



TRABAJO DE FIN DE GRADO

Análisis del Sector del Automóvil en España (1990-2013)

(Analysis Automotive Sector in Spain 1990-2013)

Autor: D./D^a. Manuel Pérez Sánchez

Tutor/es: D./D^a. José Salazar Mato

Grado en Economía

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

UNIVERSIDAD DE ALMERÍA

Curso Académico: 2013 / 2014

Almería, Septiembre de 2014

ÍNDICE

1. RESUMEN.....	3.
2. INTRODUCCIÓN.....	3.
3. LOS COMIENZOS DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA (1900-1990).....	4.
3.1. La primera mitad del Siglo XX.....	4.
3.2. El sector desde 1950 hasta 1990.....	6.
4. SITUACIÓN DEL SECTOR ANTES DE LA CRISIS: “LOS FELICES AÑOS 90” Y PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO XXI (1990-2007).....	9.
4.1. La industria de fabricantes y proveedores de España.....	9.
4.1.1. La fabricación de automóviles en España.....	9.
4.1.2. Dimensión de la industria en España.....	9.
4.2. Impacto sobre la balanza comercial.....	10.
4.3. Aportación del sector a la economía española.....	12.
4.3.1. Contribución al producto interior bruto nacional.....	12.
4.3.2. Contribución al empleo.....	12.
4.4. Plantas de producción españolas.....	14.
4.4.1. Beneficios.....	15.
4.4.2. La industria de componentes en España.....	16.
4.5. ANFAC.....	20.
4.6. Planes del Gobierno de España (1990-2007).....	21.
4.6.1. Plan RENOVE (1994-1995).....	21.
4.6.2. Plan PREVER (1997-2007).....	21.
4.6.3. Plan Nacional de I+D+i (2000-2003).....	21.
5. LA CRISIS Y SUS EFECTOS EN EL SECTOR (2007-2013).....	22.
5.1. ¿Cómo ha afectado la crisis al sector?.....	22.
5.1.1. Datos económicos del sector.....	26.

5.2. <i>Impacto sobre la balanza comercial</i>	27.
5.2.1. <i>Importaciones</i>	27.
5.2.2. <i>Exportaciones</i>	28.
5.2.3. <i>Inversiones</i>	29.
5.2.4. <i>Contribución al PIB</i>	30.
5.2.5. <i>Empleo</i>	31.
5.3. <i>Principales marcas y plantas situadas en España desde 1990 hasta 2007</i>	32.
5.3.1. <i>Centros de producción</i>	32.
5.4. <i>Planes del Gobierno de España (2007-2013)</i>	35.
6. <i>ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL (1er. Trimestre 2014)</i> ...37.	
6.1. <i>Contribución al PIB</i>	37.
6.2. <i>Empleo</i>	38.
6.3. <i>Exportaciones e importaciones</i>	38.
6.4. <i>El parque de vehículos</i>	39.
6.5. <i>Planes PIVE actuales (PIVE 5 Y PIVE 6)</i>	40.
6.6. <i>Vehículos eléctricos: ¿el futuro?</i>	41.
7. <i>COMPARACIONES A NIVEL EUROPEO</i>	42.
7.1. <i>Contribución al PIB</i>	42.
7.2. <i>Contribución al empleo</i>	42.
7.3. <i>Contribución a la exportación</i>	43.
8. <i>CONCLUSIONES</i>	45.
9. <i>BIBLIOGRAFÍA</i>	46.

1. RESUMEN.

En este trabajo nos centraremos en el estudio del sector automovilístico español, comprendiendo principalmente el periodo 1990-2013, en él veremos los diferentes momentos acaecidos en la historia reciente de España y en su poderoso sector del automóvil. Veremos cómo ha ido evolucionando y adaptándose a las necesidades existentes en cada momento, y como todo esto lo ha hecho ser uno de los sectores más importantes de nuestro país; en producción, exportación, contribución al producto interior bruto, y otras variables que hacen al sector del automóvil español uno de los más competitivos y mejor valorados, tanto a nivel europeo como a nivel mundial.

