Argentina y China: El litio, el transporte eléctrico y el debate del desarrollo

Por: Diego Mazzoccone
Globalizacion, 17 de febrero 2021
Página 12

Región: América Latina, Caribe, China
Tema: Geopolítica, Recursos naturales

Argentina *cuenta con una de las más grandes reservas de litio del mundo; ubicadas principalmente en las provincias de Catamarca, Jujuy y Salta, formando parte del triángulo junto a Chile y Bolivia donde se encuentra el 80 por ciento de las reservas de litio del planeta. También existe litio en roca en San Luis, aunque en este caso es más costoso de obtener, pero también tiene una importancia estratégica.*

Argentina ocupa el cuarto lugar de explotación de este mineral detrás de Australia, Chile y **China**, con un gran crecimiento en los últimos años, incrementando las reservas detectadas.

Recientemente, el Servicio Geológico de los Estados Unidos destacó que la Argentina "es el país con mayor cantidad de recursos con potencial valor económico". Por otro lado el Servicio Geológico de China tiene una fuerte cooperación con la Carta Geológica de Salta a través del Servicio Geológico Minero Argentino (SEGEMAR).

¿Y por qué este elemento es tan importante? Porque es un componente prácticamente irremplazable para las baterías que usan los celulares, notebooks, tablets, transporte eléctrico, entre otros, y almacena la energía renovable que reemplaza a la producida por combustión fósil.

La tendencia parece irreversible, aumenta el uso de las energías renovables y los autos eléctricos, y por otro lado disminuye la utilización de hidrocarburos, en especial el petróleo, que generan consecuencias graves para el medio ambiente y el calentamiento global.

Como se mencionó anteriormente, China es uno de los principales productores de litio, pero también cuenta con grandes reservas, y desde hace más de 10 años invierte fuertemente para ser hoy el principal productor de paneles solares, molinos eólicos, autos eléctricos. Al mismo tiempo es el principal importador de litio y el principal consumidor del mundo.

De acuerdo con el Instituto de Investigación de la Industria de Gaogong –GGII-, el ascenso de instalación de baterías de litio-ferrofosfato en China tiene un aumento interanual de más del 100 por ciento debido al incremento de producción de autobuses y de autos eléctricos e híbridos. Con respecto a este último sector, al día de hoy China tiene un poco más del 40 por ciento de la fabricación de autos eléctricos a nivel mundial.

En este sentido, el avance de China en este rubro se refleja en que la empresa de referencia

a nivel mundial, Tesla, usa en su Model 3 las baterías de litio-ferrofosfato de la compañía china CATL.

Esta tendencia ya fue asimilada por los inversores internacionales que buscan en el mercado empresas de movilidad eléctrica para sus operaciones, como hicieron con Tesla, que durante todo el 2020 pudo ver crecer sus acciones en un 700 por ciento. Volviendo a China, una de las empresas que más viene creciendo es Nio -para muchos, la 'Tesla china'- que ya ha superado los 100.000 millones de dólares de valor de mercado debido a su crecimiento en las ventas de sus vehículos eléctricos. Durante el mes de diciembre pasado entregó 7.007 automóviles, siendo el mejor mes de toda su historia y con un incremento del 120 por ciento con respecto al año anterior. Además acaban de lanzar un nuevo modelo con todos los avances tecnológicos y con todo el marketing necesario para generar un fuerte impacto en el mercado.

La otra gran empresa china del sector, Xpeng, que lanzó recientemente su tercer modelo, también ha crecido fuertemente triplicando su valor en tan solo medio año.

¿Esto es una oportunidad para nuestro país? El verdadero valor no está en el litio sino en el conocimiento y en la capacidad de producción de las baterías que utilizan el litio como materia prima. Resulta clave participar de la cadena productiva y en el agregado de valor, que permita el desarrollo de nuestros países, y no repetir el modelo histórico de ser exportador de materias primas. Pero para lograr tener la tecnología de la batería de litio, hacen falta años de inversión en educación técnica de alto nivel junto a una política a atracción de inversiones para este sector, realizando todo esto de manera articulada entre el gobierno nacional y las provincias.

Días atrás se realizó una reunión entre el Ministerio de Desarrollo Productivo, la Embajada Argentina en China y la empresa de fabricación de transporte eléctrico urbano de origen chino, Jiangsu Jiankang Automobile (empresa socia del Grupo Volkswagen) para promover la fabricación de vehículos eléctricos y baterías en la Argentina. A su vez, este Ministerio impulsa el Proyecto de Ley de Movilidad Sustentable, que fomenta la fabricación y comercialización en la Argentina de vehículos sin motores de combustión interna. Estas son las iniciativas que Argentina necesita para tener un modelo de desarrollo que nos permita crecer generando valor y trabajo, y para ello China puede ser un importante socio complementario con quien llevarlo adelante.

Diego Mazzoccone

Diego Mazzoccone: *Director Ejecutivo del Centro Latinoamericano de Estudios Políticos y Económicos de China (CLEPEC).*

La fuente original de este artículo es Página 12
Derechos de autor © Diego Mazzoccone, Página 12, 2021

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Diego Mazzoccone**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca