

WSJ

CONTENIDO LICENCIADO POR
 THE WALL STREET JOURNAL

CHRISTOPHER OTTS Y MIKE COLLIAS
 The Wall Street Journal

El alcalde Jeff Gregory se paró en el marco de bloques de concreto de lo que pronto va a ser una nueva estación de bomberos en su localidad de 33 mil habitantes.

Incluso antes de que se seque el cemento, esta pequeña comunidad en el centro de Kentucky está planificando dos estaciones más de bomberos. Igualmente está en marcha una modernización de US\$ 150 millones de la planta de tratamiento de aguas servidas de la ciudad, y se están construyendo docenas de edificios de departamentos en lo que antes eran terrenos agrícolas.

La ciudad se está preparando para un aumento de la población debido a un par de fábricas de baterías para vehículos eléctricos que se están levantando en las cercanías, en el área rural de Glendale, Kentucky, una de las cuales tiene programado iniciar la producción en los próximos meses. Ford Motor está construyendo ambas. Al igual que muchos fabricantes de automóviles, espera contar con alguna ayuda del gobierno estadounidense mientras incursiona en el negocio de las baterías.

“Hemos invertido, ya que confiamos en su éxito”, manifestó Gregory, al referirse a los preparativos de la ciudad para las nuevas fábricas.

Ahora, decenas de miles de millones en dinero federal para apoyar a más de una docena de nuevas plantas de baterías en EE.UU. similares al proyecto de Elizabethtown están en peligro, puesto que el Presidente Donald Trump y algunos republicanos en el Congreso, que es liderado por el Partido Republicano, amenazan con eliminar el financiamiento federal para los vehículos eléctricos.

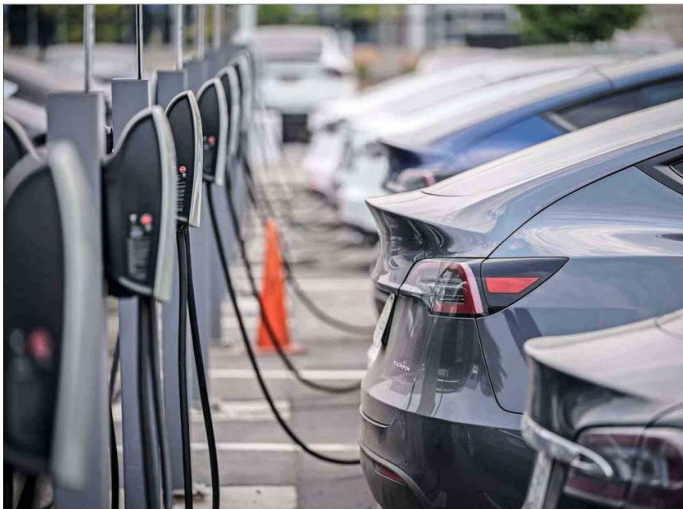
El complejo que Ford está construyendo con un socio de baterías coreano, SK On, forma parte de la mayor racha de construcción automotriz en EE.UU. en una generación, después de que los fabricantes de automóviles y los proveedores pasaran décadas llevando más trabajo fabril a México y otros países.

Se espera que una inversión colectiva de cerca de US\$ 133 mil millones cree más de 109 mil puestos de trabajo en EE.UU., gran parte de estos en fábricas de baterías en todo el sur y oeste medio, según datos de Center for Automotive Research. La hilería de sitios de baterías que se extiende desde Georgia hasta Michigan incluso se ha ganado

Con el comienzo de su segundo mandato:

Estas ciudades del “Cinturón de Baterías” para vehículos eléctricos apuestan a que Trump no las va a abandonar

Ford, Hyundai y otros fabricantes de automóviles están poniendo en marcha nuevas fábricas de baterías para vehículos eléctricos, mientras se cierne la incertidumbre sobre los subsidios con los que contaban en la era Biden.



Las baterías son, por lejos, el componente más caro de un vehículo eléctrico.

el apodo del “Cinturón de Baterías” por parte de algunas autoridades electas.

Para ayudar a financiar estos proyectos se cuenta con créditos tributarios federales destinados a crear una cadena de suministro de baterías para vehículos eléctricos en EE.UU. La Ley de Reducción de la Inflación de 2022, la ley hito de energía limpia del expresidente Biden, reserva decenas de miles de millones de dólares en créditos fiscales para empresas que fabrican baterías para vehículos eléctricos.

Los subsidios federales reducen el costo de fabricar baterías en el país en alrededor de US\$ 4 mil por vehículo eléctrico, en base al tamaño de la batería promedio de aquellos vehículos disponibles en EE.UU., señaló Sam Adham, jefe de investigación de materiales de batería en CRU Group, una firma de consultoría. Se espera que el gobierno pague a las empresas alrededor de US\$ 78 mil millones en créditos fiscales hasta 2028, con desembolsos adicionales hasta princi-

pios de la próxima década.

Competir con China

Algunos observadores en Washington y analistas de Wall Street dicen que esperan que el financiamiento de baterías sobreviva porque está fomentando los empleos manufactureros en EE.UU., un objetivo que es compartido por ambos partidos. Aunque ningún republicano votó a favor de la Ley de Reducción de la Inflación (IRA), algunos legisladores republicanos que representan a estados con grandes proyectos de vehículos eléctricos han defendido aspectos de la ley.

