

## “China necesita más portavehículos para hacer frente al auge de las exportaciones de coches eléctricos”<sup>1</sup>

*Con el encargo de 47 nuevos barcos, China se posiciona para aumentar su presencia en el mercado global de transporte marítimo de vehículos del 2,4% al 8,7%. Este significativo incremento refleja la necesidad de adaptarse a la creciente demanda y asegurar una logística eficiente para el transporte de vehículos eléctricos.*

*El dinamismo de las exportaciones chinas de coches eléctricos se ve impulsado por una feroz competencia de precios y un consumidor cada vez más centrado en el valor. A su vez, los fabricantes de automóviles están acelerando su expansión en el mercado global, incluso en tiempos de economía fluctuante. Estos factores han propulsado a China por encima de Japón como líder exportador en la industria automotriz. Esta evolución ha llevado a los fabricantes chinos a invertir en una flota de porta vehículos más grande y moderna, preparándose así para mantener su crecimiento en el mercado de vehículos eléctricos a nivel internacional.*

### Análisis por la Fundación Valenciaport

La **fabricación de vehículos terminados** es un sector clave en la economía global, jugando un papel muy relevante en la promoción **de la innovación tecnológica** y como motor del **crecimiento económico**. Efectivamente, este sector no solo genera empleo y actividad económica directa, sino que también alimenta una red interconectada de industrias auxiliares. Más allá de ser un indicador de la salud financiera del sector de la automoción, la fabricación de vehículos ofrece una visión del estado de la economía global, reflejando las tendencias del consumo y los avances tecnológicos.

La industria automovilística mundial ha enfrentado desafíos persistentes desde el inicio de la pandemia de Covid-19, con una notable **disminución del 21% en la producción** de vehículos en Europa y Norteamérica. Aunque 2022 mostró signos de recuperación, la producción seguía por debajo de los niveles prepandemia. Además de las elevadas tasas de inflación y los aumentos de precios de las materias primas, la crisis de los microchips ha causado retrasos en la fabricación, afectando la disponibilidad de vehículos y reduciendo las ventas. Esta combinación de factores ha puesto a prueba tanto a los fabricantes como a las empresas de transporte, que enfrentan **desafíos en la adaptación a los volúmenes de producción en aumento** y la **escasez de microchips**, complicando la logística de automoción.

---

<sup>1</sup> Noticia original publicada por “ShippingWatch” y disponible en: <https://shippingwatch.com/carriers/article17005376.ece>

La **producción mundial de vehículos terminados** en 2023 experimentó un crecimiento del 10,2% respecto al año anterior, alcanzando 75.615.450 unidades, como se muestra en la Tabla 1. China, Estados Unidos y la Unión Europea lideraron la producción a nivel global. En Europa, se produjeron 14.988.243 unidades, con un aumento del 12,6%, mientras que América del Norte registró 11.687.968 unidades, un incremento del 12,4%, destacando Estados Unidos. Asia se mantuvo como una región clave con 44.971.479 unidades producidas, liderada por China, Japón e India. América del Sur mantuvo una producción estable de 2.136.135 unidades. Con ello se observa un **crecimiento uniforme en la producción** en las principales regiones, reflejando una demanda constante de vehículos a nivel mundial.

