

A continuación, hemos seleccionado cuatro artículos que nos han llamado la atención en relación con la electrificación del sector de automoción:

1. *Vehículos eléctricos: la revolución por fin está aquí (05/10/2021 - Especial Financial Times)*
2. *Los puntos de carga EV estarán sujetos a un corte de carga de nueve horas (13/09/21 de AM ONLINE)*
3. *Fábricas desiertas muestran cómo el auge del automóvil eléctrico en China fue demasiado lejos (21/9/21 de Bloomberg)*
4. *BMW y Audi entre los fabricantes de automóviles alemanes que siguen apostando por los coches de pila de combustible (9/9/2021 de Reuters)*

Esta combinación de artículos nos ha parecido interesante porque todos ellos aportan una visión diferente sobre el desarrollo del vehículo eléctrico en un futuro próximo: Desde el apasionante futuro descrito en el Especial de Financial Times, que anuncia un cambio disruptivo arrollador, hasta las dudas que están surgiendo en el Reino Unido sobre la capacidad de su red eléctrica para soportar la demanda. Pasando por los fabricantes (no sólo chinos y japoneses) que siguen investigando el desarrollo de la pila de combustible (hidrógeno), o las sorprendentes historias de inversión desproporcionada en algunos mercados como el chino.

Vehículos eléctricos: la revolución por fin está aquí

Especial Financial Times (artículo traducido del inglés)

05/10/2021

Peter Campbell en Londres y Joe Miller en Múnich

A principios de año, los ejecutivos del fabricante de automóviles eléctricos Polestar elaboraron ambiciosos planes de ventas para el Reino Unido. En cuestión de semanas, tuvieron que romperlos. La demanda estaba aumentando tan rápidamente que los nuevos objetivos eran un tercio más altos. Hoy en día, la compañía respaldada por Volvo realiza alrededor de 1.000 pruebas de demostración al mes solo en el Reino Unido. Cada semana, las reservas de nuevos espacios para hacer los test se agotan en una hora desde que están disponibles. Hasta hace cuatro años, Polestar se especializaba en la puesta a punto de motores de combustión de alto rendimiento: ahora se ha transformado en una de las empresas que intentan aprovechar la creciente demanda de automóviles eléctricos de batería. "Este no es el nicho de mercado que era hace dos o tres años", dice el jefe de Polestar en el Reino Unido, Jonathan Goodman. Este extraordinario aumento en la demanda se está dejando sentir en todo el mundo, desde Shanghai hasta Stuttgart, Tokio y Toronto, y tanto en nuevas marcas y como en los gigantes establecidos de la industria.

Es particularmente agudo en Europa. Uno de cada 12 coches vendidos en todo el continente entre abril y junio de este año funcionó solo con baterías. Si se cuentan los modelos híbridos que utilizan tanto un motor como una batería, esto se eleva a uno de cada tres. Las ventas de coches eléctricos en Europa han pasado de 198.000 en 2018 a 1,17 millones estimados para este año. Los vehículos eléctricos todavía solo constituyen alrededor del 1 por ciento de la flota mundial de automóviles de pasajeros, pero las ventas están despegando rápidamente. Dentro de cuatro años, se espera que una cuarta parte de los coches nuevos comprados en China y casi el 40 por ciento de los comprados en

Alemania sean eléctricos, según BloombergNEF. Se pronostica que las ventas globales de vehículos eléctricos alcanzarán los 10,7 millones en 2025 y luego los 28,2 millones en 2030.

Hasta hace poco, para muchos conductores, los vehículos eléctricos parecían un tema para el futuro: pero ahora es común imaginar que su próximo automóvil será eléctrico. De vez en cuando, un cambio lento de repente comienza a acelerarse a un ritmo frenético. Eso es lo que está sucediendo con los vehículos eléctricos. En un espacio de tiempo relativamente corto, la transformación en la industria de automoción ha pasado de la primera marcha a la quinta. Dada la importancia de la fabricación de automóviles para muchas economías, la sacudida que está empezando a convulsionar la industria tiene enormes implicaciones para el empleo, el desarrollo urbano e incluso la geopolítica.



Andy Palmer, el ex ejecutivo de Nissan que ayudó a lanzar en 2010 el primer automóvil eléctrico producido en masa de la industria, el Nissan Leaf, cree que el cambio es "como pasar del caballo al automóvil". "Es así de sísmico, lo cambia todo, y hasta tal punto que cualquier compañía que no pivote lo suficientemente rápido, que no invierta, es poco probable que sobreviva en el futuro", dice Palmer, quien ahora es CEO de la compañía de autobuses eléctricos Switch Mobility. Gran parte de la atención sobre los vehículos eléctricos se ha centrado en el

sorprendente éxito de Tesla o las ambiciones agresivas de un grupo de empresas chinas. Pero el otro cambio importante en el último año o dos ha sido la respuesta de los fabricantes de automóviles ya establecidos. Muchas de las marcas globales más grandes del mundo, que van desde Ford con su camión F150 Lightning, hasta VW y su gama ID, ahora están apostando su futuro a los vehículos eléctricos. En el Salón del Automóvil de Múnich de septiembre, la primera gran exposición europea en dos años debido a la pandemia, casi no se estrenaron nuevos modelos de gasolina. La industria de los automóviles eléctricos y conectados ha atraído más de \$ 100 mil millones en inversión desde principios de 2020, según McKinsey. Eso es solo el comienzo. Los fabricantes de automóviles han anunciado un total de 330.000 millones de dólares de inversión en tecnología eléctrica y de baterías en los próximos cinco años, según cálculos de la consultora AlixPartners, una suma que ha aumentado un 40 por ciento en los últimos 12 meses. "¿Es este un punto de inflexión?", pregunta Andrew Bergbaum, director general de AlixPartners. "Creo que la respuesta tiene que ser sí". Varios fabricantes han tomado medidas antes impensables: prepararse para eliminar gradualmente el motor de combustión interna por completo. A principios de este año, la compañía alemana a la que se le atribuye la invención del automóvil estableció uno de los calendarios más ambiciosos de la industria. A partir de mediados de esta década, los sistemas utilizados para construir todos los automóviles Mercedes-Benz pasarán a producir modelos eléctricos. "Estamos en un camino muy acelerado en comparación con lo que

pensábamos incluso hace unos años", dice Ola Källenius, director ejecutivo de Daimler, propietario de Mercedes.