2. INTRODUCCIÓN.

Este trabajo constará a parte del resumen anteriormente hecho, y de la introducción actual, de 4 periodos fundamentales en la historia de la automoción Española, además de una última parte dedicada a una serie de comparaciones relativas al sector en distintos países europeos, y como no, una conclusión sobre lo estudiado. Nuestra metodología de trabajo se basará en el estudio de una serie de variables relacionadas con el mercado del automóvil en España durante ciertos periodos, el objetivo final será conocer la importancia y el tamaño del sector en nuestro país.

En lo referente a los cuatro períodos, estos tratarán sobre:

- ✓ El primer periodo, denominado “Los comienzos del automóvil en España (1900-1990)”, se centra en los primeros pasos dados por el sector en nuestro país, comprendiendo la época que va desde principios del Siglo XX hasta la década de los Noventa, aquí veremos entre otras cosas los primeros automóviles que hubo en España.
- ✓ El segundo periodo, denominado “Situación del sector antes de la crisis: los felices años 90 y primeros años del Siglo XXI”, tratándose de la época más gloriosa del sector llegando hasta principios del Siglo XXI, concretamente hasta la crisis (año 2007), trataremos de explicar la incidencia de las distintas variables y su evolución en el periodo.
- ✓ El tercer periodo, denominado “La crisis y sus efectos en el sector (2007-2013)”, en él se tratará la difícil situación vivida por el sector en la primera década del Siglo XXI, especialmente a raíz de la crisis económica que ha desolado nuestro país. Veremos los cambios experimentados por las principales variables a raíz de la crisis.

- ✓ El cuarto periodo, denominado “Análisis de la situación actual (1er. Trimestre de 2014)”, en él nos centraremos en tratar de explicar la situación y las características del sector en nuestro país durante el primer trimestre de 2014.

En el punto denominado “Comparaciones”, trataremos de comparar las principales variables del sector del automóvil (exportaciones, Producto Interior Bruto y empleo), en cuatro de los países europeos más importantes, como son España, Alemania, Francia e Italia, utilizaremos para ello los datos del ejercicio 2013.

Para finalizar tendremos una conclusión acerca de todo lo estudiado, exponiéndose las principales conclusiones extraídas.

3. LOS COMIENZOS DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA (1900-1990).

3.1. La primera mitad del siglo XX.

Los inicios del automóvil en nuestro país datan de finales del siglo XIX, ya que fue en 1899 cuando aparecieron los vehículos de La Cuadra, compañía presidida por Emilio de la Cuadra, no obstante antes hubo otros tipos de vehículos como el locomóvil y el velocífero, H. Rivadulla, V. (2008).

Los automóviles La Cuadra, fueron diseñados y fabricados en las instalaciones que la compañía poseía en Barcelona, su primera intención fue diseñar vehículos eléctricos, pero las graves dificultades llevaron a la fabricación de vehículos con motor de explosión. Este motor de explosión se fabricó con dos motorizaciones, pero ante los problemas financieros Emilio de la Cuadra tuvo que cerrar la empresa en 1901. Esto marcó el origen de la industria automovilística española, Estapé, S. (1999).

A lo largo de las primeras décadas del siglo XX la importancia de la industria española del automóvil fue prácticamente nula comparada con la de otros países europeos, la ausencia de una industria del automóvil era debido a una combinación de causas, como: el elevado coste de los aceros especiales de importación, los elevados costes de personal, unos tipos de cambio desfavorables que permitían la importación de coches a un país que no había protegido con determinación su incipiente industria y, por el hecho de que los compradores españoles preferían adquirir coches extranjeros. En España, el automóvil era considerado esencialmente como un bien de lujo, y además se llevaba un atraso de varios años en materia impositiva, las quejas de los industriales se dirigían de forma mayoritaria hacia la situación arancelaria, ya que con el arancel vigente la Hacienda pública española no contribuía al desarrollo automovilístico.