Tabla 1: Producción mundial de vehículos finalizados

|                             | 2023              | 2022              | % variación 23/22 | % cuota 2023 |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| <b>EUROPA</b>               | <b>14.988.243</b> | <b>13.316.033</b> | <b>+12,6</b>      | <b>19,8</b>  |
| Unión Europea               | 12.126.604        | 10.896.821        | +11,3             | 16,0         |
| Turquía                     | 960.230           | 806.971           | +19,0             | 1,3          |
| Reino Unido                 | 901.893           | 776.764           | +16,1             | 1,2          |
| Rusia                       | 491.000           | 445.247           | +10,3             | 0,6          |
| Ucrania                     | 2.505             | 1.839             | +36,2             | 0,0          |
| Otros (Europa)              | 506.012           | 388.391           | +30,3             | 0,7          |
| <b>AMÉRICA DEL NORTE</b>    | <b>11.687.968</b> | <b>10.401.318</b> | <b>+12,4</b>      | <b>15,5</b>  |
| <i>Sólo Estado Unidos</i>   | 7.629.525         | 7.033.378         | +8,5              | 10,1         |
| <b>AMÉRICA DEL SUR</b>      | <b>2.136.135</b>  | <b>2.134.324</b>  | <b>+0,1</b>       | <b>2,8</b>   |
| <i>Sólo Brasil</i>          | 1.781.612         | 1.823.705         | -2,3              | 2,4          |
| <b>ASIA</b>                 | <b>44.971.379</b> | <b>40.923.334</b> | <b>+9,9</b>       | <b>59,5</b>  |
| China                       | 25.347.593        | 23.237.924        | +9,1              | 33,5         |
| Japón                       | 7.734.465         | 6.586.250         | +17,4             | 10,2         |
| India                       | 4.669.500         | 4.373.200         | +6,8              | 6,2          |
| Corea del Sur               | 3.926.371         | 3.456.411         | +13,6             | 5,2          |
| Indonesia                   | 1.147.166         | 1.169.062         | -1,9              | 1,5          |
| Tailandia                   | 835.645           | 747.113           | +11,8             | 1,1          |
| Otros (Asia)                | 1.310.639         | 1.353.374         | -3,2              | 1,7          |
| <b>ORIENTE MEDIO/ÁFRICA</b> | <b>1.831.725</b>  | <b>1.823.048</b>  | <b>+0,5</b>       | <b>2,4</b>   |
| <i>Sólo Irán</i>            | 1.000.666         | 1.070.195         | -6,5              | 1,3          |
| <b>MUNDO</b>                | <b>75.615.450</b> | <b>68.598.057</b> | <b>+10,2</b>      | <b>100,0</b> |

Fuente: S&P Global Mobility

El aumento del 12,6% en la **producción de vehículos en Europa** para el año 2023 marca una recuperación significativa tras un período de incertidumbre económica y disrupción en la cadena de suministro debido a la pandemia. Esta cifra no solo refleja una renovada confianza en la demanda de vehículos en la región, sino también la capacidad de la industria automovilística europea para adaptarse y recuperarse en un entorno cambiante. La Unión Europea produce más del 80% de los vehículos que circulan por sus países miembros, lo que la convierte en un **pilar esencial en la producción de**

**vehículos.** Esta concentración resalta la importancia de la integración económica y la colaboración en la industria automovilística europea.

Dentro de la Unión Europea, **Alemania se destaca como el líder indiscutible** en la producción de vehículos, experimentando un aumento significativo del 18,7% en 2023 en comparación con el año anterior (Tabla 2). Este crecimiento se puede atribuir a varios factores, como la demanda interna y externa, así como la eficiencia y la innovación en la industria automovilística alemana. Además, países como **España, República Checa y Hungría también registraron incrementos en la producción**, indicando un impulso positivo en la industria del automóvil en toda la región. Estos aumentos pueden estar relacionados con inversiones en infraestructura y tecnología, así como con la demanda de vehículos en el mercado europeo y global.

