

**LA CLASIFICACIÓN DE LAS 'START-UPS'****Contendientes**

Son las más pequeñas. También llamadas centauros o poni, con valores en 100 millones

**Unicornios**

Son las que consiguen superar la barrera de los 1.000 millones de dólares

**Decacornios**

Estas *start-ups* ya tienen una valoración que oscila entre 10.000 y 50.000 millones de dólares. Es cuando muchas deciden salir a bolsa

**Titanes**

Su valoración supera los 50.000 millones. Uber o Facebook ya dominan Wall Street

## El crónico retraso en las baterías

■ En el 2017, los fabricantes globales de baterías produjeron el equivalente de 30 gigawatios en capacidad de almacenaje, un 60% más que el año anterior. Los líderes están en Asia: China, Japón y Corea. Europa sólo tiene el 1% del mercado. El Viejo Continente no tiene una estrategia para atraer este tipo de industria. Es más, algunas fábricas europeas, como la holandesa Lithium Weks, han optado por deslocalizar en China. Así que los constructores europeos están tejiendo alianzas con los asiáticos. Para McKinsey, "dado que la mayoría de los fabricantes de automóviles optan por no producir baterías por sí mismos y no logran asegurar los suministros cerca de sus plantas europeas, corren el riesgo de operar en desventaja".

formar parte de la fábula de los unicornios. Sólo en el Reino Unido hay 27, con una valoración agregada de 80.000 millones. Por lo general, cuentan las estadísticas, sólo una de cada 200 *start-ups* consigue pasar del estadio previo a la categoría de unicornios, con lo que muchas de las compañías no consiguen consolidar su negocio.

De momento, el unicornio espa-

**APETITO INVERSOR**

**Nuevos actores están invirtiendo capital con varias tipologías de fondos diferentes**

ñol es Cabify, con una valoración de 1.400 millones. GP Bullhound destaca algunos nombres como Glovo Ebury en la retaguardia. Otras fuentes indican Redpoints, Travelperk o Wallapop. Todas, apuestas de futuro con mucho potencial. La caza a los unicornios acaba de empezar... otra vez.●



Unos ciclistas circulan por el carril bici de Barcelona

P. M. SANDRI  
Barcelona

**D**urante décadas se hablaba del pico del petróleo, es decir del año a partir del cual la producción máxima de crudo empezaría a descender. Luego, se ha pasado a discutir sobre el pico de la demanda, a saber, el punto de inflexión que se produciría cuando los consumidores dejaran los combustibles fósiles. Y, en esta última línea, ahora está presente en boca de todos los analistas el llamado pico de los coches. En otras palabras, la fecha a partir de la cual la producción de automóviles empezará a descender tras haber tocado techo. Es el llamado *peak of car*.

Mientras las tecnológicas viven su era de oro, el símbolo del capitalismo industrial, considerado como el "pony del siglo XX", estaría a punto de entrar en declive. Los analistas de IHS Markit han estimado que el tope se sitúa en las 100 millones de unidades al año, muy cerca de los niveles actuales, que rondan los 94.

Los motivos son conocidos: el elevado coste de la compra, el seguro, el mantenimiento, el impacto medioambiental y el surgir de nuevas opciones de movilidad urbana, desde el coche eléctrico hasta el compartido. "En los mercados desarrollados, el coche ha

perdido su encanto. Le han asignado una etiqueta de monstruo", reconoce Juan José Díaz Ruiz, veterano consultor del automóvil. "Me deshice de mis coches hace

# Llega el pico del automóvil

10 años. Y me gustaban. Costó tomar la decisión. Es como dejar de fumar. Antes de hacerlo crees que es imposible vivir sin ello. Una vez lo logras, te sorprende

perdido su encanto. Le han asignado una etiqueta de monstruo", reconoce Juan José Díaz Ruiz, veterano consultor del automóvil. "Me deshice de mis coches hace

## Pérdida de estatus

■ Los jóvenes continúan alejándose de los automóviles. Sólo el 26 por ciento de los jóvenes de 16 años de los EE.UU. se sacaron la licencia de conducir en el 2017. Era un rito de paso y hacen sólo 36 años este porcentaje se situaba en el 50% del total. Del mismo modo, el número anual de jóvenes de 17 años que sostuvieron las pruebas para sacarse el carné de conducir en el Reino Unido ha caído un

28% en la última década. "El mercado se ha vuelto dual. En los países en vía de desarrollo el coche sigue teniendo mucho atractivo. Pensemos, por ejemplo, en el continente africano", matiza el consultor Juan José Díaz Ruiz. "En los últimos años, entre el 80% y el 90% del crecimiento del sector procedía de los mercados periféricos. El futuro dependerá en gran medida de ellos", concluye.

que no lo hayas hecho antes", escribe el consultor Marc Vidal en un artículo sobre este tema.

Hay algunos indicios de este cambio de ciclo. La demanda mundial de vehículos disminuyó en el 2018 por primera vez desde el 2009 y, si bien la caída del 0,1% fue modesta, choca con el incremento anual promedio del 4,1% en años anteriores.

En lo que va de año sólo en EE.UU. se han despedido a 38.000 personas. Las exportaciones de vehículos desde Reino Unido han caído un 89% en los últimos dos meses. Además, el coche

**MERCADOS MADUROS**

**Descenso de ventas y despidos son el síntoma de que la saturación se acerca**

se usa menos: de acuerdo con la OCDE, el crecimiento en kilómetros totales de vehículos recorridos ha ido disminuyendo de manera constante desde principios de la década del 2000. En EE.UU., el segundo mercado automotriz más grande del mundo después de China, esa medida alcanzó su punto máximo en el 2007 y ha disminuido desde entonces.

Los números tampoco salen a cuenta para los fabricantes. Las ventas en General Motors cayeron por tercer año consecutivo en 2018, hasta 2,95 millones de vehículos, una caída de casi 50.000 unidades en comparación con el 2017. "Estamos en camino de llegar a poco menos de 17 millones de unidades vendidas en el 2019 en EE.UU., lo que sería la primera vez desde el 2014 que las ventas de vehículos nuevos han sido inferiores a los 17 millones", dijo un informe de MarketScope. Según Nomura, en Europa el mercado caerá este año un 4%. "Desde nuestro punto de vista, el pico en las ventas de coches está claro", dijeron Michelle Meyer y Anna Zhou, de Bank of America.

Y las consecuencias no se limitan sólo a la automoción. El descenso de las ventas mundiales de automóviles redujo el PIB mundial un 0,2% el año pasado, según Fitch. El pico se acerca y el problema será aprender a frenar en la cuesta.●

# Tus finanzas están en buenas manos

EFPA ESPAÑA  
European Financial Planning Association

EFPA ASESORES QUE MARCAN LA DIFERENCIA

