



POOL

El 'efecto Francisco' dispara las ventas del Kia Soul

Famoso por sus gestos de humildad, el Papa Francisco tuvo otro de ellos en su reciente visita a Corea del Sur cuando, en lugar de una lujosa berlina, prefirió desplazarse a bordo de un

sencillo Kia Soul, un coche de tipo utilitario. La decisión, aplaudida por la opinión pública, lo está siendo más por la marca coreana, que ha visto cómo las ventas del modelo se han incremen-

tado una media del 62,5% a consecuencia de la visita del Pontífice. En nuestro país, el automóvil –que corresponde a su segunda generación– se comercializará en las próximas semanas.

España puede volver ya este año al 'Top 10' mundial de fabricantes

La buena marcha de las factorías y la debilidad de Rusia, Tailandia y Canadá, claves

FÉLIX CERREZO / Madrid

Hace menos de dos años, la asociación de constructores Anfac presentaba en sociedad su *Plan 3 Millones*, un ambicioso programa que debería llevar a recuperar ese nivel de producción para 2017. Alcanzado el objetivo, España regresaría al *Top 10* mundial de productores de vehículos, un selecto grupo del que salió en 2012 para caer hasta la duodécima posición.

Aunque esto último se podría adelantar a este mismo año y alcanzar incluso el noveno puesto. Por virtudes propias, y por defectos ajenos.

De las primeras responden las estadísticas. Como, por ejemplo, de los últimos 12 meses, en todos menos el pasado enero hubo incrementos en la producción. Buena parte de ellos, de dos dígitos, de tal forma que en el primer semestre se han montado casi 1,3 millones de unidades. Esto supone un 12% más y estar por encima de las previsiones para todo el año, que pronostican 2,4 millones.

Luego, hay que considerar el mal momento por el que transitan países que ahora están colocados por delante. Uno de ellos, Tailandia, acaba de autodescartarse para la carrera al anunciar que este año prevé fabricar 2,2 millones de vehículos. Es decir, un 10,2% menos de los 2,46 millones de unidades que le sirvieron en 2013 para pasar del décimo al noveno puesto, en detrimento de Canadá. Incluso este país se encuentra al al-

cance ya que, hasta junio y según la consultora WardsAuto, sus factorías habían montado 1,18 millones de vehículos de todo tipo, con un retroceso del 1,8%.

Más fácil parece ser adelantar a Rusia (11ª en 2013). Primero, porque el pasado ejercicio apenas nos separaron 12.000 unidades. Segundo, porque las ventas de coches allí están todavía más débiles que en 2013

xico, octavo, es intocable– España volvería al lugar de 2011. Antes, entre 2004 y 2006 había llegado a ser la séptima potencia mundial. La salida en 2012 del *Top 10* se produjo tras una caída en la producción del 17%, hasta 1,97 millones de vehículos, el peor dato desde 1993.

La escalada sería poner el colofón a un ejercicio que, en cualquier caso, resulta especialmente brillan-

sólo en el primer trimestre, de más de 6.000 empleos (el 84% de ellos, indefinidos). Unos puestos de trabajo que recuperan parte de los perdidos en la crisis a un ritmo, por cierto, muy inferior al de la industria en general. Entre 2008 y 2013 esta última destruyó el 28% del empleo, por sólo el 8% en las fábricas de coches.

Asimismo, su potencial exportador hace de esta actividad uno de los pilares comerciales. Entre enero y junio, el sector –incluyendo ahora a fabricantes de motos y la industria auxiliar– registró una balanza comercial positiva de 2.193 millones, un 48,9% menos que un año antes, pero todavía un dato muy a considerar cuando en el conjunto de la economía el déficit se duplicó hasta 11.882 millones.

Y si se considera estrictamente a los constructores agrupados en Anfac, la meta es acabar el año con un superávit comercial de unos 16.000 millones, 10 veces más del que había antes de la crisis.

