de flexibilidad, rapidez, eficacia y coste.

El resultado de este proceso ha sido la elaboración de un informe final en el que se señala la hoja de ruta que el sector debe seguir en los próximos diez años para conseguir sus objetivos. Se trata de una serie de recomendaciones destinadas a todas las partes implicadas, no sólo a la industria, que deben trazar el camino a seguir en esta próxima década.

Reducción de emisiones

En síntesis, en el caso de la reducción de emisiones de dióxido de carbono (CO_2), la industria se compromete a invertir en el desarrollo de los biocarburantes de segunda generación, obtenidos a partir de materias primas vegetales, tales como maíz, remolacha y colza, al tiempo que destaca que el hidrógeno se perfila como una opción más que prometedora. La Comisión Europea, por su parte, contribuirá en 2006 con la presentación de los resultados de un análisis de impacto que se realiza en la actualidad para determinar si es viable el objetivo fijado en Kioto de reducir las emisiones de un coche a los 120 gramos por kilómetro para dentro de seis años.

A corto plazo, sin embargo, el objetivo de los fabricantes de vehículos pasa por alcanzar en 2008 los 140 gCO_2/km establecidos en el acuerdo voluntario que negociaron con las autoridades de la UE en 1998.

Un objetivo ambicioso que, según

señala Anfac en su informe sobre el sector, representa todo un reto dada la cada vez más compleja situación económica, la regulación existente y las demandas de los consumidores en materia de seguridad, mejoras de prestaciones y mayores tamaños, confort y espacio interior que, en conjunto suponen un mayor peso final del vehículo. Un propósito que, en opinión del secretario general de ACEA, Iván Hodac, es posible, pero que supone un coste de unos 3.000 euros por vehículo.

La industria reconoce que para llegar a los 140 gCO_2/km no existe una solución mágica, sino toda una serie de pequeños pasos. En este sentido, la patronal de fabricantes señala las contribuciones aportadas por avances tecnológicos como la inyección directa de gasolina, las transmisiones de seis velocidades y cajas de cambio automáticas, los trenes de válvulas completamente variables (VVT), la dirección con alimentación eléctrica (EPS), los sistemas *start-and-stop*, la turboalimentación, el uso de materiales constructivos más ligeros, las mejoras aerodinámicas y de resistencia de los neumáticos a la rodadura, o la disminución del tamaño de los motores.

Un esfuerzo que, sin embargo, no es compartido de igual forma por los ecologistas. Así, recientemente la organización Transporte y Medio Ambiente recordaba en un estudio que los fabricantes de automóviles de la UE habían fallado en la reducción voluntaria de las emisiones de sus vehículos, ya que, según sus datos, los constructores europeos sólo habían logrado reducir las emisiones de gases contaminantes en un 1% hasta



FRENTE A LA REALIDAD DE LAS SOCIEDADES DESARROLLADAS, EN LAS QUE EL VEHÍCULO ES CONSIDERADO CASI COMO UN BIEN BÁSICO, CONVIVE OTRA MUY DISTINTA QUE REFLEJA QUE EN LA ACTUALIDAD SÓLO EL 12% DE LA POBLACIÓN MUNDIAL POSEE AUTOMÓVIL



El Air Car es un prototipo de automovil que se mueve por aire comprimido y no produce emisiones contaminantes. Su autonomía es de unos 150 kilómetros y su velocidad máxima de 110 kilómetros por hora.

situadas en los 160 gramos de dióxido de carbono por kilómetro recorrido. Para esta organización, los fabricantes de coches europeos deberían reducir las emisiones a un ritmo del 4,3% anual hasta 2008 si es que quieren cumplir con su compromiso. Una tasa difícilmente asumible si se atiende a lo dicho el pasado año por la Comisión Europea, cuando puso de manifiesto que los avances en la disminución de los gases contaminantes se desarrollaba a un ritmo menor del 2% anual inicialmente requerido.

Simplificar la legislación

Por otra parte, en el capítulo de la simplificación y la mejora de la legislación comunitaria, el grupo insta a Bruselas a sustituir hasta 38 directivas comunitarias por reglamentos de Naciones Unidas y a mejorar la calidad de los tests realizados por el Ejecutivo comunitario para evaluar el impacto de las futuras iniciativas que promueva. Por ejemplo, los participantes en CARS 21 han alcanzado un acuerdo para introducir el control de la estabilidad electrónica en todos los vehículos nuevos que se vendan en Europa, y han recomendado explícitamente la introducción inmediata en el mercado de tecnologías tales como los sistemas anticolidión. Asimismo, la Comisión Europea ha insistido en la necesidad de acabar con los puntos negros en las carreteras y con las curvas

con ángulos muertos de visibilidad que representan un peligro para los conductores de la UE. Asimismo, el informe final recomienda a los Estados miembros que refuercen su cooperación para perseguir a los infractores.

