

La demanda por autos eléctricos pierde impulso y levanta los warning en la industria europea

La desaceleración en las ventas ha puesto en aprietos a las grandes automotrices europeas y a la industria del litio. La UE ha respondido con medidas proteccionistas.



POR MARCELA VÉLEZ-PLICKERT

Es el golpe que la industria del litio no vio venir. La desaceleración en la demanda y ventas de vehículos eléctricos ha obligado a revisar pronósticos de precios, planes de inversión y ha generado alerta por una demora en la meta de reducción de emisiones.

Según la consultora EV Volumes, las ventas de vehículos eléctricos (a batería e híbridos) crecieron 22% en el primer semestre del año. En el mismo periodo de 2023 el crecimiento fue de 35%.

La desaceleración en la electrificación vehicular, y con ello la menor demanda por baterías, llevó a que Goldman Sachs ajustara recientemente a la baja la demanda esperada de litio para este y el próximo año, anticipando un exceso de suministro del 26% en 2024 y hasta 57% en 2025.

En el corazón de la desaceleración está Europa, que es la única región donde las ventas de autos eléctricos (EVs) se contrajeron en los primeros siete meses del año. Para los analistas de BMI, la caída se explica por un retiro de los subsidios y el impacto de la inflación y las altas tasas de interés en los consumidores europeos.

Restricciones presupuestarias llevaron a los gobiernos de Alemania, Francia y Reino Unido a retirar los subsidios implementados como parte de sus planes de transición energética. En el caso de Alemania, el denominado "Umweltbonus" subsidió entre 2016 y 2023 la compra de 2,3 millones de EVs por un costo fiscal de 10 mil millones euros. Los subsidios se retiraron a inicios de este año. En respuesta, la venta de vehículos a batería (BEV) se ha desplomado.

Fiat anunció el miércoles pasado que pone en pausa la producción de la versión eléctrica de su icónico Fiat

500. BMW, Mercedes Benz, Aston Martin y más recientemente Stellantis recortaron su pronóstico de ventas y ajustaron los márgenes esperados de un 10% a 5%. Volkswagen ha ajustado tres veces a la baja sus proyecciones y está envuelto en una ola de protestas por el anuncio de cierre de fábricas. Northvolt, principal productora de baterías para EVs en Europa, comenzó octubre anunciando que recortará el 25% de su fuerza de trabajo en su sede principal en Suecia.

Las firmas europeas enfrentan una tormenta de factores en contra. En una encuesta realizada por la consultora McKinsey en Alemania, Francia e Italia, el 45% apuntó a una caída en su poder adquisitivo como una razón para no cambiar su vehículo. Es más, un 40% de quienes ya tienen un BEV dijo estar pensando en cambiarlo por un vehículo a combustión interna.

Eso explica el salto que han tenido las exportaciones de EVs fabricados en China hacia Europa. Si en 2020 los EVs chinos tenían un 3% de las ventas de este segmento en el continente, en 2023 llegaron a 22%, según datos de la Asociación de Automotrices Europeas (ACEA).

La respuesta de la UE llegó esta semana en forma de nuevos aranceles. El bloque impuso tarifas que van desde 7,6% (para Tesla) hasta 35% (para SAIC) a los vehículos producidos en China. El argumento es que la producción en ese país se beneficia de subsidios. Alemania, preocupada por el cierre del mercado chino a sus empresas, votó en contra, pero no fue suficiente para bloquear la medida.

Analistas consideran que si bien los aranceles podrían desacelerar las exportaciones de EVs chinos a Europa, no las detendrán. La clave está en los precios.

El modelo MG4 producido por la china SAIC se comercializa en Europa por unos 30 mil a 35 mil euros, mientras su competencia de Volkswagen tiene un precio de entre 42 mil y 50 mil euros.

Las automotrices europeas no pueden competir con sus pares chinos, ni en su mercado doméstico y menos aún en China, donde firmas como BYD y Nio dominan con modelos que parten de los US\$9.500.

"Las empresas chinas se han enfocado en el segmento de entrada, con vehículos de alta relación precio-calidad, y diseños sofisticados, gracias a su estrategia de contratar diseñadores que trabajaban para firmas europeas", explica Santiago Arieu, analista de Automotrices y Transporte de BMI.

También se han enfocado en ganar participación en mercados externos. PwC proyecta que las exportaciones chinas de EVs crecerán 57% en 2024, tras un alza de 70% el año pasado. No solo Europa, también EEUU, Canadá y Brasil han elevado aranceles a los EVs fabricados en China.

Señales de repunte

Hacia 2025, los analistas de BMI proyectan que la imposición de aranceles seguirá siendo un riesgo para la industria de los autos eléctricos.

Otra tendencia es el auge de los vehículos híbridos. Si se analizan las cifras con atención es fácil advertir que la desaceleración afecta con mayor fuerza los autos 100%

eléctricos (BEV). Incluso en China, considerado el motor actual de la industria.

Hasta agosto, seis de cada 10 autos eléctricos vendidos en el mundo se encuentran en China. Pero en un dato que afecta a las perspectivas para el litio, gran parte de este impulso está dado por el avance de los vehículos híbridos enchufables (PHEV), que usan baterías de menor tamaño en combinación con combustibles fósiles. La participación de los BEV en las ventas de autos eléctricos en China bajó de 68% en 2023 a 56% en agosto pasado, muestran cifras de EV Sales Monitor.

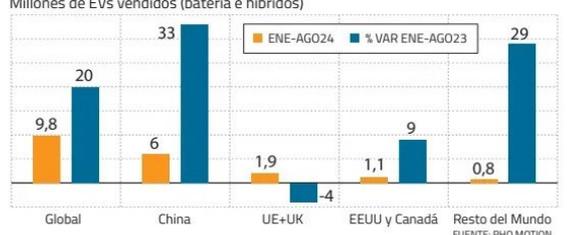
Una tendencia similar se observa en la UE y en EEUU. Los analistas lo explican por sus menores precios y la solución que ofrecen a los consumidores preocupados por la falta de infraestructura suficiente de puntos de carga. En Latinoamérica, por el contrario, la cantidad de autos 100% eléctricos en circulación ha superado a los PHEV desde 2021, según datos de la Organización Latinoamericana de Energía.

El reciente reporte de ventas de Tesla genera expectativas de que la demanda por vehículos a batería repunte. La firma de Elon Musk reportó un aumento de 6,4% en sus ventas del tercer trimestre, en la que es la primera alza del año.

Las expectativas de una baja de la inflación y menores tasas de interés, tanto en EEUU como en Europa, sumados a la expansión de las firmas chinas en mercados emergentes donde el potencial de crecimiento es muy amplio, alimenta el optimismo de la industria por ver un repunte el próximo año.

Sin embargo, la amenaza de medidas proteccionistas o una desaceleración mayor en el mercado chino pone en riesgo los pronósticos.

Europa se desacopla de la tendencia



Crecimiento en Latinoamérica