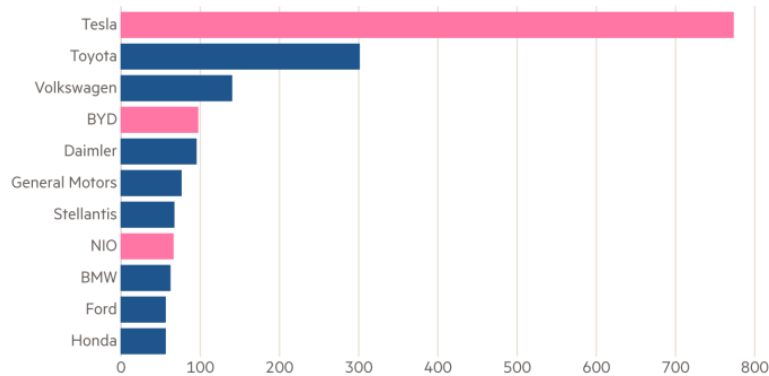
Presión para tener un aire más limpio

¿Por qué está sucediendo esto ahora? Parte de la explicación está en la política. Si bien los fabricantes de automóviles han hablado durante años sobre el lanzamiento de modelos eléctricos, la presión política los ha estimulado a hacer el primer esfuerzo concertado real para venderlos en números significativos. Las normas de emisiones en toda Europa condujeron a la primera gran ola de ventas de automóviles eléctricos el año pasado. Unos 734,000 modelos de baterías se vendieron en todo el continente en 2020 a pesar de los bloqueos pandémicos, según LMC Automotive, el doble del nivel de 2019 y más que los tres años anteriores juntos. Los tornillos regulatorios se están apretando. En menos de un mes, los gobiernos de todo el mundo se congregarán en Glasgow para la cumbre climática COP26, muchos de los cuales se espera que estén armados con promesas llamativas para reducir sus emisiones. Ambiciosos planes para expandir el uso de vehículos eléctricos son una de las formas más obvias de cumplir con esos objetivos.

Tesla versus the rest

Leading car companies by market capitalisation (\$bn)

■ Electric/hybrid vehicles-only



Source: Sentio
© FT

El Reino Unido ya ha anunciado planes para poner fin a la venta de automóviles de gasolina y diésel por completo para 2035, con Noruega tiene como objetivo alcanzar una fecha de eliminación más agresiva que 2025. La UE propone su propia prohibición de facto para 2035. Se espera que estos compromisos vayan en combinación con promesas de gasto para ayudar a impulsar, entre otras cosas, la instalación de los puntos de carga necesarios

para convencer a los consumidores de que cambien a la electricidad en masa.

"Los gobiernos están poniendo su dinero donde está su boca", dice Källenius. "La tarea más grande en que el gobierno y la industria pueden trabajar de la mano es la inversión en infraestructura". No solo los gobiernos nacionales están reduciendo las emisiones. Varias autoridades municipales están fijando peajes para la circulación de los automóviles más antiguos, empujando a los automovilistas urbanos a cambiar a vehículos más limpios, muchos de ellos recurriendo a modelos eléctricos. La "Zona de Emisiones Ultra Bajas" de Londres, que penaliza a los automovilistas con coches más antiguos, se expande este mes para incluir el área dentro de sus carreteras de circunvalación, un área que afecta a 2,6 millones de automóviles. París, Bruselas y Ámsterdam se encuentran entre las ciudades con esquemas similares, mientras que las restricciones a los modelos diésel más antiguos están vigentes en decenas de centros urbanos alemanes.

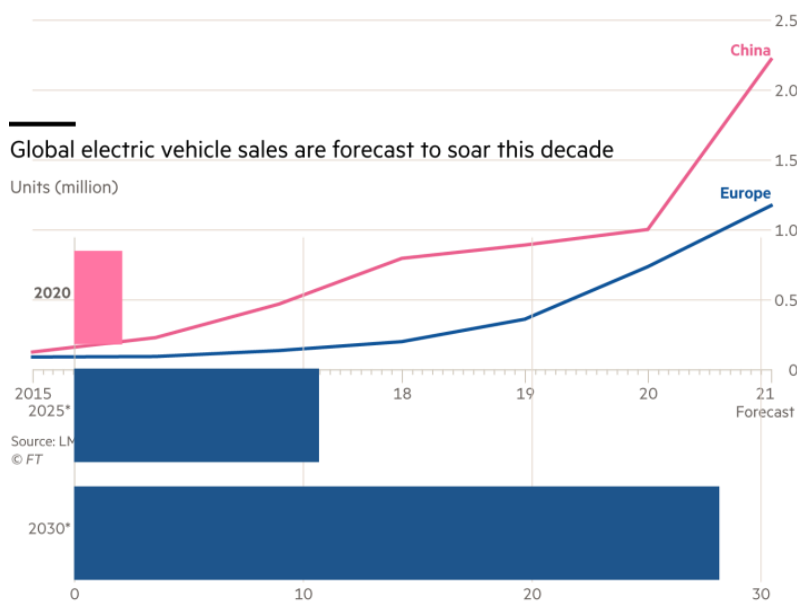
Modelos atractivos

La mayor razón de la revolución de los vehículos eléctricos en el mercado es la oferta de vehículos. Los coches ya están listos para atraer a todo tipo de compradores. Hasta hace poco, la falta de "producto" viable era la principal barrera para que los consumidores comprasen un coche eléctrico. Pero los fabricantes de automóviles han estado trabajando sin problemas para producir modelos de baterías

atractivos. Después de años de exagerar los modelos conceptuales en los salones del automóvil, los fabricantes de automóviles ahora ofrecen un conjunto de coches eléctricos para que los clientes los compren, desde pequeños coches urbanos hasta vehículos familiares más grandes, con docenas de modelos más planeadas en los próximos años. Si bien muchos siguen siendo más caros que los vehículos de gasolina, los vehículos eléctricos cuentan con costes de mantenimiento y funcionamiento sustancialmente más bajos, y aún más, a medida que aumentan los precios mundiales de la gasolina, añadiéndose que la mayoría de los gobiernos aún ofrecen generosos incentivos de compra. Hoy en día, hay alrededor de 330 modelos eléctricos o híbridos puros que combinan una batería y un motor tradicional a la venta, según los cálculos de AlixPartners, en comparación con sólo 86 hace cinco años. Ese número se disparará aún más, por encima de los 500 en 2025, en medio de una tromba de nuevos lanzamientos.

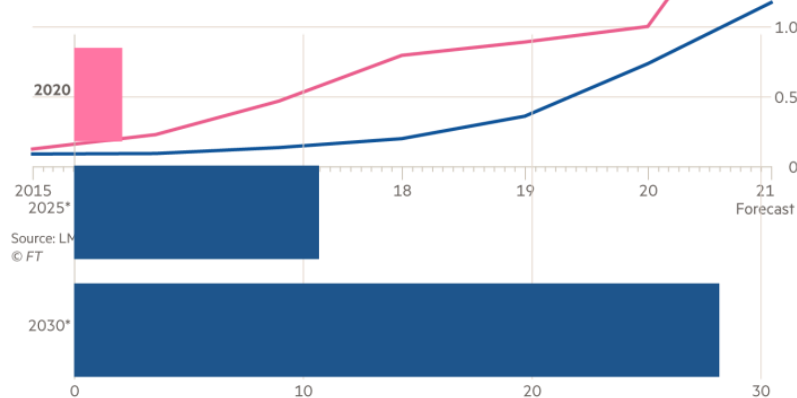
Can European electric vehicle sales eventually match China's?

Battery electric vehicle sales (units, million)



Global electric vehicle sales are forecast to soar this decade

Units (million)



*Projected Source: BloombergNEF © FT

Cuando la pandemia golpeó el año pasado, la mayoría de los fabricantes de automóviles controlaron el gasto en todos los proyectos, excepto en los más esenciales. Los desarrollos de motores de combustión se detuvieron, pero el gasto en tecnología eléctrica en realidad aumentó. "El Covid fue en realidad una de las mejores ayudas que la industria ha tenido en años, porque los obligó a ser disciplinados", dice Philippe Houchois, analista de automoción de Jefferies. Incluso para los ejecutivos experimentados, la

velocidad de la adopción ha sido sorprendente. Cuando el ex jefe de Renault, Thierry Bolloré, tomó el timón de Jaguar Land Rover en septiembre pasado, comenzó a elaborar planes de electrificación que en ese momento apenas existían. En los seis meses que se tardó en finalizar la estrategia, la industria fue testigo de tal "aceleración" que los primeros objetivos se desecharon por objetivos más ambiciosos.

"Mi equipo volvió a mí y me preguntó si podíamos ir más rápido", dice Bolloré. Sin embargo, a pesar de la emoción, hay focos de prudencia entre los mayores fabricantes de automóviles. Moverse demasiado rápido corre el riesgo de alienar a los clientes actuales que no pueden o no quieren cambiar, advierten algunos. "Si dices que el 50 por ciento del mercado en Europa será eléctrico puro en 2030, todavía existe el otro 50 por ciento, y si dices que no servirás [a este 50 por ciento], te estás encaminando hacia una reducción de mercado", dice el presidente ejecutivo de BMW, Oliver Zipse. El fabricante de automóviles alemán se ha comprometido a lanzar un modelo de batería en cada clase de vehículo para 2023, pero también ha colocado un gran stock en modelos híbridos que pueden conducirse durante parte del viaje con energía de batería, antes de activar sus motores tradicionales cuando están fuera de los límites de la ciudad. Y aunque las ventas de vehículos eléctricos están en auge tanto en Europa como en China, ambos mercados todavía dependen en gran medida de los

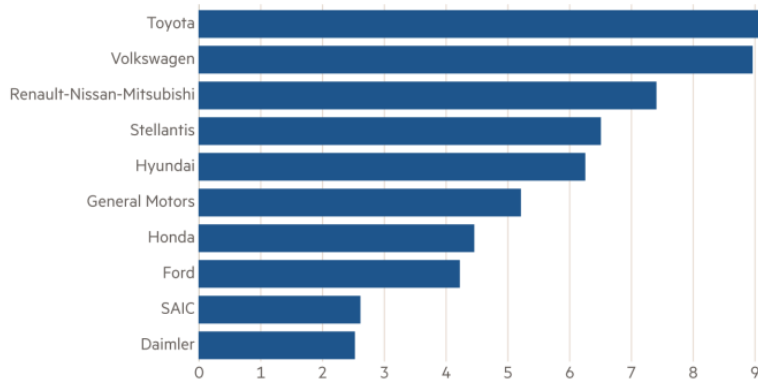
subsidios. "Todavía se está incentivando fuertemente a los clientes para comprar vehículos eléctricos en Europa, aunque el incentivo es más moderado en China", dice Houchois.