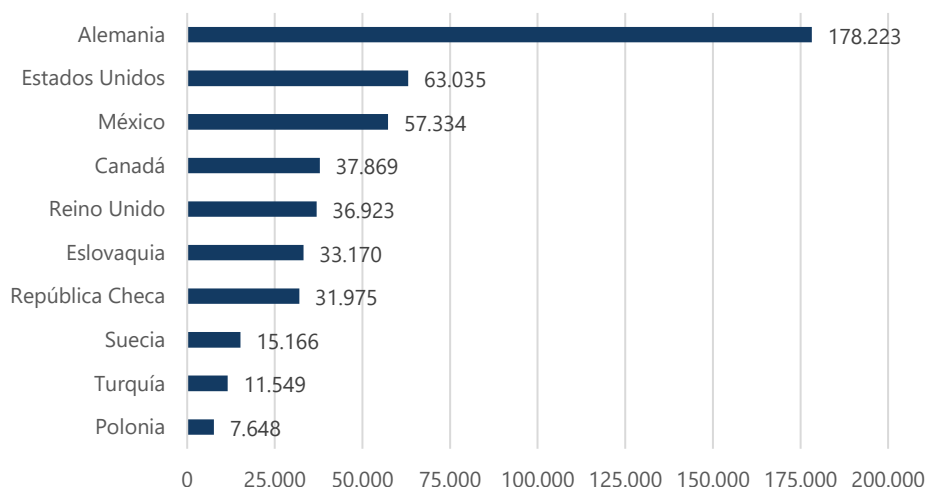
Tabla 2: Ranking de los 10 principales países europeos productores de vehículos finalizados.

|                      | 2023              | 2022              | % variación<br>23/22 |
|----------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| Alemania             | 3.959.322         | 3.336.546         | +18,7                |
| España               | 1.869.988         | 1.741.084         | +7,4                 |
| República Checa      | 1.395.211         | 1.214.746         | +14,9                |
| Eslovaquia           | 1.062.058         | 970.275           | +9,5                 |
| Francia              | 959.404           | 948.341           | +1,2                 |
| Italia               | 542.218           | 484.345           | +11,9                |
| Hungría              | 504.907           | 452.551           | +11,6                |
| Rumanía              | 501.337           | 509.465           | -1,6                 |
| Bélgica              | 287.211           | 243.293           | +18,1                |
| Suecia               | 276.070           | 251.446           | +9,8                 |
| <b>UNIÓN EUROPEA</b> | <b>12.126.604</b> | <b>10.896.821</b> | <b>+11,3</b>         |

Fuente: S&P Global Mobility

En cuanto a las **exportaciones de vehículos en 2023**, Alemania consolidó su posición como el principal exportador mundial, alcanzando exportaciones por aproximadamente 178.225 millones de dólares estadounidenses (Gráfico 1). Estados Unidos y México también se situaron en posiciones destacadas en este ranking, con exportaciones valoradas en más de 57.000 millones de dólares cada uno. Por otro lado, Estados Unidos lideró como el principal importador de vehículos a motor a nivel global, con importaciones valoradas en aproximadamente 210.300 millones de dólares estadounidenses. Alemania, a pesar de ser el líder exportador, tuvo importaciones significativamente inferiores en valor, siendo estas menos de la mitad de las registradas por Estados Unidos. Reino Unido también mostró una presencia relevante en este aspecto.

Gráfico 1: Ranking de los principales países exportadores de vehículos a motor en función del valor de las exportaciones a nivel mundial en 2023 (en millones de USD).

