

ECONOMÍA Y TRABAJO

Según las cifras de 2019, el último año de normalidad en los mercados, Stellantis será el tercer fabricante mundial de automóviles por su facturación, con 167.000 millones de euros, y el cuarto por volumen de vehículos, con más de ocho millones, solo por detrás de Volkswagen, Toyota y la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi.

Impulso a 14 marcas

Tavares se dijo convencido de que la fusión dará un impulso a las 14 marcas del nuevo conglomerado. "Seremos más fuertes juntos que separados, en primer lugar porque Stellantis nos aporta una gran complementariedad" en términos geográficos y tecnológicos y porque se sumarán las inversiones en investigación y desarrollo, confió el futuro dirigente del nuevo grupo.

Según el consejero delegado de FCA, Mike Manley, si se suman los datos de Fiat Chrysler y PSA de 2019 (sin contar con el fabricante francés de piezas de automóviles Faurecia), el nuevo grupo fusionado tendrá una facturación superior a los 165.000 millones de euros; un beneficio operativo ajustado estimado de cerca de 12.000 millones; un margen operativo ajustado en torno al 7% y un flujo de caja libre operativo relacionado con el segmento de automoción de más de 5.000 millones de euros.

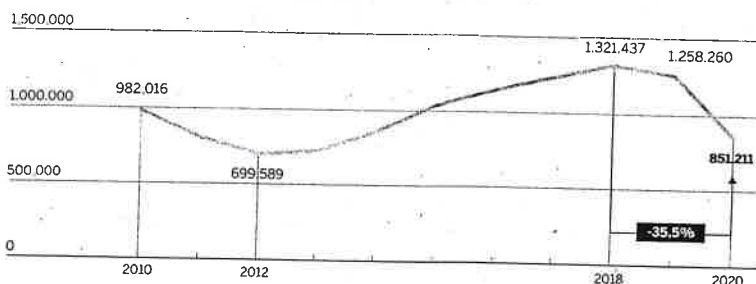
Manley también destacó la presencia global que se asegurará Stellantis "al combinar la excelente posición de PSA en Europa con la fortaleza de FCA en América del Norte y América Latina", lo que también permitirá al grupo, que aglutinará en su portafolio marcas míticas como Jeep, Peugeot, Fiat, Opel, Ram, Citroën y Maserati, "minimizar el impacto de las recesiones cíclicas que pueden ocurrir en una región específica".

FCA ha recibido este año en Italia un préstamo de 6.300 millones de euros dentro del plan de las líneas de crédito estatales que Roma ha puesto a disposición de las empresas afectadas por la pandemia de covid-19. El Gobierno italiano, que defendió la entrega del préstamo a la empresa alegando que emplea a muchos trabajadores italianos, probablemente exija garantías al grupo de que mantendrá los niveles de ocupación en el país transalpino.

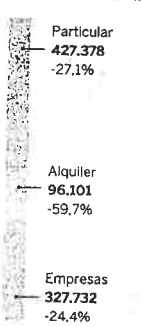
800.000 y en 2020 no habrá llegado a 500.000.

El panorama de la sopa de marcas de FCA es bastante peor, con gamas más anticuadas e incompletas sin apenas renovar desde hace décadas por falta de recursos a ambos lados del Atlántico, desde Fiat y Alfa Romeo aquí, a Chrysler y Dodge allí. Y todas salvo Jeep, la de más valor, compitiendo en los segmentos más populares y con menor margen de beneficio. Si se le añade una clara sobrecapacidad de producción, tanto en Europa como en EE UU, y las consecuencias imprevisibles de la pandemia, el escenario se acerca mucho más a la tormenta perfecta que a los fastos de celebración. Así que el reto para Tavares empieza ahora, pero si lo supera habrá culminado la escalera que le lleva al trono.

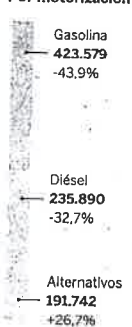
Las matriculaciones en España



Por canal de venta



Por motorización



Las marcas más vendidas

Seat	68.721
Volkswagen	66.817
Peugeot	65.697
Toyota	57.580
Renault	56.138
Kia	47.624
Hyundai	45.405
Citroen	43.818
Mercedes	42.374
Dacia	39.395

Fuente: Anfac, Faconauto y Ganvam.

EL PAÍS

El automóvil cierra un 2020 catastrófico con las peores ventas en siete años

DANI CORDERO, Barcelona

El zarpo del coronavirus redujo el año pasado las matriculaciones de turismos en España un 32,3% y situó las ventas en sus peores datos desde 2013: se comercializaron 851.211 vehículos, frente a los 1.258.251 del ejercicio anterior. Una caída gene-

Los malos datos han sido un continuo desde marzo, tocando fondo en abril, cuando, coincidiendo con el confinamiento y el cierre de los concesionarios, apenas se vendieron 4.163 vehículos, un 3,5% de las matriculaciones del mismo mes de 2019. Las caídas continuaron los meses posteriores, con las únicas excepciones de junio y diciembre. Las subvenciones aprobadas por el Gobierno en verano no surtieron el efecto previsto por la Administración y las patronales. De los 250 millones del Plan Renove, el sector calcula que unos 200 millones se han quedado sin utilizar y sin opción de reaprovecharlos este año. Esa falta de incentivos, sumada al encarecimiento que sufrirá este año el impuesto de matriculación por la entrada en vigor sin bonificaciones ni moratorias de la nueva norma de homologación de emisiones (WLTP en sus siglas en inglés) y a la incertidumbre económica, pinta un escenario magro para la industria automovilística en 2021.