Producción de "bollos"

Una transformación tan rápida es una invitación a la disrupción. Los coches eléctricos, que son más sencillos de diseñar y fabricar que los modelos basados en el motor de combustión interna, han

The world's biggest car companies

By unit sales in 2020 (m)



Source: LMC
© FT

rebajado las barreras de entrada en una industria que alguna vez fue inexpugnable. La gran pregunta para los fabricantes de automóviles establecidos es si pueden forjar con éxito un futuro contra las amenazas de las nuevas empresas, que van desde Tesla hasta los recién llegados recientemente, y la gran cantidad de competidores chinos que están desesperados por obtener una participación en el mercado. Aunque Tesla ha ido viento en popa en los

últimos dos años, las señales recientes en los fabricantes de automóviles han sido positivas. Para empezar, han hecho rápidos avances tecnológicos. Los primeros coches eléctricos de los fabricantes establecidos tenían gamas limitadas y velocidades de carga deficientes. El lanzamiento del Tesla Model S en 2012, con un alcance anunciado de 260 millas entre cargas, estableció el estándar de la industria, y solo recientemente ha sido igualado por los últimos lanzamientos de Jaguar y Audi.

Pero los modelos más nuevos de los grandes jugadores son mucho más competitivos en precios, rango y rendimiento. "La realidad es que un automóvil eléctrico moderno es un buen automóvil para conducir", dice Goodman de Polestar. "Cuando [el ex jefe de Renault y Nissan] Carlos Ghosn dijo que los coches eléctricos eran el futuro hace 10 años, se equivocó. Pero lo son hoy". Es probable que los problemas iniciales, como los grandes retrasos en el VW ID3, su primer automóvil eléctrico dedicado, debido a fallos de software, es probable que se resuelvan en futuros modelos a medida que los fabricantes de automóviles se acostumbren a producir los nuevos modelos. "Hay una broma en la industria de que los vehículos eléctricos son como los "bollos"; el primero no es bueno, el segundo es mejor y el tercero es fantástico", dice Houchois.



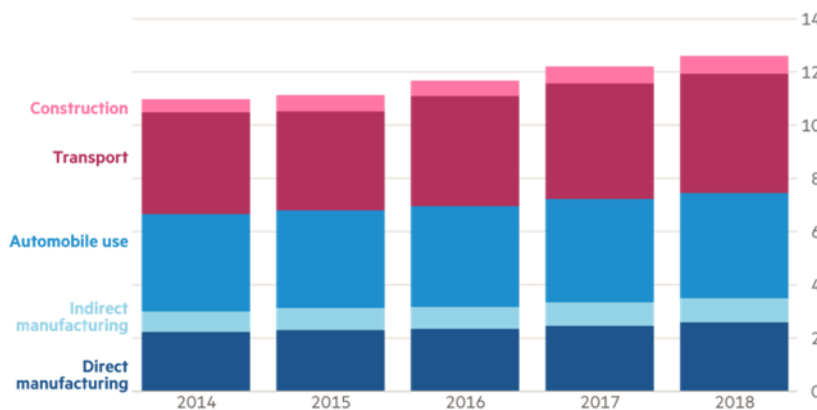
Una vista interior del nuevo Mercedes-Benz All-Electric EQS Sedán. A partir de mediados de esta década, los sistemas utilizados para fabricar los automóviles Mercedes pasarán a producir modelos eléctricos © Dimitrios Kambouris / Getty Images para Mercedes-Benz

Sin embargo, algunos fabricantes de automóviles sienten que están entrando en esta competición con una mano atada a la espalda. Las compañías eléctricas puras han

podido recaudar dinero o salir a bolsa con enormes valoraciones, mientras que los fabricantes establecidos cotizan a múltiplos de ganancias muy bajos. Solo un ejemplo: Nio de China, una start-up todavía profundamente en números rojos, está valorada en casi el doble del valor de Ferrari, el símbolo de generación de ganancias de la industria. La británica Arrival, un grupo de furgonetas que aún no ha construido un solo vehículo, cotizó en 13.600 millones de dólares a través de una fusión inversa, mientras que el fabricante estadounidense de camionetas pick-up eléctricas Rivian, busca una valoración de aproximadamente 80.000 millones de dólares cuando comience a cotizar a finales de este año. Pero el viejo imperio ha comenzado su contraataque. Polestar, la nueva marca eléctrica derivada de Volvo, tendrá un valor de 20.000 millones de dólares cuando salga a bolsa a través de una fusión inversa, lo que demuestra que hay esperanza en los grupos de automoción de llevarse algo del mercado mediante la creación de nuevas marcas.

Employment in the EU automotive industry

By sector (m)



Source: European Automobile Manufacturers' Association
© FT

Esto presenta una oportunidad para empresas como JLR, que planea hacer que la marca Jaguar sea completamente eléctrica para 2025. Herbert Diess, director ejecutivo del Grupo VW, dice que está menos preocupado por los nuevos competidores, que aún tienen que lidiar con las complejidades de la fabricación en masa y mantener contentos a sus clientes recién ganados con

centros de servicio que funcionen. "Es fácil mostrar un estudio de un automóvil eléctrico en un salón del automóvil, pero para construir una planta, la mayoría de ellos serán más lentos que nosotros", dice.

"La primera planta de la start-up china NIO estaba tan agobiada por los retrasos, que presentó la documentación de salida a bolsa después de haber fabricado tan solo 400 vehículos. Incluso Tesla, que

Diess ha elogiado en el pasado, ha tardado 15 años en alcanzar su posición actual con alrededor del 1 por ciento de las ventas mundiales de automóviles”, agrega.

