



Europa atacará a China con aranceles a vehículos eléctricos a los que se oponen sus propios fabricantes de automóviles

Bruselas considera las importaciones chinas una amenaza para su potente sector automovilístico, pero algunos fabricantes temen represalias en el lucrativo mercado chino.

William Boston / Kim Mackrael
 THE WALL STREET JOURNAL

La Unión Europea (UE) planea imponer aranceles a los vehículos eléctricos (VE) chinos importados, lo que supone una victoria anticipada para las autoridades que ven en las importaciones una amenaza para el potente sector automovilístico de la región, a pesar de las profundas divisiones existentes en Europa sobre este asunto.

El nivel básico de los aranceles, calculado en un 21% para las empresas que cooperen en una investigación de la UE, se sumaría al arancel del 10% vigente en la UE, según informó el bloque el miércoles. Aunque algunas empresas se enfrentarían a aranceles más bajos o más altos -hasta un 38,1% de derechos adicionales para la empresa china SAIC-, siguen estando muy por debajo de los aranceles anunciados recientemente por EE.UU., lo que probablemente reducirá la

posibilidad de que perturben el flujo de vehículos eléctricos chinos al continente.

China fue el origen de casi una de cada cinco ventas europeas de vehículos totalmente eléctricos el año pasado, y esa proporción debería aumentar, según datos del grupo de presión ecologista Transport & Environment. En Europa se teme que los bajos costos de producción chinos y las cuantiosas subvenciones estatales existentes, según las autoridades europeas, podrían dejar fuera de juego a los fabricantes europeos de automóviles.

El rechazo de Bruselas a China es controvertido, y no sólo en China. Entre los que más se oponen a los aranceles figuran los principales fabricantes de automóviles europeos, preocupados por las represalias en China, un mercado inmenso y muy rentable del que han llegado a depender. Esta dependencia ha complicado los esfuerzos de Europa por seguir los pasos de EE.UU. en el aumento de las barreras a las importaciones chinas.

Si las conversaciones con China no conducen a una resolución inmediata, los aranceles empezarán a aplicarse el 5 de julio, pero el dinero sólo se cobraría si los Estados miembros aprueban una decisión para ampliar los derechos hasta el otoño. Funcionarios de algunos países como Alemania, Suecia y Hungría, han criticado la presión para imponer aranceles, pero el listón para bloquearlos en otoño es alto.

Según los economistas, lo que está en juego no es sólo el futuro de un sector que se cuenta entre los mayores empleadores de Europa. El resultado podría determinar si la ofensiva industrial de Beijing, que algunos han bautizado como el segundo choque de China tras la conquista de la fabricación de bienes de consumo a principios de la década de 2000, reconfigura las economías de Occidente y en qué medida lo hace.

"China intenta dividir y conquistar", afirmó Gregor Sebastian, analista de Rhodium. "Con algunos, como Alemania y Francia, está

utilizando palos, yendo por las exportaciones de coches y productos agrícolas. Con países como España, Italia y Hungría, la zanahoria sería prometer más inversiones en VE", explicó.

El Ministerio de Comercio chino rebatió las conclusiones de la UE y aseguró que China defenderá los derechos e intereses de sus empresas. "Se trata de un comportamiento proteccionista flagrante, que crea y agrava las fricciones comerciales", afirmó el ministro en un comunicado.

Entre los detractores de los aranceles en Europa se encuentra Volkswagen (VW), a pesar de que el fabricante de automóviles alemán está sometido a una competencia cada vez mayor por parte de la nueva generación de fabricantes chinos de vehículos eléctricos que están desafiando el dominio de los fabricantes occidentales en China y en el extranjero.

Un vistazo al complejo de vehículos eléctricos de VW en Hefei, la respuesta china a Silicon Valley, explica en cierta medida la posición de la empresa. Allí, más de mil robots ensamblan un SUV deportivo totalmente eléctrico que VW fabrica para exportar a Europa.

La planta es una de las más eficientes del mundo, según los responsables de VW, que afirman que ha ayudado a la empresa a reducir drásticamente el tiempo necesario para fabricar un coche, desde el diseño hasta la producción en serie, una hazaña que VW describe como "China Speed".

Como demuestra la fábrica, VW está profundamente vinculada a China, no sólo como fuente del 33% de las ventas de la empresa, sino también como base de producción para las exportaciones.

Fabricantes de automóviles alemanes como VW hicieron campaña contra la propuesta de aranceles europeos a la importación de vehículos eléctricos chinos, porque mantener su acceso al mercado chino importa más. Algunos proveedores alemanes han acogido con satisfacción el auge de los fabricantes chinos, que ahora se cuentan entre sus clientes.

"Defendemos un comercio justo y abierto y no queremos medidas proteccionistas adicionales", declaró Ralf Brandstätter, director general del negocio de VW en China, en una entrevista reciente. "Tenemos que adaptarnos a esta nueva situación en lugar de poner nuevas barreras", agregó.

En un comunicado emitido el miércoles, VW criticó los aranceles de la UE, acusando a la Comisión de promover "el proteccionismo, el nacionalismo y el aislacionismo", y de arriesgarse a una escalada del conflicto comercial.

La reacción fue secundada por la organización alemana del lobby del automóvil y por CLEPA, la agrupación europea del sector, que aseguró que "en lugar de recurrir a medidas proteccionistas que podrían obstaculizar el acceso de las empresas europeas a mercados cruciales, los responsables políticos de la

SIGUE ►►

UE deberían centrarse en hacerla más competitiva”.