En diciembre se matricularon 105.841 turismos y todoterrenos, apenas 13 unidades más que hace un año. Es una cifra que Faconauto, la patronal de concesionarios, explica únicamente por las automatriculaciones efec-

tuadas por marcas y concesionarios para maquillar las estadísticas del año. Son vehículos que ahora saldrán al mercado como vehículos de kilómetro cero, como si fueran de segunda mano.

La contracción de matriculaciones no hace distinción por canales de venta, pero las firmas de alquiler —con el turismo colapsado por las restricciones a la movi-

lidad social en todo el mundo— son las que más huella dejaron en 2020. Redujeron un 59,7% sus compras para renovar su flota respecto al ejercicio anterior. Los particulares, por su parte, con unas inciertas expectativas sobre la evolución de la economía por los rebrotes, han reducido la demanda un 27%. Y las empresas, otro 24,4%.

El mercado de motocicletas se contrae un 11,6%

Aunque sin la contundencia del mercado de turismos, las ventas de motocicletas también cayeron el año pasado, a un ritmo del 11,6%. Se realizaron 155.298 entregas, según los datos ofrecidos ayer por Anesdor. Los ciclomotores se vendieron un 12% más, hasta las 21.393 unidades.

"Dadas las complejas circunstancias ha sido un año positivo para el sector: se ha conseguido salvar el año. La pandemia de la covid-19 y, especialmente, el cierre del mercado durante dos meses en primavera

provocó un descenso general de las ventas, pero las ventas en el mercado de la nueva movilidad para los consumidores han permitido que el sector supere el año con cifras menos negativas de las esperadas", subrayó ayer el secretario general de Anesdor, José María Riaño.

Diciembre fue un buen mes y se anotó una mejora de las ventas del 19,1%, hasta las 12.685 motocicletas. En el último mes del año la comercialización de ciclomotores creció un 31%, hasta las 2.425 unidades.

"Es necesario aclarar qué modelo de movilidad queremos para España y establecer medidas que favorezcan la progresiva transición hacia el vehículo cero emisiones y la necesaria renovación de nuestro parque automovilístico", afirmó ayer la directora de comunicación de Anfac, Noemí Navas, en línea con las críticas vertidas por la industria de la automoción a finales del año. Desde Faconauto, su homólogo Raúl Morales vaticinaba un 2021 "complicado" condicionado por dos factores: "El cómo influya sobre la decisión de compra la subida del impuesto de matriculación, y de la normalización de la movilidad y de la confianza del consumidor con la vacunación". "La falta de voluntad política para neutralizar el impacto del WLTP en el impuesto de matriculación nos hace mirar con escepticismo a 2021", responsabilizó al Gobierno la responsable de comunicación de Ganvam, Tania Puche.

El sector no confía en que este año se pueda recuperar la senda de 2019. Y ya fía esos datos a 2022, más en línea con las previsiones económicas de los diferentes organismos, que ven imposible solventar en un solo ejercicio los efectos del martilleo de la pandemia.

Modelos alternativos

Las estadísticas del sector reflejan que solo hay una categoría de vehículos cuyas ventas crecieron en 2020: los vehículos con tecnologías menos contaminantes (eléctricos, híbridos, de gas y de hidrógeno), que aumentaron un 26,7% en el año y supusieron el 22,5% del conjunto de las ventas. Los vehículos totalmente eléctricos fueron los que más crecieron, un 64%. Ese aumento se explica, sin embargo, por las bajas cifras de partida, ya que solo se vendieron 20.156 unidades.

En pleno debate sobre el futuro del vehículo de combustión, se matricularon un 44% menos de turismos de gasolina; y los de diésel sufrieron una caída del 32,7%. Después de que en los últimos dos años los de gasolina hayan ganado protagonismo en el cómputo total, estos representan un 49% del total de las matriculaciones, mientras que los impulsados por gasóleo representan un 27,7%.

Gracias a la modernización de los modelos comercializados, las emisiones medias de CO₂ de los turismos vendidos en diciembre se quedaron en 104 gramos por kilómetro, lo que supone un 12,1% menos que al cierre del año pasado, cuando era de 110,2. En todo caso, esas emisiones quedan lejos de los 95 gramos que tiene por objetivo la Unión Europea.

Seat, Volkswagen y Peugeot son las tres marcas automovilísticas que más unidades vendieron en España el año pasado. Dos todoterrenos urbanos (SUV por sus siglas en inglés), el Dacia Sandero y el Nissan Qashqai, fueron los modelos de mayor éxito, seguidos por el Seat León. Los SUV ocupan la mayor parte de las posiciones de los diez vehículos más vendidos, no en vano copan más del 51% del conjunto de las ventas.