

# La nueva fiebre del oro en VEs: armadoras buscan minerales

Mike Colias y Scott Patterson / THE WALL STREET JOURNAL

**Nueva York, Estados Unidos (16 mayo 2023).**- Cuando General Motors comenzó a delinear planes en el 2020 para cambiar enteramente a vehículos eléctricos, no tuvo en cuenta un factor crítico: muchos de los minerales de batería necesarios para cumplir con sus planes todavía estaban bajo tierra.

"Recuerdo haber visto un informe de nuestro equipo de materias primas en ese momento que decía: 'Hay mucho litio por ahí. Hay mucho níquel'", dijo Sham Kunjur, un ingeniero industrial que ahora está a cargo de asegurar las materias primas para las baterías de GM. "Los compraremos en el mercado abierto".

Los ejecutivos de GM pronto descubrieron lo erradas que estaban esas proyecciones, y ahora el equipo de 40 personas de Kunjur recorre el mundo en busca de estos minerales.

El cambio de la industria automotriz a los vehículos eléctricos ha desencadenado una rebatida para asegurar suministros de litio, níquel, grafito y otros materiales clave para la fabricación de baterías, muchos de los cuales actualmente se extraen y procesan fuera de EU en lugares como China y Australia.

El espectro de una posible escasez de baterías para VEs está empujando a las empresas automotrices a involucrarse más directamente en el negocio de la minería, que en gran medida es ajeno a ellos y conlleva nuevos riesgos.

El esfuerzo refleja una comprensión tardía por parte de los ejecutivos automotrices de que el sector minero -pese a la promesa de una gran demanda- no se ha movilizado para desenterrar suficientes de estos minerales para baterías.

Ahora las armadoras están desempeñando el papel tanto de inversionistas como de clientes. Muchos están usando sus bolsillos profundos para ayudar a poner en marcha las minas, al tiempo que garantizan la compra de los materiales extraídos.

El resultado es una alianza fortuita de dos sectores que, en muchos sentidos, hacen una pareja dispareja.

El negocio automotriz se rige por estrictos horarios de las fábricas y una precisión suiza de su vasta cadena de suministro global. En la minería, los sobrecostos y los retrasos son comunes, e incluso los operadores más sofisticados no siempre saben si estas empresas riesgosas darán resultado.

Los fabricantes automotrices dicen que quieren precios estables y con cobertura; los mineros están acostumbrados a las oscilaciones bruscas del mercado.

Las armadoras están bajo presión para resolver este problema de suministro.

Están surgiendo nuevas plantas de baterías en EU, y las compañías automotrices están invirtiendo miles de millones de dólares en fábricas de vehículos eléctricos. Se están moviendo rápidamente para adelantarse a las regulaciones que restringen las emisiones del tubo de escape y no quieren quedarse atrás al tiempo que despegan las ventas de vehículos eléctricos.

Uno de los cuellos de botella más grandes es el litio, un metal blanco blando que es el caballo de batalla de las baterías recargables. Se anticipa que la demanda de litio procesado supere con creces la oferta en la próxima década, a menos que la industria minera amplíe drásticamente la producción, dicen analistas y productores.

En enero, GM acordó invertir en un proyecto de desarrollo conjunto con Lithium Americas, una empresa minera con sede en Vancouver. El acuerdo otorga a GM derechos exclusivos sobre el litio extraído de un sitio remoto en el desierto de Nevada llamado Thacker Pass, que las empresas afirman es una de las fuentes de litio más grandes conocidas en EU.

Ford Motor dijo en marzo que invertiría una cantidad no revelada para comprar una participación accionaria en una mina de níquel de Indonesia. Stellantis, con sede en los Países Bajos, dijo en febrero que invertiría 155 millones de dólares en una mina de cobre en Argentina.

"Tienes que asegurar tu suministro. Si no, estás fuera del negocio", declaró Carlos Tavares, director ejecutivo de Stellantis, en abril.

Tesla, pionero de los vehículos eléctricos, tiene años de trabajar en mejorar su acceso a los suministros de baterías, después de enfrentar desabastos inicialmente.

En el 2022, Tesla hizo contratos directos con empresas mineras o refinerías para más del 95% del hidróxido de litio y el 55% del cobalto que necesitaba para las baterías, dijo la compañía en un informe reciente. No está claro si esas cifras se refieren sólo a las baterías internas de Tesla o también a las

que recibió de los proveedores.

Elon Musk, director ejecutivo de Tesla, ha dicho que la falta de una fuente constante de litio procesado es un obstáculo importante. "El litio está en casi todas partes de la Tierra, pero el ritmo de extracción/refinamiento es lento", tuiteó el año pasado.

A medida que los fabricantes automotrices incrementaron sus inversiones en automóviles eléctricos en los últimos años, los ejecutivos comenzaron a descubrir que las cadenas de suministro de baterías y materias primas no funcionan como las de las columnas de dirección o las bujías.

A fines del 2017, Volkswagen convocó a varios productores de cobalto a su sede mundial en Alemania para analizar la seguridad de los suministros de cobalto, dijo Tony Southgate, jefe de mercadotecnia de cobalto en el operador minero Eurasian Resources Group.

Durante las pláticas, VW preguntó cuánto cobraba su empresa por el cobalto. Southgate indicó que citó el precio de mercado actual, aproximadamente 30 dólares por medio kilo en ese entonces.

"¿Y el descuento de VW?", preguntaron los funcionarios de VW, señaló Southgate. Él respondió que no había. "No podían entenderlo", destacó.

Los ejecutivos de la industria automotriz comenzaron a darse cuenta de que las empresas mineras no sólo necesitaban compradores, necesitaban socios que ayudaran a asumir inversiones iniciales, dicen los ejecutivos involucrados en las conversaciones.

Los fabricantes de automóviles están realizando acuerdos para proyectos de litio en EU, que ahora representan una cantidad escasa del suministro mundial.

"Los mineros tienen algo que es muy, muy importante para las compañías automotrices", dijo John Startin, director administrativo senior de Evercore, enfocado en metales, materiales y minería globales.

Pero, agregó: "No tienen muchas fuentes alternativas para obtener el capital".

Los fabricantes automotrices, que generalmente confían en sus proveedores para obtener las materias primas, inicialmente dudaron en adelantar el efectivo para operaciones mineras inherentemente riesgosas. A menudo, estos proyectos son vulnerables a retrasos, obstáculos burocráticos y volatilidad de los precios. Obstáculos técnicos imprevistos también pueden hacer que los costos se disparen.

Los mineros también tenían sus reservas.

"No estoy seguro de que creyeran que la transición VE estaba ocurriendo a la medida en que lo está haciendo", mencionó Tanya Skilton, quien se unió a GM procedente del gigante minero Rio Tinto en el 2017, y ahora es una directora en el equipo de Kunjuri.

Edición del artículo original

Copyright © Grupo Reforma Servicio Informativo

**ESTA NOTA PUEDES ENCONTRARLA EN:**

<https://www.reforma.com/la-nueva-fiebre-del-oro-en-ves-armadoras-buscan-minerales/ar2605199>

Fecha de publicación: 16 mayo 2023