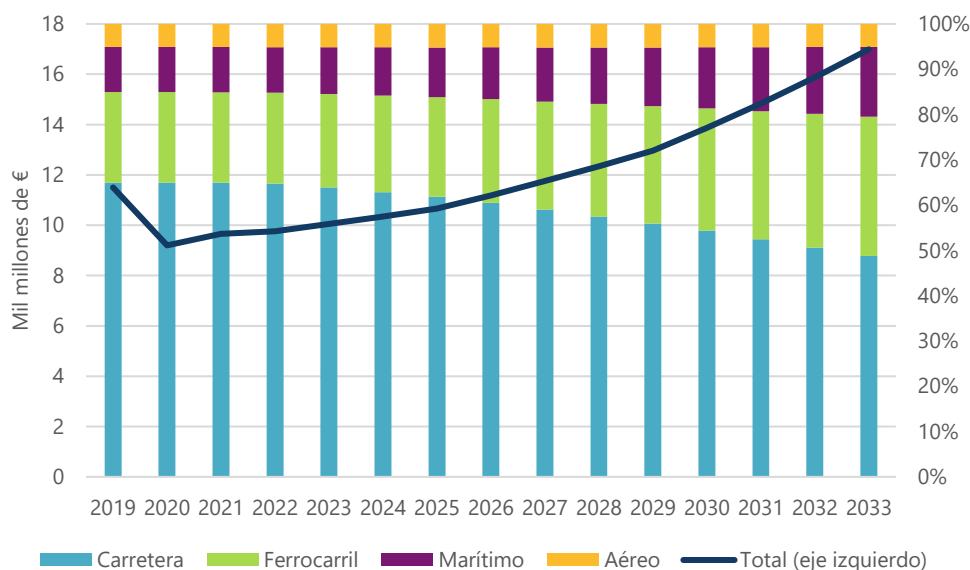


Fuente: OC, Statista

Considerando la relevancia de su rol en el mercado automovilístico mundial, es importante señalar que, desde el punto de vista logístico, la industria de vehículos acabados en Europa enfrenta **desafíos significativos ante la creciente demanda y capacidad limitada**. Según Automotive Logistics, se prevé un crecimiento del mercado de 10 mil millones de euros en 2023 a 17 mil millones de euros en 2033, con un CAGR del 6,9% (Gráfico 2). Desde 2022, las limitaciones de capacidad de transporte han generado tensiones, agravadas por el aumento de importaciones desde China y restricciones de capital. Esto ha llevado a la reducción de flotas y dificultades para expandir la capacidad. La transición hacia vehículos de emisión cero y la demanda de vehículos más grandes y pesados, especialmente eléctricos, complican aún más el panorama a largo plazo.

Atendiendo al patrón modal del sector del automóvil, y sus **previsiones para los próximos años**, a medida que se busca reducir las emisiones, se anticipan cambios significativos. Con un creciente interés por las opciones ferroviarias y marítimas entre los operadores logísticos, se proyecta que la participación del transporte por carretera en el mercado europeo disminuirá del 63,9% en 2023 al 48,8% en 2033. A pesar de las significativas limitaciones de capacidad en el transporte marítimo, este modo, reconocido por su menor huella de carbono, verá un **incremento moderado en los próximos diez años**. Sin embargo, la demora en la construcción de nuevos buques representa un desafío clave, postergando una solución a la escasez de capacidad hasta después de 2026.

Gráfico 2: Proyecciones del mercado logístico automotriz en Europa por modo (en mil millones de € y % de participación)



Fuente: Automotive Logistics

Continuando con el análisis del transporte marítimo de vehículos, es esencial explorar **el panorama global** en el que las principales navieras compiten por la supremacía en un mercado cada vez más exigente y competitivo. La Tabla 3 muestra la clasificación de las flotas de transporte de vehículos a nivel global, revelando a los principales actores en este competitivo sector. Encabezando la lista se encuentra WWL (Wallenius Wilhelmsen), seguido por NYK Line (Nippon Yusen Kaisha) y Mitsui O.S.K. Line. En el cuarto y quinto puesto se sitúan K-Line y GLOVIS, respectivamente. Estas empresas destacan por su **amplia experiencia, flotas modernas y alcance internacional**, posicionándolas como líderes indiscutibles en el transporte marítimo de vehículos a nivel mundial. Además, es notable que estas cinco navieras representan conjuntamente el 70,3% de la cuota de capacidad de buques portacontenedores, consolidando aún más su dominio en el mercado global.

Tabla 3: Ranking global de flota de transporte de automóviles

| Ranking | Operador                 | Buques | Cuota (%) | Capacidad (vehículos) | Cuota (%) |
|---------|--------------------------|--------|-----------|-----------------------|-----------|
| 1       | WWL                      | 109    | 16,1%     | 743.023               | 18,4%     |
| 2       | NYK Line                 | 104    | 15,3%     | 635.026               | 15,8%     |
| 3       | Mitsui O.S.K. Line       | 83     | 12,2%     | 503.409               | 12,5%     |
| 4       | K-Line                   | 75     | 11,0%     | 459.908               | 11,4%     |
| 5       | GLOVIS                   | 74     | 10,9%     | 492.730               | 12,2%     |
| 6       | GRIM                     | 55     | 8,1%      | 268.892               | 6,7%      |
| 7       | HAL                      | 36     | 5,3%      | 248.515               | 6,2%      |
| 8       | NEPTUN                   | 15     | 2,2%      | 60.100                | 1,5%      |
| 9       | Toyofuji Shipping Co.Ltd | 14     | 2,1%      | 62.760                | 1,6%      |