Del mismo modo, la industria europea del automóvil, pero especialmente la española, reclama una armonización fiscal en toda la UE, un apartado por el que las arcas comunitarias ingresan anualmente unos 338.000 millones de euros y que, en el caso de España, penaliza la adquisición de un automóvil nuevo entre un 5 y un 10% con relación al resto de principales fabricantes europeos (Alemania, Francia, Reino Unido e Italia).

Prácticas comerciales

No obstante, el punto que probablemente más expectativas ha creado no tiene que ver con las normas legislativas a escala comunitaria sino con las negociaciones que países de todo el mundo deben abordar en el seno de la Organización Mundial del Comercio (OMC), especialmente con relación a algunas prácticas comerciales que China está llevando a cabo.

En este sentido, el presidente de CARS 21 ya ha anunciado la intención de defender en la OMC los intereses de la industria y los trabajadores de la UE. Un propósito que no tiene que ver con la aplicación de ningún tipo de medidas

proteccionistas, sino más bien con que todos los países productores cumplan sin excepción las normas internacionales para que la libre competencia se pueda ejercer en condiciones de igualdad.

Y es que, como lamenta Verheugen, la industria automovilística de la UE se ha topado con diferentes obstáculos en el mercado chino. En la actualidad, éste se rige por dar prioridad a los fabricantes nacionales y por no proteger suficientemente los derechos de la propiedad intelectual, lo que deriva en la proliferación de copias y falsificaciones de productos con marca propia que más tarde inundan los mercados internacionales. El vicepresidente de la Comisión Europea ha advertido que la UE continuará vigilando atentamente las actividades de las empresas chinas y la evolución de la legislación en este país, con vistas a evaluar la posibilidad de hacer valer los derechos europeos en caso de que la situación no mejore y haya que acudir a los árbitros de la OMC para resolver las diferencias.

Principales desafíos

Para el máximo responsable del grupo CARS 21, los desafíos a los que se enfrenta la industria automovilística europea se centran, en primer lugar, en saber dar respuesta a una demanda que se espera procederá en su mayor parte de economías en rápido desarrollo, por lo que la industria de la UE debe estar preparada para satisfacer la motorización masiva de esos mercados.

En segundo lugar, la UE debe impulsar la I+D+i en la automoción, un sector que cada vez se basa más en la alta tecnología y el conocimiento. Europa parte, en este campo, de un posición privilegiada, con los fabricantes europeos a la vanguardia del desarrollo tecnológico, que no debe perder porque los progresos en investigación van a tener potencial para modificar, de manera permanente, los productos y los procesos de producción de la industria automovilística.

El tercer desafío pasa por la optimización de la producción y los costes, un proceso de cambios estructurales que las compañías europeas ya han iniciado pero que aún deben intensificar, ya que la productividad del trabajo en la UE es inferior en un 25% a la de Estados Unidos y en un 30% a la de Japón. Asimismo, en términos de coste por hora trabajada, la UE de los Quince mantiene cifras comparables a las de EE.UU., pero superiores en un 10% a las de Japón y más del triple del nivel de Corea del Sur.

Los nuevos miembros de la UE

Un cambio que ya ha tenido sus primeras implicaciones tras el ingreso de los diez nuevos miembros a la UE, cinco de los cuales cuentan con producción de vehículos que, en su conjunto, se aproximó en 2003 al millón de unidades. Sus menores costes logísticos, al estar cerca de los principales mercados europeos, junto a sus reducidos costes laborales y la alta cualificación de su mano de obra, confieren a estos países un interés especial para las grandes multinacionales, que ya han comenzado a invertir para la creación de nuevas fábricas que en 2007 podrían suponer un aumento de la capacidad productiva superior a los 600.000 turismos anuales.

Según se recoge en el Informe sobre la industria de automoción 2005, elaborado por la Federación Minerometalúrgica de Comisiones Obreras (CC.OO.), el escenario más probable para los próximos años es que este sector será uno de los principales motores del crecimiento económico en la República Checa, Hungría, Polonia, Eslovaquia y Eslovenia, los cinco nuevos miembros de la UE en los

que los principales fabricantes mundiales –europeos, asiáticos y norteamericanos– ya están sólidamente representados. A juicio de este sindicato español, estos países presentan múltiples ventajas por el dinamismo de su demanda interna con el alza de los salarios; por la competitividad de los costes laborales unitarios; por la masa crítica de inversiones realizadas; por la densidad de las infraestructuras desplegadas, por el apoyo de los Gobiernos a esta industria; y por su ingreso en el UE.