Para los fabricantes de automóviles establecidos, la mayor amenaza podría provenir no de las nuevas empresas, sino de China. Si bien los jugadores locales de China, como SAIC y First Auto Works, no



pudieron competir con sus rivales internacionales en la era del motor, el cambio a los vehículos eléctricos les brinda la oportunidad de dominar un campo tradicionalmente ocupado por Alemania, Japón y los Estados Unidos. Una gran cantidad de empresas eléctricas, bien financiadas por gobiernos locales o por los principales fabricantes de automóviles y a menudo atendidas por exingenieros europeos, han

entrado en el mercado. Los primeros coches eléctricos fabricados en China ya se han colado en los concesionarios europeos, desde la marca MG, propiedad de SAIC, y nuevos grupos como NIO y Aiways. Pero en poco tiempo, estos recién llegados tendrán que competir con marcas que ya son familiares para los clientes, a medida que los fabricantes de automóviles establecidos lanzan sus nuevos modelos. El año pasado, nueve de cada 10 automóviles que salían del concesionario Reading de Volvo al oeste de Londres eran completamente de gasolina o diesel. Hoy en día, casi la mitad tiene tecnología híbrida o totalmente eléctrica. "Los planetas se están alineando", dice John O'Hanlon, jefe de Waylands Automotive, que dirige la instalación de Berkshire. "Lo que hemos notado en los últimos seis meses es la creciente conciencia de los clientes. La gente realmente viene y pregunta si esto puede funcionar para mí. Y muchos de ellos se van, pensando que podrían vivir con un coche eléctrico". En el pueblo de Little Chalfont, el concesionario VW se ha visto inundado de pedidos de automóviles ID3 por parte de automovilistas locales cuyo kilometraje es limitado y que pueden cargar sus nuevos modelos en sus carreteras. "La aceptación es enorme", dice Jonathan Smith, jefe del grupo de distribuidores Citygate, y propietario de la instalación. "El ritmo es fenomenal, una vez que exista la infraestructura para soportarlo no habrá forma de detenerlo".

2- Los puntos de carga EV estarán sujetos a un corte de carga de nueve horas



13/09/2021

AM ONLINE
AUTOMÓVILES MANAGEMENT

(artículo traducido del inglés)

Los puntos de carga de vehículos eléctricos (EV) estarán preprogramados para apagarse durante nueve horas cada día como parte de los esfuerzos para aliviar la presión sobre la red eléctrica nacional a medida que más automovilistas realicen el cambio a un EV.

Según la normativa presentada ante la Organización Mundial del Comercio, los nuevos cargadores en el hogar y el lugar de trabajo no funcionarán entre las 8 a.m. y las 11

a.m. y entre las 4 p.m. y las 10 p.m.

También se prevé un 'retraso aleatorio' de hasta 30 minutos, cuando haya una gran demanda por parte de los automovilistas, ha informado el diario The Times.

AM entiende que los propietarios podrán cancelar los horarios preestablecidos para tener en cuenta a los trabajadores nocturnos y las personas que tienen horarios diferentes.

Los cargadores públicos y los cargadores rápidos, en autopistas y carreteras A, estarán exentos.

Tanya Sinclair, directora para el Reino Unido e Irlanda de ChargePoint, dijo: "**Las preocupaciones en torno a la red del Reino Unido para apoyar la carga de vehículos eléctricos están aumentando.**"

"El desafío para el Gobierno, y tal vez para el sistema eléctrico en general, es garantizar que los consumidores utilicen activamente los cargadores inteligentes y administrar la infraestructura de carga existente ya que ésta no es inteligente".

El Daily Mail de hoy **informó que se ha pronosticado que los vehículos eléctricos crearán una demanda adicional de energía de 18GW en el Reino Unido en las horas pico para 2050, según National Grid (el equivalente a seis centrales nucleares de Hinkley Point).**

Nota: Hinkley Point power station (HPC) es un proyecto para construir una central nuclear de 3.200 MWe con dos reactores EPR en Somerset, Inglaterra (ver https://en.wikipedia.org/wiki/Hinkley_Point_C_nuclear_power_station).

Sin embargo, National Grid ha estimado que el 80% de los conductores de vehículos eléctricos utilizarán la carga inteligente para 2050, lo que ayudará a equilibrar casi la mitad de las demandas de energía de vehículos eléctricos del Reino Unido. De forma que alrededor del 45% de los hogares ayudarán activamente a equilibrar la red, ofreciendo hasta 38GW de electricidad flexible para ayudar a administrar los picos y llenar los valles de la demanda.

El mes pasado, AM informó que un grupo **de 13 parlamentarios y Lord Lilley habían condenado el plan del Gobierno de poner fin a la venta de nuevos automóviles e industriales de gasolina y diésel para 2030.**

Estaban respaldando un nuevo informe del Grupo Parlamentario de Todos los Partidos (APPG), que sugería siete formas alternativas de reducir las emisiones.

El presidente de APPG, Craig Mackinlay, dijo que el Gobierno carece del coraje para enfrentarse a los "fanáticos del clima". Este dijo: "es imperativo que traigamos a la mayoría del electorado junto con nosotros en los cambios que se les exigen. No usar una tonelada de directivas no consultadas. Debe ser a través de la consulta, el consenso y un debate racional sobre el coste y las alternativas. Eso significará compromisos en todos los lados de la agenda verde. Sobre todo, utilizando el sentido común y soluciones prácticas y alcanzables".

Septiembre 21, 2021 11: 35 AM

3- Fábricas desiertas muestran cómo el auge del automóvil eléctrico en China fue demasiado lejos

Bloomberg

(artículo traducido del inglés)

Fábrica de Bordrin en Nanjing.

