

España sufre en el juego de equilibrios del coche eléctrico chino: Chery retrasa un año la producción de Omoda en Barcelona

- En febrero de este año, Omoda se presentó en España con fuerza. En un evento en la capital de España donde acudió el embajador chino, la compañía del grupo...



España Barcelona Omoda Chery

<https://www.xataka.com/movilidad/espana-sufre-juego-equilibrios-coche-electrico-chino-chery-retrasa-ano-pro...>

Alberto de la Torre

Martes, 01 octubre 2024

La Unión Europea obligará a los fabricantes a una inversión mínima para saltarse los aranceles

Chery quiere en Barcelona ensamblar kits de coches casi producidos en Asia

China amenaza con otras industrias a España, como las importaciones al cerdo

Alberto de la Torre

En febrero de este año, Omoda se presentó en España con fuerza. En un evento en la capital de España donde acudió el embajador chino, la compañía del grupo Chery explicó sus planes de expansión en nuestro país. Llegaba con el claro objetivo de posicionar coches de todo tipo en el mercado, desde los Omoda de combustión a los eléctricos, pasando por los híbridos enchufables de Jaecoo.

Apenas dos meses después se confirmó lo que ya era un secreto a voces. Chery utilizaría la antigua planta de Nissan en Barcelona para ensamblar sus nuevos vehículos. A Omoda y Jaecoo se le

sumaría Ebro, una antigua marca española rescatada por el conglomerado chino y que, en realidad, remarcará productos llegados desde Asia.

Los planes eran una buena noticia para una planta que volvería a **emplear a 600 personas** y que, esperan, alcance el millar de trabajadores una vez funcione a pleno rendimiento. De momento, el plan pasa por ensamblar kits ya montados en China para terminar los coches en España. Es decir, no se iba a montar una planta productora donde un vehículo nace desde cero en nuestro país. La idea es montarlos como una suerte de puzzle que se termina en Barcelona.

El detalle no es menor porque para eso se requiere una menor inversión y, sobre todo, se esperaba que fuera un pequeño truco que permitiría a los fabricantes chinos vender sus eléctricos en Europa sin necesidad de pagar los altos derechos compensatorios (conocidos como aranceles) que la Unión Europea está decidida a confirmar a partir del próximo mes de noviembre.

Ahora, sin embargo, Chery ha anunciado que retrasa sus planes hasta **septiembre/octubre de 2025**, como ya anunció *La Tribuna de la Automoción*, a principios del mes de septiembre. El retraso llega a todas sus motorizaciones, incluidos los modelos de gasolina, aunque se espera que Ebro comience su actividad el próximo 18 de noviembre.

Es el último capítulo en una guerra comercial entre China y Europa donde España se juega parte de su futuro como industria del automóvil.

Entre dos tierras

En este cambio de planes, Chery ha apuntado a los mal llamados aranceles a los coches eléctricos chinos. Esta medida proteccionista europea ha impuesto unos derechos compensatorios del 38% a la importación de los coches del grupo chino, alegando la Unión Europea que no colaboraron en la investigación.

Los derechos compensatorios tienen distintos tramos, calculados en función de la colaboración de las marcas con las investigaciones europeas y la implicación del Gobierno chino en el empujón económico a las mismas. BYD, por ejemplo, se ha situado en un 17,4% de derecho compensatorio y Geely de un 19,9%. Otros como SAIC, propiedad del Estado y que no han colaborado, también han sido castigados con un sobrecoste del 38% a sus importaciones.

A todas estas cifras hay que añadir del 10% de aranceles que ya se aplicaban a las importaciones de los coches que venían de China, por lo que los coches de Chery casi tienen que pagar **un 50% más de sobrecoste** que antes de la aplicación de estas medidas.

Estas cifras, como decíamos, esperaban los fabricantes chinos saltárselas fabricando en Europa o en países con tratados económicos con la Unión Europea. Hungría recibirá una fábrica de BYD. Turquía espera a los mismo y Marruecos quiere posicionarse como un actor clave en este nuevo contexto.