También es de justicia reconocer que estos registros han sido posibles gracias al apoyo del Gobierno, que ha implementado casi una decena de planes de ayuda para la dinamización del mercado. Aunque no ponerlos en marcha habría sido un tremendo ejercicio de miopía: sólo el último Pive 6, dotado con 175 millones de fondos públicos, se estima que tendrá un efecto dinamizador en la economía de 2.000 millones.

¿Quién manda y quién mandaba?

> **China, inamovible.** Ocupaba la cuarta posición en 2004 y, desde 2009, es la potencia hegemónica. En 2013, fabricó 22,1 millones de vehículos, más que la suma de EEUU y Japón, que han sido segundo y tercero, respectivamente, en los últimos años.

> **Zona media estable.** Alemania (cuarta, con 5,7 millones en 2013), Corea del Sur (4,52 millones), India (3,88 millones) y Brasil (sexta, con 3,77 millones) mantienen el 'status quo' desde 2010.

> **Potencia emergente:** México (octavo en 2013, con 3,77 millones) se está valiendo de su privilegiada situación y relación con EEUU y Canadá para ganar proyectos y, sobre todo, fábricas.

> **La Vieja Europa.** España, líder europeo en comerciales, lleva años por encima de Francia (quinta en 2004 y hoy decimotercera). Reino Unido no deja de progresar e Italia siempre fue del montón.

y podrían llegar a perder hasta un 12%. El dato es crucial porque su caso es el contrario del español, con unas fábricas muy dependientes de un mercado interno que absorbe tres de cada cuatro coches que montan.

Si rebasa a estos tres países –Mé-

te. Porque las casas matrices siguen confiando proyectos a las factorías españolas que, como las de Nissan, Opel, Ford, VW o Mercedes-Benz, han añadido en 2014 nuevos modelos a sus cadenas de montaje.

Fruto de ello ha sido la creación,

Multa récord de China a 10 proveedores japoneses

EL MUNDO / Madrid

Después de sancionar ya a Mercedes-Benz, Audi y Chrysler en las pasadas semanas, las autoridades de la competencia china han anunciado una serie de multas que totalizan 150 millones de euros (1.240 millones de yuantes) a 12 empresas japonesas fabricantes de piezas para automóviles. Se trata de la mayor sanción colectiva impuesta por la Comisión Nacional de Reforma y Desarrollo (CNRD) del gigante asiático.

En concreto, se les acusa de haber pactado los precios de sus productos entre 2000 y 2010. Ocho de las empresas suministran componentes de distintos tipos –Hitachi, Denso, Aisan, Mitsubishi Electric, Mitsuba, Yazaki, Furukawa y Sumitomo– y cuatro, específicamente rodamientos. Estas últimas son Nachi, NSK, JTEKT y NTN.

No obstante, dos de estos fabricantes –Hitachi y Nachi– han quedado exentas de sanción ya que informaron de los acuerdos y colaboraron con la investigación. En el extremo contrario aparece Sumimoto, que se hizo acreedora de la mayor multa, casi un tercio del total: 47,2 millones de euros. Según la legislación china, las sanciones pueden llegar, en los casos más graves, hasta el 10% de la facturación de la compañía en su último ejercicio fiscal en el país.

En la actualidad, la CNRD tiene en el punto de mira a más de un millar de empresas, públicas o con participación extranjera, del mundo del automóvil dentro de una vasta investigación antimonopolio.

CARGLASS. La empresa de reparación y sustitución de lunas ha aceptado un acuerdo para la fusión de su negocio con Glas Movil y City Glass. De esta forma Carglass adquiere el patrimonio, derechos y obligaciones de las empresas absorbidas, que quedan disueltas sin liquidación. La firma está dentro del grupo Belron y cuenta con presencia en 32 países. / EP

SIXT. La compañía de alquiler de vehículos terminó el primer semestre del año con un beneficio de 47,1 millones de euros, lo que supone un aumento del 16,3% en comparación con el ejercicio anterior. La multinacional alemana también ha aumentado su volumen de facturación un 6%, situándolo en 823,8 millones de euros. / EM