Las razones a la hora de explicar la ausencia de una industria del automóvil son varias, ocupando un lugar destacado la escasa dimensión del mercado de bienes y de factores de producción, Ortiz-Villajos, J. (2010).

Además como bien nos dice Estapé, S. (1999), la alternativa de un crecimiento de la industria del automóvil pasaba por potenciar las exportaciones. En Cataluña, desde finales del siglo XIX y principios del XX asistimos a un aumento de la actividad de la industria de construcciones mecánicas. La oferta de energía más barata propició un mayor grado de flexibilidad de la estructura industrial y redujo la dependencia energética del exterior. Además el incremento de la renta favoreció la implantación en Cataluña de la industria de bienes de consumo.

En 1904, surgió «La Hispano Suiza», proveniente de la anterior compañía La Cuadra, que construyó en Barcelona, en 1911, una fábrica de automóviles y motores de aviación. Simultáneamente la empresa se expandió, creando una filial en París, primero en Levallois Perret (Seine) y más tarde en Bois Colombes (Seine); y otra en Ripoll, donde instaló las secciones de forja, estampado y embutido. Por último, en Barcelona construyó un taller anexo de carrocerías. Poco después todas estas fábricas dejaron la fabricación de automóviles. Dos multinacionales se instalaron en España en esa época, estas fueron las grandes norteamericanas: Ford y General Motors. Ford que fue la que tuvo una mayor importancia, se instaló inicialmente en Cádiz en 1920 con el nombre Ford Motor Company España, pero en 1923 se trasladó a Barcelona. General Motors Peninsular se instaló en España en 1925, también en Barcelona, pero su actividad fue menos importante que la de Ford.

Al final del primer tercio de siglo, la industria del automóvil estaba constituida por dos subgrupos, por un lado, por pequeñas empresas familiares que construían pequeñas series de vehículos usando métodos artesanales y, por otro lado, por empresas filiales de compañías multinacionales que montaban partes importadas. También fue importante el hecho de que la estrategia de integración vertical adoptada por las empresas españolas de escaso tamaño amenazó seriamente sus limitadas capacidades financieras. Una salida posible, Estapé S. (1999), para poder lograr una dimensión productiva óptima hubiera sido el establecimiento de acuerdos de alianza entre los diversos fabricantes. En efecto, si varias de las empresas existentes se hubieran fusionado con el fin de aprovechar las ventajas de la concentración industrial, la formación de una industria de automóviles española habría sido más factible.

Durante la primera fase de la industria las pequeñas empresas automovilísticas fueron un reflejo del elevado grado de diversidad y de cambio tecnológico. No cabe duda de que la Guerra Civil perjudicó seriamente a este sector, y durante los años posteriores no vivió su mejor momento.

3.2. El sector desde 1950 hasta 1990.

El 7 de junio de 1949 nació la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT) dependiente del INI y con la participación de los “seis grandes” de la banca española, de algunos particulares y de FIAT, bajo cuya licencia se construirían los vehículos en la fábrica a edificar en la zona franca de Barcelona, el primer modelo que sale al mercado es el denominado “1400”.

“Sin duda fue el modelo denominado “600” el que cambia la faz social de España, al mejorar un factor de vida tan trascendental como es el transporte individual y familiar y el porte de bultos o mercancía”, Ortiz-Villajos, J. (2010). Se vendieron muchos “600”, realmente estos no influyeron mucho en la riqueza nacional y el incremento de la renta nacional, pero si elevaron la “calidad de vida” -aunque sólo fuera los Domingos-, que era un concepto también bastante nuevo con aquel otro del “ocio activo”. El “600” fue presentado por Fiat en el Salón de Ginebra de 1955 y era el primer automóvil de la marca con motor atrás, el diseño de este vehículo fue realizado por “Pininfarina”, un gran carrocerero italiano.