(Foto a la derecha)

Los visitantes del sitio web de Byton son recibidos con imágenes de brillantes coches eléctricos que se deslizan por unas calles bien cuidadas. Aquellos que visitan la factoría del fabricante de automóviles en Nanjing, al este de China, pueden estar menos impresionados. La planta es moderna y enorme, brillando bajo el cálido sol de verano. Pero hay un silencio total. La producción se ha suspendido desde que comenzó la pandemia y no hay nadie alrededor, excepto un guardia de seguridad solitario.



Hay una situación similar en toda la ciudad en Bordrin Motors. La maleza salpica el perímetro de la fábrica y hay un aviso judicial pegado en la puerta principal que anuncia la bancarrota del fabricante de automóviles eléctricos.

Bordrin y Byton representan la otra cara del éxito de los vehículos eléctricos de China. Si bien fabricantes estrellas locales como Nio y [Xpeng](#) han aumentado su facturación en miles de millones de dólares y ahora están vendiendo automóviles en números que rivalizan con Tesla, varias decenas de fabricantes se han quedado en el camino, incapaces de recaudar las cantidades ingentes de capital necesarias para fabricar automóviles a escala.

En muchos casos, fueron atraídos por los gobiernos provinciales con dinero en efectivo y otros incentivos para hacer realidad el sueño de Beijing de convertir a China en una potencia de vehículos eléctricos. Las autoridades locales ayudaron a los fabricantes a establecer fábricas que prometían empleos y desarrollo, si tenían éxito. Pero la marea comenzó a cambiar en noviembre, cuando los reguladores pidieron a los gobiernos regionales que revisaran e informaran sobre la escala de su apoyo a la industria automotriz.

Alarmado por la inversión desenfrenada en el sector, y las bancarrotas y fábricas "zombi" que vinieron con él, Beijing está pisando el freno.

"Tenemos demasiadas empresas de vehículos eléctricos", dijo Xiao Yaqing, ministro de Industria y Tecnología de la Información de China, a los periodistas el 13 de septiembre. Se alentarán las fusiones y adquisiciones a medida que el mercado necesite concentrarse aún más, dijo. El gobierno también está considerando establecer límites de producción para el sector de vehículos eléctricos, dijeron personas familiarizadas con el asunto a Bloomberg News este mes, y las provincias no pueden dar luz verde a nuevos proyectos hasta que la capacidad excedente esté en línea. Los recursos también se canalizarán a unos pocos centros de vehículos eléctricos seleccionados.

Las medidas son una posible señal de advertencia para los inversores que han invertido dinero en los fabricantes de vehículos eléctricos y las tecnologías que los respaldan durante el año pasado.

Hay unos 846 fabricantes de automóviles registrados en China, y más de 300 de ellos producen automóviles de nueva energía, definidos vagamente como vehículos eléctricos o híbridos enchufables. La gran mayoría son nombres irreconocibles en otros lugares. Solo en 2020, el país agregó una nueva capacidad de producción de alrededor de 5 millones de unidades, aproximadamente cuatro veces el número real de vehículos eléctricos vendidos en China ese año. Según los reguladores, casi la mitad de esa capacidad no estaba en uso.

Bordrin, fundada por el ex ejecutivo de Ford Huang Ximing en 2016, apuntaba a una producción anual de 700,000 automóviles en tres fábricas. Pero se quedó sin dinero y quebró antes de producir ni siquiera uno. Huang no respondió a los mensajes en busca de comentarios enviados a través de WeChat.

China no tiene un expediente público de bancarrotas, pero desde el año pasado, se sabe que al menos una docena de fabricantes de vehículos eléctricos se han sometido o han tenido que ser reestructurados para evitar su insolvencia.

"Esta es una especie de sacudida competitiva capitalista clásica", dijo Gary Dvorchak, director gerente de la asesoría de inversiones Blueshirt Group, con sede en Beijing. "Obtienes un millón de empresas y luego tienes una situación de exceso de oferta. El proceso de quiebra suele ser mucho más lento en China porque las empresas reciben apoyo del gobierno. Pero eventualmente, algunos tienen que morir y el dolor infligido para que esas muertes sucedan puede ser alto".

Byton al menos todavía existe. El fabricante de automóviles, cofundado por ex ejecutivos de BMW y Nissan, suspendió todas las operaciones nacionales y despidió al personal en julio del año pasado, ya que la pandemia hizo más difícil poner en marcha su negocio. Incluso antes del COVID, la compañía ya pasaba dificultades para cumplir con los plazos anunciados para producir y entregar su primer modelo, aunque su sitio web todavía acepta reservas para automóviles.

'Capacidad inactiva'

Las cosas comenzaron a mejorar en enero de este año, cuando Byton firmó un acuerdo de cooperación estratégica con el fabricante de iPhone Foxconn Technology Group (con la ayuda de la Zona de Desarrollo Económico y Tecnológico de Nanjing) para comenzar la producción en masa del SUV Byton M-Byte para el primer trimestre de 2022. Pero Foxconn ha estado retirando personal de la planta de Nanjing después de que uno de los mayores acreedores del fabricante de automóviles comenzase a tomar el control de la administración, informó Bloomberg en julio, y la semana pasada, el periódico Nikkei dijo que la colaboración se había puesto en suspenso debido al empeoramiento de la situación financiera de Byton.

Un representante de Byton declinó hacer comentarios para este reportaje.

La provincia de Jiangsu, donde se encuentra Nanjing, se esforzó por convertirse en un centro de vehículos eléctricos, atrayendo \$ 32 mil millones de inversión en la industria de automoción en los seis años hasta 2020. Ahora, es sede de más de 30 fabricantes de automóviles. Pero se convirtió en el foco de una investigación ordenada por Beijing a principios de este año, que encontró que algunas autoridades locales habían estado repartiendo exenciones fiscales e incentivos de tierras para atraer a los fabricantes de automóviles que estaban más allá del alcance de las pautas gubernamentales. Esto resultó en "problemas importantes de bajas tasas de utilización de la capacidad de producción y capacidad ociosa", dijeron funcionarios provinciales de Jiangsu en un comunicado en febrero, sin dar más detalles.

