

# La industria del automóvil, crucial para la prosperidad de Europa y de Navarra

Por Mikel Irujo  
Amezaga



Según datos de la Comisión Europea, el sector del automóvil representa el 7% del PIB; 13,8 millones de europeos trabajan en las más de 17.300 empresas de este sector, lo que representa el 6,1 % del empleo total de la UE, y 60.000 millones de euros al año son destinados a la inversión en innovación (el 30% del total del I+D+i europeo). De hecho, alrededor del 30% de las patentes automotrices globales se originaron en países europeos. Y, por si fuera poco, la industria automotriz contribuyó con alrededor del 10% a las exportaciones de Europa en 2022.

Sin embargo, el *statu quo* está siendo desafiado y la industria se enfrenta a transformaciones masivas en curso, como el cambio de los motores de combustión interna, a los sistemas de propulsión electrificados, y un cambio en el enfoque del hardware, a

la diferenciación a través del software (McKinsey).

Ante este escenario, Navarra no es ajena a estos cambios y se enfrenta a la denominada doble transformación ecológica y digital. Por ejemplo, los vehículos modernos pueden tener hasta 150 unidades de control en una arquitectura de software distribuida. Estas fuerzas transformadoras se solapan con un entorno macroeconómico desafiante en Europa, que incluye el aumento de los costos de la energía, la inflación y las tensiones geopolíticas. Lo que ha permitido la entrada de nuevos participantes en Europa y también en el extranjero, especialmente en el que ya es el mercado automotriz más grande del mundo, China.

En 2022, el gigante asiático superó por primera vez a Alemania en exportaciones de vehículos ligeros, con exportaciones de unos 3,0 millones de vehículos, en contraste con los 2,6 millones del país germano. En este sentido, el pasado 6 de septiembre, el *New York Times* informaba que "China está inundando el mundo del coche... principalmente para los modelos de gasolina". Además, el rotativo

estadounidense destacaba que "cuando los hogares chinos compran automóviles, eligen cada vez más vehículos eléctricos de fabricantes locales... el resultado es una inmensa oferta de modelos a gasolina que los consumidores chinos ya no quieren, pero que aún se venden en el extranjero" y que "los astilleros a lo largo del río Yangtsé están construyendo una flota de barcos de transporte de automóviles que actúan como estacionamientos flotantes gigantes, capaces de transportar 5.000 o más automóviles a la vez". En este sentido, cabe destacar que en 2022 se vendieron cerca de 23 millones de turismos en el país asiático, seguido por Estados Unidos y Europa (UE, RU y países EFTA) con algo menos de 13 millones cada uno. Por su parte, las ventas de vehículos eléctricos nuevos en el país asiático aumentaron un 82% en 2022 en comparación con el año anterior. Lo que representó para China el 59% de las ventas mundiales de vehículos eléctricos, consolidando su posición como el mercado de vehículos eléctricos más grande del mundo y como el mayor productor con el 64% del volumen mundial (World Economic Forum). En

otras palabras, el dragón asiático es el mayor mercado del automóvil, casi tanto como Europa y Estados Unidos juntos, y ya han apostado por la electrificación de manera masiva. ¿Qué podemos hacer los europeos ante este reto? Son varias las respuestas. La revisión de la política comercial común es imperiosa, nos jugamos mucho. Tal y como reconoce el propio Consejo de la UE "que acelere la revisión de la política comercial común europea, proceso iniciado ya en 2021, con el fin de asegurar que los productos importados se vendan a un precio justo y equitativo en la UE, con independencia de su lugar de procedencia y proteja a nuestra industria de los perjuicios y hacer frente a la competencia desleal por parte de empresas extranjeras, como en el caso del dumping y las subvenciones". Por supuesto no es la única respuesta. Hay que flexibilizar y simplificar buena parte de la legislación, que nos permita introducir de manera más ágil los cambios constantes que estamos viviendo. El nuevo marco de ayudas de Estado abre una nueva ventana de posibilidades, pero para ello sería necesaria la articulación de un mecanismo europeo que apoye una transición justa, equitativa y exitosa para las regiones de la industria automotriz. Lo anterior son grandes reformas que tiene que impulsar la UE, pero ¿qué podemos hacer a nivel local en Navarra? En 2022, por impulso de Gobierno de Navarra y otros 33 gobiernos, se crea la Alianza de Regiones con Industria de Automoción (ARA) que se

ha reunido el pasado 9 de noviembre en Pamplona-Iruña, y que tiene como objetivo garantizar que la transformación sostenible no deje a ninguna región europea atrás.

Ante esta realidad, los diferentes informes tienen siempre un denominador común, necesitamos reforzar nuestro ecosistema. El mismo que hizo fuerte a Europa en la era de los motores de combustión interna y ahora tiene que traducirse para servir a la era de los coches electrificados y autónomos.

Es aquí donde tenemos una gran oportunidad, ser más competitivos y acelerar todo lo que esté en nuestra mano para convertirnos en referentes de la transición energética y la economía circular. Así como reforzar el tejido de proveedores de Navarra, apoyando las inversiones a las que se enfrentan, especialmente las Pymes. La determinante ayuda a la capacitación y formación superior y profesional, así como el sostén de nuestro sistema de innovación y desarrollo.

Por tanto, un futuro próspero para la industria automovilística europea dependerá de la eficacia y rapidez con la que responda la UE, pero también de lo que a nivel local seamos capaces de reforzar en nuestro ecosistema. Lo que sí es un hecho es que tenemos una oportunidad en nuestras manos, pero con la necesidad urgente de actuar. ●

*El autor es doctor en Derecho y consejero de Industria y Transición Ecológica y Digital Empresarial del Gobierno de Navarra*