|              |        |            |      |                  |      |
|--------------|--------|------------|------|------------------|------|
| 10           | GSL    | 11         | 1,6% | 51.870           | 1,3% |
| 11           | UECC   | 10         | 1,5% | 41.210           | 1,0% |
| 12           | ARC    | 9          | 1,3% | 59.706           | 1,5% |
| 13           | AN JI  | 8          | 1,2% | 35.600           | 0,9% |
| 13           | ECL    | 8          | 1,2% | 31.600           | 0,8% |
| 13           | SALLAU | 8          | 1,2% | 37.329           | 0,9% |
| -            | Otros  | 60         |      | 300.171          |      |
| <b>Total</b> |        | <b>679</b> |      | <b>4.031.849</b> |      |

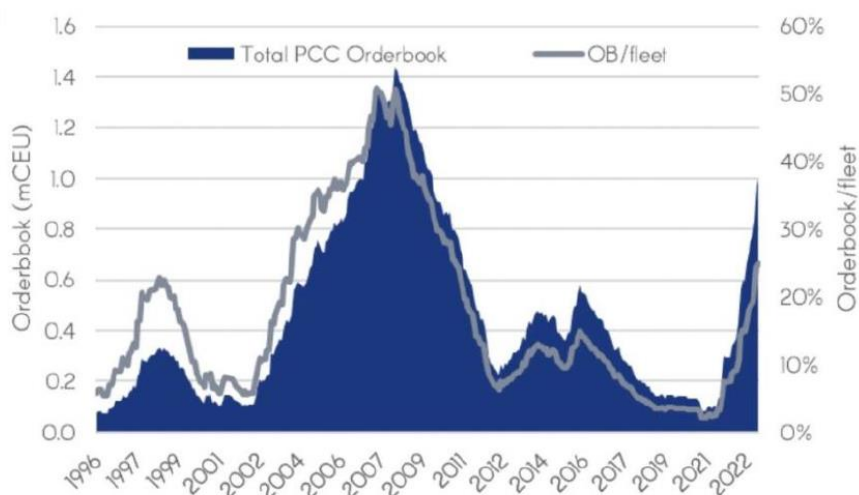
(1) La tabla solo incluye buques con una capacidad de 2.000 o más vehículos

(2) El número de buques de WWL incluye el número de buques de EUKOR afiliados al Grupo WWL

Fuente: NYK Line en base a los datos de Hesnes Shipping AS

En cuanto a la **situación de la flota y los pedidos de nuevos buques** en el mercado de transporte marítimo de porta vehículos, según Gram Car Carriers y Gersemi Asset Management, la reserva de pedidos actual consta de 140 buques, programados para entregarse hasta 2028, con una gran parte de ellos (103 buques) esperados para ser entregados antes de finales de 2025. Además, se destaca un aumento significativo del 30% en la reserva de pedidos de porta vehículos en el año en curso, representando el 25% de la capacidad actual y superando el promedio histórico del 17% (Gráfico 3). A pesar de este aumento, se estima que la reserva de pedidos actual no será suficiente para satisfacer la demanda estimada al menos hasta 2025.

Gráfico 3: Evolución de la reserva de pedidos de porta vehículos (CEU: unidades equivalentes de automóviles)



Fuente: Gersemi Asset Management

Por otro lado, según el informe anual de Clarksons Research, la flota actual cuenta con 760 buques, apenas un 2% más que en 2019, con otras 80 órdenes de nuevos buques en 2023, lo que representa aproximadamente el 37% de la capacidad de la flota. Esta expansión de la flota coincide con una **fuerte inversión en nuevos buques "verdes"**, que utilizan combustibles alternativos y están diseñados para cumplir con regulaciones ambientales más estrictas. Se observa que el 85% de la capacidad de los buques en orden

está establecido para utilizar estos combustibles alternativos, lo que refleja un enfoque cada vez mayor en la sostenibilidad dentro de la industria.

