

El Pulso de la Industria por Thomas Karig

Europa se une a la guerra contra autos chinos

El 12 de junio la Comisión de la Unión Europea anunció que había concluido en forma “preliminar” el análisis de los subsidios del gobierno chino a la producción de automóviles eléctricos a batería, y anunció el nivel de los aranceles compensatorios, adicionales al 10% que hoy aplica a la importación de automóviles. Estos aranceles irían desde 17.4% para BYD hasta 38.1% para SAIC (MG), dependiendo de la cooperación que las empresas mostraron en la investigación. En promedio, el arancel adicional se estima en 21%. Esta medida no entra en efecto sino hasta que la mayoría de los 27 países de la UE la avalen, lo cual tendrá que suceder a más tardar en noviembre de 2024. Además, la UE invita al gobierno chino a buscar un acuerdo que evite la imposición de estas tarifas.

Quedan entonces varios imponderables. El único país que ha apoyado abiertamente esta estrategia es Francia, mientras que Alemania ha manifestado su desacuerdo. Las armadoras alemanas, y la empresa Stellantis, han dicho claramente que no ven conveniente la medida. Los alemanes temen que sus negocios en China se vean afectados por represalias del gobierno Chino. Y el presidente de Stellantis, el francés Carlos Tavares, argumenta que no tiene ningún caso proteger el mercado europeo cuando las armadoras tienen que ser competitivas en todos los mercados del mundo. Es factible, entonces, que la medida no se apruebe o sea modificada. La otra incógnita es la reacción del gobierno chino, que se ha limitado hasta ahora a críticas verbales relativamente moderadas.

Queda entonces la duda de porqué la Comisión Europea tomó esta iniciativa, si evidentemente una gran parte de su industria no la ha solicitado. Adicionalmente, los autos eléctricos de marcas chinas en 2023 apenas lograron una participación del 7.6% del segmento de autos eléctricos con batería (BEVs). Pero la cantidad de autos eléctricos de marcas europeas y de Tesla que se importaron de China fueron casi el doble, un 14% del segmento. Lo cual significa que los más afectados por la medida van a ser los que no son chinos, sobre todo la estadounidense Tesla. No queda claro hasta que punto estos se pudieron haber beneficiado por subsidios del gobierno chino. Otro aspecto que deja lugar a dudas es si la medida incluye los híbridos enchufables (PHEVs) que tienen una participación igual de importante en el mercado que los autos de batería.

Por otro lado, las empresas chinas, de manera preventiva, ya están instalando líneas de ensamble en Europa para producir sus autos. BYD anunció que lo hará en Hungría, mientras que Chery adquirió una fábrica en España que solía ser de Nissan. Seguramente otras seguirán el ejemplo. Y los gobiernos de los países europeos lo ven con buenos ojos, máxime que Tesla puso el ejemplo con su planta cerca de Berlín en Alemania.

En comparación con el 100% de arancel compensatorio que anunció el gobierno de Estados Unidos recientemente, la acción de la Unión Europea parece hasta equilibrada y racional. Lo cierto es que, si es implementada, va a tener un efecto inmediato y real sobre empresas chinas, europeas y norteamericanas. La medida del presidente Joe Biden es, por un lado, virtual ya que hoy no hay importaciones de BEVs chinos a la unión americana, y por el otro es parte de la campaña política. El que primero habló de un 100% fue Donald Trump. Cabe la sospecha que la medida europea también tiene un trasfondo más político que técnico-económico, tratando de no afectar más de la cuenta la relación con China.

Una razón más para que México le de la bienvenida a las armadoras chinas, para que desde aquí se puedan surtir los mercados internacionales con autos eléctricos, híbridos y de combustión “Made in México” con cada vez mayor contenido mexicano.