

Análisis

¿Podría ser España el Japón de Europa para el automóvil?

El país debería apostar por diseñar un coche de hidrógeno verde para comercializarlo en el mercado interior y más adelante en el exterior

Joaquín Abós *International banking & business advisor*

El pasado 20 de junio en estas mismas páginas proponía que España se lanzara a producir coches diseñados por nosotros, en colaboración estrecha entre el sector público y privado, lo que en inglés se llama PPP, *public, private partnership*. Pedía, ante los cambios en el transporte, sociales y climáticos, actuar anticipándose, con visión global, flexibilidad y liderazgo. Acababa diciendo: “¿Quién va aceptar el reto y tomar ese nuevo liderazgo?”. Y citaba el ejemplo de Corea hace 40 años. El artículo tuvo un impacto en otros medios que yo desconocía, también entre directivos de ingenierías y entidades financieras. Estos conocían el papel que desempeñé en la implantación de GM en Zaragoza en 1972-1980. Se preocupan por la deslocalización, y que este sector automovilístico, el segundo más importante tras el turismo, sufriera dramáticamente al ser, incluida Seat, todas fábricas de capital extranjero. Yo pienso: Jaguar y Land Rover, dos marcas británicas mundialmente famosas y líderes en su rama, son desde 2008 de la India, ya que se las compró a Ford Tata Motor Co, filial del gran grupo industrial Tata, creado en 1945, que emplea a 725.000 y dueño del famoso Hotel Taj Majal, donde he pasado unos días en Bombay, visitando bancos. Y no las ha deslocalizado.

Tata también se quedó en 2004 con Daewoo, de Corea, creada en 1967 pero en pérdidas a partir del 2000. La conocí bien pues financé su implantación en Uzbekistán (UzDaewoo Factory) en mis años en el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo. También se hizo con Hispano Carrocera de Zaragoza para autobuses y autocares, cerrada en 2013, anticipo de lo de Nissan, pero por otras razones. Pero es que en el consejo de Tata Motor hay representantes de alto nivel profesional de los antiguos dueños británicos, que velan para que no se deslocalicen fuera del Reino Unido. Así ha sido al menos hasta el mes pasado, con el Dr. Ralph Speth, consejero delegado de Jaguar Land Rover y director no ejecutivo de Tata Motors.

¿Cuántos españoles de nivel internacional y gran experiencia en el sector están en los consejos de las matrices de sus fábricas españolas? No lo sé. Espero que los haya. Por el bien del sector. El mercado está en un proceso de cambio. No se sabe cuál es el coche del futuro. Ahora está introduciéndose el coche híbrido y/o eléctrico. Europa ha apostado por ello y, por tanto, España va en esa estela. Con todos sus problemas sin resolver. Y nada climático globalmente.

Desde enero de 1973, en la misión a Tokio para vender Zaragoza como lugar para implantar una factoría de automóviles, y luego en mis puestos directivos en banca



GETTY IMAGES

internacional con sucursales allí, he seguido bastante de cerca, con admiración, lo que se hace en Japón. Contrariamente a Europa, su apuesta no es por el coche eléctrico sino por el de hidrógeno verde (HV). Y mi también admirada y bien conocida Corea ha comenzado con la producción por Hyundai, dueño también de LG, del Hyundai Nexo HV. Japón, que produce 9,5 millones al año de coches, solo tras China (21 millones) y los EE UU (12 millones), ya produce coches HV.

Toyota, primer productor (30%) con el Mirari (futuro, en japonés) y Honda, segundo (15%), con el Clarity. Han hecho una apuesta total y definitiva por razones de producción del combustible, ecológicas y competitividad, por el HV. El METI (Ministry of Energy, Transport and Industry) ha desarrollado con todo detalle su estrategia 2050 para la transformación del país hacia el HV, no solo del automóvil. Pero en



La estrategia nipona es clara, bien definida desde 2017. Con cifras, plazos, saltos de calidad. Sin vaguedades como en Europa y España

este sector su objetivo es que el 100% de los hoy 62 millones de coches circulando sean HV y que sus 31.500 gasolineras se transformen en hidrogeneras. Me informo un directivo de una industria energética japonesa, con sede en Londres y presencia en España, a los que les preocupa la inestabilidad jurídica española.

El HV se obtiene de la electrolisis del agua y se puede distribuir, me decía, por la red troncal del gas y usando la energía renovable limpia sobre todo solar y aérea con base en el mar, lo que une las dos producciones fácilmente. Y al consumirse emite solo agua. Todo limpio. Y es fácilmente almacenable y más seguro que la gasolina. El coste hoy es 10 euros/km y lleno el tanque del Mirai (p.e.) por 47 euros recorre casi 500 km.

Pero los coches HV son muy caros. En España, Iberdrola, líder mundial en energía renovable con gran presencia en el Reino Unido, tiene en Puertollano una factoría de HV. Y en la planta fotovoltaica de Puebla de Guzmán, Huelva, construirá la mayor de Europa invirtiendo 1.000 millones de euros, ambas con Fertiberia. Son primeros pasos. Pero no para el automóvil. La producción del HV hasta ahora es limitada por su coste y la falta de regulación, por lo que se necesita un esfuerzo innovador que aumente la eficiencia. A ello la Comisión Europea destinará en los próximos diez años 30.000 millones de euros. Muy poco. Y España, en un programa PPP, piensa dedicar 8.900 millones de euros con 5.000 coches para el 2030 y 150 hidrogeneras. Pero está pensando sobre todo en la industria. Y el reciente Plan Integrado de Energía y Clima

(PNIEC) 2021-2030 incluye 60 medidas y objetivos alineados con la Estrategia Europea del Hidrógeno 2030. Entre otros, 4 GW de potencia instalada de electrolizadores, un mínimo del 25% del consumo industrial de HV, implantación de hidrogeneras, trenes y vehículos de transporte pesado propulsados por HV, reduciendo la emisión de 4,6 millones de Tm. de CO₂eq. Y anticipa el papel del HV hasta el 2050, buscando liderar un proyecto país hacia una economía descarbonizada, fomentando la innovación.

Estamos muy lejos del objetivo final, en Europa y en España. En Japón es diferente. Su estrategia es clara, bien definida desde 2017. Con cifras, plazos, saltos de calidad, etc. No con comentarios vagos. Ejemplo: la factoría de HV parte de Hydrogen Energy Research Field Project, precisamente en Fukushima, será la mayor del mundo con una potencia de 10.000 kW, usando energía solar y produciendo cientos de toneladas de HV/año. Vuelvo al liderazgo para España que planteaba en mi artículo. Somos como Japón. No producimos petróleo ni gas. Somos una potencia en energía fotovoltaica solar y aérea. Hagamos un plan similar al del METI, con inteligencia, profundidad, detalle y realismo. Y diseñemos un coche HV y un sistema nacional para él, primero para el mercado interior que luego llegará al externo. Tomemos el liderazgo de una Europa lenta y administrativa. Esta reaccionará. Y afectará a nuestras fábricas. Seamos los japoneses de Europa. La oportunidad está ahí. ¿Y las personas, políticos, inversores, técnicos, capital, etc.? Cuánto me gustaría. No sé si lo verá. Espero que esto no sea *wishful thinking*.