Asimismo, se observa una **diversificación en los tipos de buques utilizados** en el transporte marítimo de automóviles, con un creciente interés en buques especializados para vehículos eléctricos. Esta adaptación de la flota a las nuevas tecnologías responde a la creciente demanda de vehículos eléctricos y otras tecnologías de movilidad. Además, se está priorizando la capacidad y eficiencia de los buques para satisfacer la demanda global de vehículos, con la expansión de la flota hacia nuevos buques más grandes y eficientes, capaces de manejar una variedad de tipos de carga.

La **acumulación de vehículos en las instalaciones de fábricas y puertos** debido a la falta de medios de transporte ha generado retrasos significativos en la entrega a concesionarios y clientes, impactando la cadena de suministro a nivel global en la industria automovilística. Esta situación ha llevado a las empresas del sector a buscar soluciones para superar los obstáculos y restablecer la fluidez en la distribución de vehículos, destacando la urgencia de resolver este desafío logístico.

Ante la falta de capacidad de los barcos porta vehículos, algunos fabricantes han optado por transportar los vehículos en contenedores, lo que **ha llevado a las principales navieras globales de contenedores a explorar nuevas alternativas**. Un ejemplo de ello es el **Memorándum de Entendimiento (MoU)** firmado entre los puertos chinos que integran **Shandong Port Group** (Qingdao, Rizhao, Yantai, Weihai, Dongying, Weifang y Binzhou) con las siguientes navieras: **Ocean Network Express (ONE), COSCO SHIPPING Lines, Maersk, CMA CGM, MSC, Evergreen y SITC**. Este acuerdo se centra en la exportación de vehículos eléctricos (EVs) y baterías de ion-litio en contenedores convencionales.

Otro ejemplo innovador en respuesta a esta demanda cambiante es el diseño de equipos específicos para el transporte de vehículos, permitiendo su apilamiento en buques no tradicionalmente asociados con este tipo de transporte. Ejemplo de ello es el diseño desarrollado por el grupo naviero **China COSCO SHIPPING Corporation Ltd. Co. (COSCO Group)**, con la implementación de un contenedor Flat Rack de 48' especial para transportar vehículos en buques convencionales (Ilustración 1). Esta innovación ha dado lugar a nuevas rutas y servicios de transporte de automóviles, como la lanzada desde su terminal **PCT en el puerto de El Pireo** a través de su subsidiaria **COSCO SHIPPING Specialized**, con el objetivo de proporcionar servicios de logística de vehículos de alta calidad en la región de EMEA (Europa, Oriente Medio y África).

Ilustración 1: Apilamiento de Racks Plegables de Vehículos de 48 pies



Fuente: Cosco Shipping Specialized Carriers Co., LTD.

Además de los desafíos logísticos que enfrenta la industria del transporte marítimo de vehículos, como la falta de capacidad de los barcos porta vehículos y la necesidad de buscar alternativas innovadoras, también hay una transformación significativa en curso en la industria automovilística. La creciente conciencia sobre los efectos del cambio climático y la necesidad de reducir las emisiones de carbono están impulsando una **transición hacia vehículos más limpios y sostenibles**. En este contexto, la electrificación de los automóviles se ha convertido en un tema central, con numerosos países y empresas estableciendo objetivos ambiciosos para eliminar gradualmente los vehículos con motores de combustión interna en favor de alternativas más ecológicas, como los vehículos eléctricos.