"Los gobiernos locales tenían grandes expectativas para el desarrollo de compañías de vehículos de nueva energía, con la esperanza de aprovechar las oportunidades del sector e impulsar la expansión económica local", dijo Cui Dongshu, secretario general de la Asociación de Automóviles de Pasajeros de China, en una entrevista. "Los inversores también vieron un enorme potencial de ganancias. Esto ha resultado en un exceso de capacidad".

La fábrica de Nanjing de Yinlong New Energy comenzó construirse en 2017 con una inversión total planificada de 10.000 millones de yuanes (1.600 millones de dólares). La producción se estableció en 30,000 vehículos

comerciales de nueva energía, principalmente autobuses eléctricos, y también hubo planes de fabricación de baterías eléctricas. La producción debía comenzar en 2018, pero hoy la planta está casi abandonada. La basura se ha acumulado a lo largo de sus paredes y las carreteras que conectan los edificios en el interior están desiertas, sus entradas tapiadas.

El mayor accionista de la compañía, Gree Electric Appliances, dijo que todavía hay margen para la colaboración, ya sea para reforzar la utilización de la capacidad y la competitividad del fabricante de automóviles, o para impulsar su tecnología de baterías.

Algunos de los fabricantes de automóviles establecidos de China están observando todo esto con una sensación de inevitabilidad. Zhejiang Geely Holding Group, uno de los fabricantes de automóviles privados más grandes del país con una gama de marcas que abarcan desde vehículos de mercado masivo hasta autos de carreras de ultralujo fabricados por Lotus, al cual controla, ve en esto un ciclo natural que conllevará algunas bajas.

"Hay empresas que se apresuran a construir una, dos, tres, cinco fábricas, a pesar de que su primer automóvil aún no está en el mercado", dijo el CEO de Group Lotus Plc, Feng Qingfeng.

"Cuando todo el mundo piensa que es fácil hacer coches, la gente se sumerge en la fabricación de coches. Cuando se dan cuenta de que el negocio del automóvil no es tan fácil, dejan de invertir", dijo. "Es la mano invisible de la economía de mercado que llama al orden".

4- BMW y Audi entre los fabricantes de automóviles alemanes que siguen apostando por los coches de pila de combustible

Los fabricantes de automóviles están considerando un posible gobierno de coalición alemán que contenga al Partido Verde

22/09/2021

Reuters

(artículo traducido del inglés)



BMW

La marca BMW ha desarrollado un prototipo de coche de hidrógeno basado en su SUV X5, en un proyecto ya financiado en parte por el gobierno alemán.

La energía contenida en una batería (Vehículo eléctrico enchufable) puede ser la favorita para convertirse en la tecnología del futuro, pero los principales fabricantes de automóviles alemanes como Mercedes, BMW y Audi no descartan el hidrógeno.

Estos fabricantes de automóviles están desarrollando prototipos de vehículos de pasajeros de pila de combustible junto con sus modelos de vehículos eléctricos convencionales (de baterías) como parte de los preparativos para abandonar los combustibles fósiles.

Están cubriendo sus apuestas, calculando que un cambio en los vientos políticos podría cambiar el equilibrio hacia el hidrógeno en una industria influida por la decisión vanguardista de Tesla de producir vehículos eléctricos basados en baterías.

El hub de automoción global de Alemania está en el punto de mira. Ya está apostando miles de millones de euros en combustible de hidrógeno en sectores como el acero y la producción de elementos químicos para cumplir así con los objetivos climáticos, y las elecciones reñidas de este mes podrían ver a los Verdes entrar en el gobierno de coalición e impulsar aún más la tecnología.

BMW es el mayor defensor del hidrógeno entre los fabricantes de automóviles de Alemania, trazando un camino hacia un modelo de mercado masivo alrededor de 2030. La compañía también tiene un ojo puesto en el cambio de las políticas de hidrógeno en Europa y en China, el mercado de automóviles más grande del mundo.

La marca BMW ha desarrollado un prototipo de coche de hidrógeno basado en su SUV X5, en un proyecto ya financiado en parte por el gobierno alemán.

Jürgen Guldner, quien encabeza el programa de automóviles de pila de combustible de hidrógeno de BMW, dijo a Reuters que la marca construiría una flota de prueba de cerca de 100 automóviles en 2022. Tanto si esta tecnología esté impulsada por la política o por la demanda, estaremos listos con un producto", dijo, y agregó que su equipo ya está trabajando para desarrollar los vehículos de próxima generación. "Estamos a punto de llegar allí y estamos realmente convencidos de que veremos un gran avance en esta década", dijo.

La marca premium Audi del Grupo Volkswagen dijo a Reuters que había reunido a un equipo de más de 100 mecánicos e ingenieros que están investigando las pilas de combustible en nombre de todo el Grupo VW y había construido algunos prototipos de automóviles.

Hidrógeno demasiado costoso por ahora

El hidrógeno es visto como una apuesta segura por los fabricantes de camiones más grandes del mundo, como Daimler Truck Truck, Volvo Trucks y Hyundai, porque las baterías son demasiado pesadas para los vehículos comerciales de larga distancia.

La tecnología de pila de combustible, donde el hidrógeno pasa a través de un catalizador, produciendo electricidad, es por ahora demasiado costosa para los automóviles de consumo del mercado masivo. Las pilas son complejas y contienen materiales caros, y aunque el reabastecimiento de combustible es más rápido que la recarga de la batería, la infraestructura es más escasa.