Seat “600”



Fuente: Google.

Cuando llega el “600” a España es un periodo de necesidad de vehículos de los españoles. El hombre español, ya en vías de cicatrización de las heridas de su Guerra Civil, reaccionó

como los europeos al finalizar la II Guerra Mundial, es decir, con la creación de vehículos, H. Rivadulla, V. (2008).

En 1951 se pusieron en Valladolid los cimientos de la factoría Fasa Renault, era la época del 4 CV, más conocida como 4-4, que dejó profunda huella internacional, ya que se llegaron a hacer en el mundo un millón de unidades y del cual, en la ciudad vallisoletana, en el primer año de la factoría se hicieron 707 unidades que, como los vehículos de los primeros tiempos de Seat, requerían “influencias” poderosísimas para poder obtener uno al precio oficial.

El ritmo de fabricación aumentó rápidamente, ya que en 1955 se construyeron 4.050 unidades, y dos años más tarde 7.500 unidades.

Renault 4 CV



Fuente: Google.

No podemos olvidar la fábrica PSA de Vigo del grupo francés PSA Peugeot-Citroën, esta inició su actividad en 1958 como factoría de Citroën, y en ella se fabricó el Citroën 2 CV. Fue diseñado en un principio para funcionar en el medio rural, debido a su bajo precio y al éxito que tuvo, el siguiente diseño se hizo desde otra perspectiva y se consiguió un vehículo de más confort y con más prestaciones. El Citroën 2CV pasó de ser un vehículo rural a un vehículo de ciudad, H. Rivadulla, V. (2008).

Citroën 2 CV



Fuente: Google.

En menos de 30 años España pasa de una situación en la que no existía ningún productor a otra muy distinta en la que coexisten seis: Seat, Fasa-Renault, Citroën, Chrysler (actual Peugeot), Ford y General Motors (con su filial Opel). España pasa a convertirse en uno de los principales productores mundiales de vehículos de turismo, y todo esto lo conseguimos partiendo de un muy bajo nivel de motorización, una escasa industrialización, y casi inexistente industria auxiliar, además de un bajo nivel de capital humano, H. Rivadulla, V. (2008). Las principales ventajas que ofrecía nuestro país eran los bajos costes laborales reales y la proximidad a un mercado tan importante como el europeo, y más aún teniendo en cuenta la entrada en la UE en 1986.

La crisis del petróleo de los años 80 condujo a los fabricantes de automóviles a llevar a cabo una serie de acciones encaminadas a reducir el consumo de combustible. Por un lado se empezaron a diseñar motores de gasolina de bajo consumo, motores diesel con rendimiento superiores a los conocidos en aquella época y por otro lado se suscitaron acciones encaminadas a la reducción de peso (esto se vio reflejado en la utilización de materiales plásticos para sustituir a los materiales metálicos en gran cantidad de componentes), con ambas acciones se consiguió reducir el consumo de combustible en más de un 25%, acción que sin duda dio un giro a la industria española.

4. SITUACIÓN DEL SECTOR ANTES DE LA CRISIS: “LOS FELICES AÑOS 90” Y PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO XXI (1990-2007).