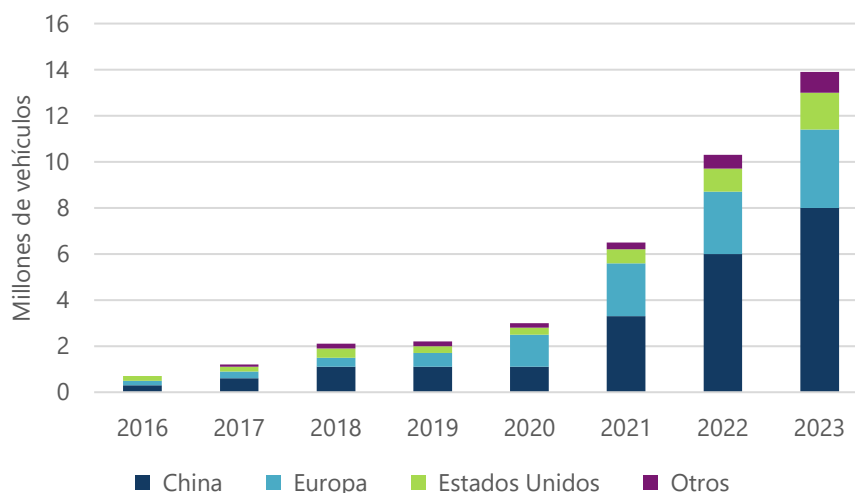
El mercado de **vehículos eléctricos** está experimentando un **crecimiento exponencial**, con ventas que superaron los 10 millones en 2022 (Gráfico 4). La participación de los vehículos eléctricos en las ventas totales ha más que triplicado en tres años, pasando de alrededor del 4% en 2020 al 14% en 2022. Se estima que la tendencia positiva de los vehículos eléctricos continúe fuertemente hasta 2023, con más de 2.3 millones de vehículos eléctricos vendidos en el primer trimestre, un 25% más que en el mismo período del año anterior. Se proyecta que las ventas alcancen los 14 millones para finales de 2023, lo que representa un aumento del 35% interanual, con nuevas compras acelerando en la segunda mitad de 2024. Como resultado, se espera que los **vehículos eléctricos representen el 18% de las ventas totales** de automóviles durante todo el año.

De acuerdo con las proyecciones de Gram Car Carriers, la transición hacia la electrificación de la flota de automóviles está avanzando rápidamente, con aproximadamente la **mitad de las ventas globales de vehículos eléctricos realizadas en China**. Igualmente, anticipa que las considerables inversiones locales destinadas a aumentar la capacidad de producción de vehículos eléctricos en China respaldarán las



ambiciones de exportación global de los fabricantes chinos de vehículos eléctricos. En los últimos meses, estos fabricantes han incursionado en el mercado de transportistas de automóviles, liderando gran parte de la demanda de buques portavehículos, principalmente debido al crecimiento en las exportaciones de vehículos eléctricos desde China.

Gráfico 4: Registro de vehículos eléctricos vendidos por país a nivel mundial (2016-2023)



Fuente: International Energy Agency

La creciente adopción de vehículos eléctricos está planteando **desafíos logísticos adicionales para el transporte de automóviles**. Con el aumento de la demanda de estos vehículos, es crucial garantizar una infraestructura adecuada para la carga y distribución, así como para el suministro de baterías y componentes eléctricos. El manejo de las baterías de litio, altamente inflamables, durante los procesos de distribución, requiere nuevas pautas de seguridad y condiciones especiales de almacenamiento y transporte. Por lo tanto, la transición hacia la movilidad eléctrica no solo transforma la apariencia de los vehículos, sino que también presenta desafíos logísticos que requieren una cuidadosa planificación y cumplimiento de regulaciones para garantizar un transporte seguro y eficiente.

Focalizando en el ámbito nacional, España ocupó la octava posición en la clasificación mundial de productores del sector automovilístico en 2023, con una **producción de aproximadamente 2,5 millones de vehículos**. Según la Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), este sector representa un 8,1% del PIB español, que asciende al 10% si se incluyen sectores asociados como la distribución y servicios financieros. A pesar de los desafíos globales, las fábricas españolas lograron adaptarse y cerrar 2022 con una producción en alza, superando los 2,2 millones de vehículos.