“Estas son inversiones enormes destinadas a lugares que han sido la columna vertebral de la manufactura automotriz durante décadas”, observó Albert Gore, director ejecutivo de Zero Emission Transportation Association, la que representa a Tesla, Rivian y varios fabricantes de baterías.

Trump afirmó en la gira de

campana que quiere desechar la IRA, aunque eso requeriría una acción del Congreso. El director ejecutivo de Tesla, Elon Musk, estrecho asesor del Presidente republicano, ha manifestado que le gustaría que se eliminaran todos los subsidios federales para vehículos eléctricos.

Una vocera del equipo de transición de Trump aseguró que el Presidente apoyaría la industria automotriz, tanto de automóviles benecinos como de vehículos eléctricos.

Algunas empresas automotrices expusieron sus planes de incursionar en el negocio de las baterías antes de que se hubiera establecido la IRA, durante una explosión de entusiasmo de consumidores e inversionistas a principios de esta década. Pero la demanda de vehículos eléctricos se ha desacelerado y los ejecutivos afirman que necesitan los subsidios federales para que ayuden a borrar las fuertes pérdidas.

Las baterías son, por lejos, el componente más caro de un auto eléctrico, y ese pesado costo

ha mantenido el negocio de vehículos eléctricos de una mayoría de empresas automotrices en números rojos. Ford, por ejemplo, estaba en vías de perder alrededor de US\$ 5 mil millones en su negocio de autos eléctricos en 2024.

General Motors (GM) informó que recibió alrededor de US\$ 800 millones de los créditos para baterías de la IRA en 2024 y espera sumas más grandes en los próximos años. Los subsidios federales son parte del plan de la compañía para obtener ganancias con los vehículos eléctricos, explicó la directora ejecutiva de GM, Mary Barra, en diciembre.

Si se eliminan, “va a ser solo un trabajo adicional que tendremos que hacer”, dijo la ejecutiva durante un evento de los medios en Detroit en diciembre. General Motors no ha revelado cuánto está perdiendo con los vehículos eléctricos. Espera reducir sus pérdidas entre US\$ 2 mil millones y US\$ 4 mil millones en 2025.

Los grupos de presión del área automotriz están planteando a los legisladores la tesis de que el apoyo federal para los vehículos eléctricos es necesario como parte de una política industrial más amplia para impedir que la industria estadounidense quede incluso más a la zaga de China, la que ha surgido como una potencia en cuanto a vehículos eléctricos.

“Estamos en una intensa competencia mundial por los activos automotrices”, precisó John Bozzella, presidente de Alliance for Automotive Innovation, la que representa a los fabricantes de automóviles.

A toda máquina

Además de los fabricantes de automóviles de Detroit, las empresas automotrices con sede en el extranjero como Honda Motor y BMW también están invirtiendo dinero en nuevas fábricas, junto con los mismos fabricantes de baterías.

Hyundai Motor hace poco abrió una fábrica de US\$ 7.600 millones cerca de Savannah, Georgia, que produce vehículos eléctricos y baterías. La empresa

coreana señaló que trabajaría con el gobierno de Trump en políticas que apoyen las fábricas y cadenas de suministro estadounidenses.

Toyota Motor planea abrir pronto un centro de baterías de US\$ 14 mil millones en Carolina del Norte. La empresa japonesa afirma que fabricará baterías para vehículos eléctricos e híbridos recargables, los que califican para los subsidios de la IRA, junto con baterías para híbridos convencionales, los que no califican.

Un vocero precisó que Toyota no basa sus decisiones de inversión en los subsidios de gobierno, y que apoya los esfuerzos estadounidenses para asegurar una cadena de suministro de baterías y crear empleos.

En Kentucky, la fragilidad del mercado de vehículos eléctricos es evidente en el sitio de Ford, donde se han construido dos plantas, una al lado de la otra. Ford dejó en suspenso la segunda planta en forma indefinida, y citó

una demanda más débil que lo previsto de los mencionados vehículos.

BlueOval SK, la sociedad Ford-SK, ha estado en una campaña de contrataciones mientras se alista para abrir su primera planta, la que empleará a

2.500 personas en total. Las autoridades locales están convencidas de que ambas plantas con el tiempo entrarán en funcionamiento, lo que proporcionará los 5 mil puestos de trabajo prometidos.

“Está a toda máquina”, aseguró Daniel London, jefe de una agencia de desarrollo económico.

Mickey Townsend, de 55 años, hace poco dejó su empleo en el que empaçaba pedidos en un depósito de Amazon y pronto se va a incorporar a la planta de baterías como operadora de producción. El salario de US\$ 21 por hora en BlueOval SK representa un buen aumento, dijo.

Townsend dijo que no cree en los vehículos eléctricos, pero la inversión de miles de millones de dólares de Ford le da la seguridad de que el trabajo durará.

“Simplemente no los veo invirtiendo esa cantidad de dinero, y luego no poder seguir adelante”, manifestó.

Traducido por El Mercurio