La otra opción, más barata y rápida, pasaba por ensamblar kits de un producto ya **medio terminado en China** que sólo hay que montar en Europa. En el caso de Chery, en Barcelona. Pero la Unión Europea, explican en *Automotive News*, está decidida a evitar esta trampa, obligando a los

fabricantes chinos a hacer unas inversiones mínimas en nuestro continente para poder saltarse los aranceles a sus coches eléctricos. Esto pone en duda la viabilidad de la estrategia de Omoda.

En consecuencia, sus planes se han retrasado y no es la primera vez que China lanza avisos de una guerra comercial con Europa si ésta aplica unos aranceles que consideren demasiado altos a partir de noviembre, cuando se espera una reunión entre jefes de Estado europeos para terminar de concretar este asunto.

España tiene que buscar su lugar en una industria cambiante, con los fabricantes europeos amenazados por las compañías chinas y un país que necesita coches baratos

La resolución es clave para España. El sector de la automoción genera el 8% del PIB en nuestro país y con el paso de los años ha sumado plantas productoras de Stellantis (Vigo, Figueruelas, Madrid), del Grupo Volkswagen (Martorell, Pamplona), de Mercedes (Vitoria), Renault (Valladolid, Palencia) o la de Ford (Almussafes) son solo algunos ejemplos.

Todos ellos son fabricantes amenazados por la llegada de coches chinos, más baratos y con la capacidad de ganar terreno en un mercado donde el vehículo de bajo coste tiene mucho espacio. Según ANFAC, el Dacia Sandero es el coche más vendido en nuestro país. Los Seat Ibiza y Arona ocupan la tercera y cuarta posición. El MG ZS pelea por meterse entre los cinco primeros. Y si segmentamos por coches de gasolina (los más baratos del mercado) encontramos a todos ellos entre los seis coches más vendidos.

En un contexto donde los coches no dejan de encarecerse, España necesita de esos coches baratos y los fabricantes chinos parecen tener claro que nuestro país es un lugar donde colocar sus coches. Además de Chery con Omoda y Jaecoo, los puertos españoles también se presentan como puerta de entrada a fabricantes como Arcfox (Vigo) o Maxus y MG (Barcelona) que comienzan su distribución en tierras españolas.

Son decisiones que han hecho tambalear la posición de España respecto a su **defensa de los aranceles** a estos fabricantes. En julio, *El País* explicaba que el Ejecutivo se había posicionado a favor de los aranceles a los coches eléctricos chinos aunque se daba por hecho que el país asiático golpearía de una u otra forma contra esta decisión europea.

Antes, en junio, China ya había movido ficha lanzando una investigación que tenía en el punto de mira al cerdo español, cuyas exportaciones al país asiático son claves. El 23% del cerdo que importa china es español y suma 2.000 millones de dólares. El otro gran damnificado había sido el brandy francés que también estaba en el punto de mira chino. Ambos países se habían posicionado a favor de los aranceles.

Pasado el verano, el Gobierno de Pedro Sánchez ha reconsiderado su posición respecto a los aranceles. Parece que la posición de España se ha relajado, tras una visita del Presidente español donde calificó de "matrícula de honor" a uno de los coches que pudo probar y donde aseguró que los fabricantes europeos también podían aprender de su tecnología, como te contamos en *Xataka*.

España ahora tiene que lidiar con un contexto complicado. Abrirse al mercado chino supone abrirse a un mayor número de puestos de trabajo pero cuyo **valor añadido** está puesto en duda por la propia

Unión Europea, que reclama mayores inversiones para saltarse los aranceles.

En el otro lado de la balanza, los fabricantes europeos han sido un actor clave en la industrialización española pero la tendencia afirma que nos dirigimos a un sector más automatizado y con menor mano de obra en las plantas. En otros países, Volkswagen o Stellantis han despedido o tienen planes para ello a miles de empleados. Una tendencia se agudizará si no invertimos en empleos de mayor peso en el desarrollo del vehículo, ya que los operadores perderán importancia con el paso de los años.

Foto |