En cuanto a la **exportación de vehículos**, se registró un aumento del 2,9% durante 2022, con un total de 1.932.629 unidades enviadas fuera de las fronteras españolas. A pesar de este incremento, el entorno de incertidumbre internacional, derivado de las secuelas económicas y sociales de la pandemia, también influyó en la lenta recuperación de los mercados europeos, principales destinos de los vehículos "made in Spain", limitando así el número de pedidos.

En esta línea, y según el último Informe de Evaluación de la Logística Portuaria de ANFAC en 2022 el **transporte de vehículos en España** experimentó un ligero aumento del 2,6%, llegando a **4,59 millones de unidades**, aunque por debajo de las cifras habituales. El transporte marítimo tuvo un crecimiento del 11,1%, con 2,4 millones de vehículos movilizados a través de los puertos españoles. De los 24 puertos con tráfico vehicular, los 8 principales manejaron el 90,1% del total. Por lo que respecta a la distribución intermodal, el transporte marítimo aumentó su cuota al 48,4%, impulsado por las exportaciones, mientras que el transporte por carretera disminuyó en un 3,8%. En el traslado final de vehículos a las terminales portuarias, el ferrocarril fue esencial, representando el 32,5% de los vehículos exportados, mientras que el 67,5% restante se trasladó por carretera.

Siguiendo con el **transporte marítimo de vehículos en España**, el Puerto de Sagunto, junto con el de Tarragona, se destacó como el segundo puerto mejor valorado por ANFAC en 2022 debido a su eficiencia en servicios y agilidad en trámites aduaneros, aunque carece de conexión ferroviaria (Tabla 4). A pesar de ello, Sagunto se consolida como un **centro logístico importante para el transporte de vehículos en España**, especialmente en importaciones, siendo Toyota Logistics Services uno de sus principales operadores, gestionando importaciones para el mercado ibérico y parte de Portugal.

Tabla 4: Ranking de los puertos peninsulares en base a la valoración establecida por la ANFAC

| Puesto       | Puerto    | Valoración | N.º de vehículos | Representatividad (1) |
|--------------|-----------|------------|------------------|-----------------------|
| 1º           | SANTANDER | 4,4        | 287.715          | 84,5%                 |
| 2º           | TARRAGONA | 4,2        | 168.917          | 83,5%                 |
|              | SAGUNTO*  | 4,2        | 121.712          | 80,1%                 |
| 3º           | PASAIA    | 4,1        | 239.946          | 89,8%                 |
|              | BARCELONA | 3,7        | 504.015          | 64,7%                 |
| 4º           | VALENCIA  | 3,7        | 411.608          | 80,1%                 |
|              | VIGO*     | 3,7        | 444.442          | 92,5%                 |
| 5º           | MÁLAGA*   | 3,5        | 44.247           | 91,5%                 |
| <b>Total</b> |           | <b>3,9</b> | <b>2.222.602</b> | <b>81,2%</b>          |

(\*) Puertos penalizados por no tener acceso ferroviario.

(1) Porcentaje de los datos facilitados por las marcas participantes en el informe en relación con los volúmenes oficiales de Puertos del Estado.

Fuente: ANFAC y Puertos del Estado

En resumen, la industria automovilística ha demostrado una **notable capacidad de recuperación y adaptación**. Este crecimiento refleja la resiliencia y adaptabilidad de un sector vital que ha sabido sobreponerse a obstáculos como la pandemia de Covid-19 y la escasez de componentes clave. Europa, con países como Alemania y España a la cabeza, ha mostrado un impulso renovado, no solo en la producción tradicional sino también en la **transición hacia vehículos más limpios y eficientes**. La creciente demanda de vehículos eléctricos y las innovaciones logísticas son prueba de una industria que se reinventa. Esta evolución hacia una movilidad más verde y conectada se presenta como una oportunidad para redefinir el panorama automovilístico global, apostando por la innovación y la sostenibilidad como pilares del éxito a largo plazo. Sin embargo, los retos logísticos persisten, y es esencial que la industria siga colaborando y adaptándose para garantizar un suministro fluido y sostenible en el futuro.