En definitiva, se trata, en palabras del comisario Verheugen y teniendo en cuenta el carácter global de la industria del automóvil, de establecer mecanismos globales que permitan encontrar soluciones a todos los retos planteados y garantizar una competencia abierta, a nivel internacional, en igualdad de condiciones que dé estabilidad al sector.

Menos actores

En este escenario global, todos los expertos coinciden en señalar que en el futuro de esta industria habrá menos actores que hoy. Una opinión que también comparte el presidente de Renault y Nissan, Carlos

Ghosn, quien recientemente anunciaba sufrimientos para aquellos fabricantes que no tengan recursos para invertir. Para este directivo, existe un gran desequilibrio en los resultados de las compañías automovilísticas, ya que unas van bien y otras muy mal, lo que necesariamente hace prever que las fusiones o adquisiciones y el cierre de algunas plantas se pondrán al orden del día.

Lo que también parece claro es que cada día avanzamos más hacia un modelo en el que primará el coche a medida, es decir, se impondrá la personalización de los coches. Y ese reto también deberá asumirlo la industria de automoción europea.

AUTOR

Manuel C. Rubio

Manuel C. Rubio es periodista especializado en economía y tecnología.

Adiós a la gasolina

Los datos hablan por sí solos: actualmente el 98% del transporte depende del petróleo. Su continua escala de precios junto a las previsiones que apuntan a su agotamiento en un horizonte de 40 años, han lanzado la carrera tecnológica en la búsqueda de fuentes renovables que permitan jubilar a la gasolina, responsable del 20% de las emisiones de CO₂ a la atmósfera. Mientras a corto plazo las alternativas pasan por los coches híbridos y el uso de biocarburantes, a largo plazo todo apunta a que el hidrógeno será el combustible del futuro. Pero antes, es necesario que unos y otros superen una serie de barreras que limitan su desarrollo y producción masiva.

Así, Anfac habla de que de aquí al 2010 –para entonces la Unión Europea se ha propuesto que el 5,75% del consumo de energía del sector transportes proceda de los biocarburantes– en el sector del automóvil convivirán varios enfoques que incluirán, junto con el motor de combustión interna, sistemas de propulsión alternativos como los motores eléctricos y los vehículos híbridos, un segmento en el que actualmente las marcas japonesas aventajan claramente a las europeas y al que se le otorga un gran potencial de crecimiento, pero que, sin embargo, no está todavía muy claro cuántos consumidores lo demandan.

El segundo grupo de candidatos a sustituir al petróleo está integrado por una mezcla de combustible alternativos, entre los que destacan los biocarburantes, el gas natural comprimido (GNC), el gas licuado del petróleo (GLP) y los combustibles sintéticos. En el caso de los biocarburantes, su desarrollo se ve limitado, de una parte, por el problema que supone cómo garantizar el

abastecimiento de materia prima, ya que se estima que para conseguirlo haría falta destinar entre el 4% y el 13% del suelo cultivable de la UE, algo a lo que no todo el mundo está dispuesto. De otra, por el elevado coste que conlleva su fabricación, que casi duplica al de gasóleos y gasolinas.

A largo plazo, sin embargo, el candidato más prometedor para dejar definitivamente atrás al petróleo parece único y no es otro que el hidrógeno. En el seno de la Comisión Europea se apunta incluso a que este recurso tiene el potencial para convertirse, junto con la electricidad, en una fuente de energía universal en el sistema energético del futuro.

El potencial del hidrógeno como combustible descansa, según explican desde Anfac, en sus innegables beneficios ambientales (sólo emite vapor de agua y su oxidación no genera contaminantes), pero también en el hecho de que sea un bien de consumo único, independientemente de cómo o dónde se produzca, además de muy abundante en el planeta, ya que se obtiene a partir del agua.

Es obvio que las ventajas son muchas, pero las dificultades para su manejo y producción también. Aunque los fabricantes de automóviles europeos están trabajando intensamente en el desarrollo de tecnologías basadas en el hidrógeno, e incluso algunas de las principales marcas ya han anunciado el lanzamiento de modelos para dentro de cuatro o cinco años, su desarrollo topa con enormes dificultades financieras y técnicas ligadas a su producción y almacenamiento que aún deben ser resueltas.