Alemania es el mayor mercado automovilístico de la UE y el mayor productor de vehículos y componentes. Como mayor economía de la UE, su apoyo puede ser decisivo para las iniciativas europeas. Berlín también ha sido un aliado de China en su intento de frenar los aranceles a los vehículos eléctricos, presionando a Bruselas en su contra.

En abril, el Canciller alemán, Olaf Scholz, realizó un viaje de tres días a China acompañado de una amplia delegación empresarial. Durante la visita, que incluyó una reunión con el líder chino Xi Jinping, Scholz restó importancia a los riesgos de las importaciones chinas de vehículos eléctricos baratos.

El mes pasado, otra visita oficial atrajo menos atención, pero ofreció un ejemplo más claro de la colaboración entre los fabricantes de automóviles y los políticos alemanes para promover las buenas relaciones con China. El estado de Baja Sajonia, en el norte de Alemania, uno de los mayores accionistas de VW, encabezó una delegación a Hefei, sede de la ultramoderna planta de VW. El mensaje: Alemania no se desvinculará de China.

“En estos tiempos turbulentos en los que hay muchas cuestiones sin resolver entre Europa y China y entre Estados Unidos y China... tenemos que seguir dialogando entre nosotros”, sostuvo el Primer Ministro de Baja Sajonia, Stephan Weil, a The Wall Street Journal durante el viaje.

Una de las reuniones de Weil durante el viaje fue con el operador naviero chino Cosco, sobre una nueva inversión en el puerto alemán de Wilhelmshaven, sede también de la mayor base naval del país.

La UE -que el año pasado registró un déficit comercial de 291.000 millones de euros en bienes con China, equivalentes a US\$ 313.000 millones- ha endurecido su posición respecto a China. Además de los aranceles a los vehículos eléctricos, la Comisión ha abierto investigaciones sobre supuestas subvenciones chinas a empresas de sectores que van desde las energías limpias a los equipos de seguridad.

A algunos Estados miembros les preocupa que esto pueda invitar a represalias. “No debemos olvidarlo: los fabricantes europeos, y también algunos estadounidenses, tienen éxito en el mercado chino y también venden a China muchos vehículos que se producen en Europa”, dijo Scholz recientemente.

Funcionarios del gobierno chino han advertido de que China tomaría represalias contra cualquier arancel de la UE. Ante la saturación del mercado nacional y la imposición de aranceles del 100% a las importaciones estadounidenses, empresas como BYD, Polestar y SAIC necesitan expandirse a Europa para hacer realidad sus ambiciones globales.

Durante una reciente visita a funcionarios del gobierno español y a la fábrica del fabricante chino de vehículos eléctricos Chery en

Barcelona, el ministro de Comercio chino, Wang Wentao, instó al gobierno español a presionar a Bruselas contra los aranceles que se avecinan. Wang y un adjunto también mantuvieron reuniones la semana pasada en Grecia, Polonia y Portugal, países en los que China ha realizado importantes inversiones.

A finales de la semana, durante una visita al proveedor español de automóviles Gestamp, el ministro de Industria español, Jordi Hereu, se mostró escéptico sobre los aranceles previstos por la UE y pidió a Bruselas que, en su lugar, proporcionara ayuda para desarrollar industrias clave en su país.

“No creo en las guerras comerciales, porque creo en el comercio internacional, pero sí en las políticas que refuercen la reindustrialización”, dijo.

Sin embargo, es poco probable que los aranceles por sí solos frenen la creciente influencia de los fabricantes chinos de automóviles.

El inversor Zhejiang Geely Holding controla la sueca Volvo Cars, y el patrocinador del grupo, el multimillonario Li Shufu, también ha invertido en empresas automovilísticas británicas, entre ellas Lotus. Li posee casi el 10% de las acciones de Mercedes-Benz, mientras que la china BAIC posee otro 10%. El grupo químico estatal chino Sinochem es el mayor accionista de la italiana Pirelli.

Los fabricantes chinos de vehículos eléctricos también están empezando a producir en Europa. BYD anunció el año pasado planes para construir una gigafactoría al estilo de Tesla en Hungría, mientras que Chery ha creado una empresa conjunta con la española EV Motors para ensamblar vehículos en Barcelona. Los principales fabricantes chinos de baterías, como Contemporary Amperex Technology, Gotion y BYD, han construido o tienen previsto construir plantas de fabricación de celdas de baterías en Europa.

Las nuevas fábricas supusieron el 78% de la inversión extranjera directa china en Europa el año pasado, frente al 51% del año anterior, según un estudio del Instituto Mercator de Estudios sobre China, Rhodium. La inversión en fábricas de baterías en Hungría, Alemania y Francia encabezó este impulso.

Los directivos de la industria automovilística china sostienen que, en igualdad de condiciones, es probable que los consumidores europeos se decanten por los coches chinos, no por su precio, sino porque son mejores. Los consumidores chinos, señalan, se alejaron gradualmente de las marcas occidentales por la misma razón.

“Si los consumidores chinos no compran marcas tradicionales no es por su origen, sino porque no ofrecen productos suficientemente buenos”, aseguró William Li, fundador y consejero delegado de Nio, un fabricante chino de vehículos eléctricos conocido por su tecnología de intercambio de baterías. “Los competidores chinos ofrecen mejores productos y servicios”, añadió. **WSJ**

Traducido del idioma original por PULSO.