El hecho de que el hidrógeno esté tan atrasado en la carrera hacia el mercado asequible también significa que incluso algunos campeones de la tecnología, como los Verdes de Alemania, favorecen priorizar los automóviles de pasajeros con batería eléctrica porque los ven como la forma más rápida de alcanzar su objetivo principal de descarbonizar el transporte. Sin embargo, los Verdes respaldan el uso de combustible de hidrógeno para barcos y aviones y quieren invertir fuertemente en hidrógeno "verde" producido únicamente a partir de fuentes renovables.

"El hidrógeno jugará un papel muy importante en la industria del transporte", dijo Stefan Gelbhaar, portavoz de política de transporte del partido en el Bundestag.

Sin embargo, la política puede ser impredecible: el diésel pasó de santo a pecador tras el escándalo de fraude de emisiones de diésel de VW, que salió a la luz en 2015.

Algunos fabricantes de automóviles ven la tecnología del hidrógeno como una póliza de seguro, ya que la UE apunta a una prohibición efectiva de los automóviles de combustibles fósiles a partir de 2035.

El año pasado, Daimler dijo [que reduciría la producción del Mercedes-Benz GLC F-CELL](#), un SUV de pila de combustible, pero una fuente familiarizada con los planes de la compañía dijo que el proyecto podría revivirse

fácilmente si la Comisión Europea o un gobierno alemán con participación verde deciden promover los autos de hidrógeno.

"Nos estamos enfocando primero en la electricidad [de batería], pero estamos en estrecha cooperación con nuestros camioneros", dijo Jörg Burzer, jefe de producción de Daimler, cuando se le preguntó sobre ese enfoque. "La tecnología siempre está disponible".

Hidrógeno X5

Durante años, los fabricantes de automóviles japoneses Toyota, Nissan y Honda, y Hyundai de Corea del Sur, estuvieron solos en el desarrollo e impulso de automóviles de pila de combustible, pero ahora tienen compañía.

China está expandiendo su infraestructura de abastecimiento de hidrógeno, con varios fabricantes de automóviles que ahora trabajan en automóviles de pilas de combustible, incluido Great Wall Motor, que planea desarrollar SUV impulsados por hidrógeno.

La UE quiere construir más estaciones de servicio de hidrógeno para vehículos comerciales. El analista de automoción de Fitch Solutions, Joshua Cobb, dijo que es probable que el bloque solo comience a impulsar los automóviles de pasajeros de hidrógeno dentro de dos o tres años, dado que todavía estaba viendo cómo pagar el impulso del automóvil eléctrico de batería y cómo obtener suficiente hidrógeno "verde" de fuentes renovables.

Pero agregó: "No está fuera de los límites pensar que si los Verdes (alemanes) llegan al poder podrían acelerar el impulso para adoptar regulaciones que favorezcan a los automóviles de pila de combustible de hidrógeno".

Guldner de BMW reconoció que la tecnología de hidrógeno era demasiado cara para ser viable para el mercado de consumo hoy en día, pero dijo que los costes disminuirían a medida que las compañías de camiones inviertan en la tecnología para llevar vehículos de celdas de combustible al mercado a escala.

Para demostrar el prototipo de hidrógeno X5 de BMW, Guldner llevó a Reuters a dar un paseo a 180 km (112 millas) por hora en una autopista cerca de la sede del fabricante de automóviles en Munich y, en pocos minutos, puso suficiente combustible para correr 500 km usando una bomba de gas de hidrógeno en una estación de combustible Total.

Guldner dijo que BMW veía los vehículos de pila de combustible de hidrógeno como "complementarios" a su futura gama de modelos eléctricos de batería, proporcionando una alternativa para los clientes que no pueden cargar en casa, quieren viajar lejos y repostar rápidamente. El motor del X5 de hidrógeno es el mismo que el iX totalmente eléctrico de BMW". Cuando el futuro es cero emisiones, creemos que tener dos respuestas es mejor que una", agregó.

Ventas bajas

Sin embargo, Cobb de Fitch Solutions dijo que aún pasarían años antes de que cualquier apoyo político europeo para los automóviles impulsados por hidrógeno se tradujera en ventas significativas.

De hecho, la consultora LMC pronostica que varios usos del hidrógeno -en vehículos comerciales, aviación y almacenamiento de energía- estimularían su adopción en automóviles de pasajeros, pero a largo plazo.

"Simplemente no vamos a llegar allí pronto", dijo Sam Adham, analista senior de LMC. LMC estima que en 2030 los modelos de pila de combustible de hidrógeno sumarán solo el 0,1% de las ventas en Europa, y **las ventas sólo despegarán después de 2035.**

Sigue habiendo divisiones sobre las perspectivas de la tecnología en la industria de automoción mundial, e incluso dentro de los grupos de automoción.

Audi podría estar investigando las pilas de combustible, por ejemplo, pero el CEO del Grupo VW, Herbert Diess, ha sido mordaz sobre los automóviles impulsados por hidrógeno". El coche de hidrógeno ha demostrado no ser la solución al cambio climático", dijo en un tuit este año. "Los debates simulados son una pérdida de tiempo".

Stephan Herbst, director general de Toyota en Europa, tiene una visión diferente.

Hablando en su papel como miembro del grupo empresarial Hydrogen Council, que pronostica que el hidrógeno alimentará a más de 400 millones de automóviles para 2050, Herbst dijo que confiaba en que ahora que los gobiernos habían establecido ambiciosos objetivos de reducción de carbono, impulsarían el hidrógeno junto con los automóviles eléctricos de batería.

"Creemos firmemente que esto no es una cuestión de uno u otro", agregó. "Necesitamos ambas tecnologías".