4.1. La industria de fabricantes y proveedores en España.

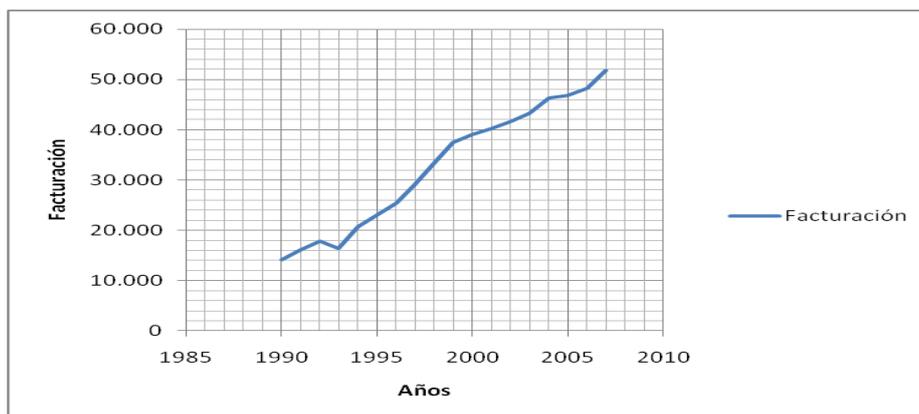
4.1.1. La fabricación de automóviles en España.

España fue y es uno de los principales países productores de automóviles del mundo. Tomando de ejemplo un estudio de ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones) del año 2002, España fue el sexto productor mundial, detrás de Estados Unidos, Japón, Alemania, Francia y Corea del Sur, y el tercero de Europa, posición que se ha mantenido hasta 2007. En el periodo estudiado (1990-2007), España contribuye a la producción mundial de automóviles con un 5,1% sobre el total, mientras que en la Unión Europea la producción española representa el 17% de la producción total superada por Alemania (35%) y Francia (21%), según datos de ANFAC (2007).

El sector del automóvil ha experimentado casi dos décadas de expansión en España, que le ha permitido (como podemos apreciar en el siguiente gráfico) mantener un incremento casi constante de la facturación desde 1990 hasta 2007, solo interrumpido por una caída en el año 2002, caída apenas apreciable, para volver en 2003 a crecer por encima de los parámetros anteriores.

Evolución de la facturación de los fabricantes en España desde 1990 hasta 2007

(millones de euros)



Fuente: ANFAC.

4.1.2. Dimensión de la industria en España.

Se estima que de media para el periodo 1990-2007, la producción de vehículos en España fue de más de 2 millones y medio de unidades, de los cuales más del 75% fueron turismos. Por otro lado la producción máxima alcanzada en España se obtuvo en el año 2000, con más de 3 millones de vehículos fabricados, esto supuso un récord en la producción de automóviles todavía no superado.

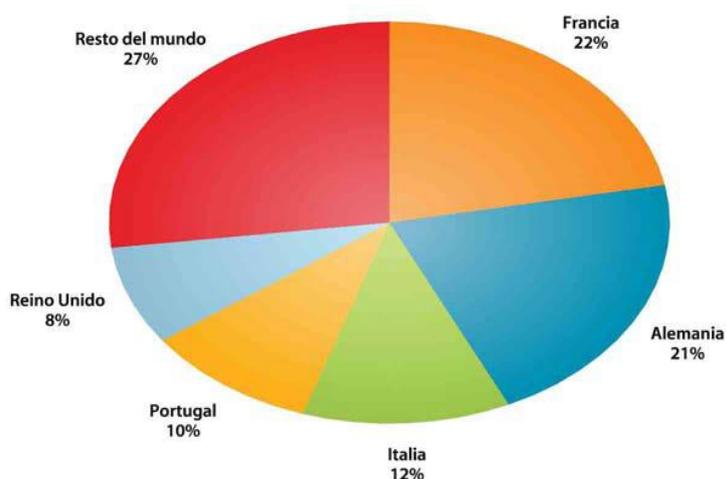
Se estima que España contaba en el periodo 1990-2007 con un total de 17.288 empresas pertenecientes al sector del automóvil. Dentro de estas, se encuentran 975 empresas que de acuerdo a la Clasificación Nacional de Actividad Económica (CNAE) son fabricantes. Cabe destacar que dentro de la categoría de fabricantes se encuentran las 12 empresas ensambladoras de automóviles que producen en nuestro país. Adicionalmente existe un sector de comercio detallista, que se compone de 9.528 pequeños comercios. Por último, existe un sector de empresas mayoristas, compuesto por 6.789 empresas, de las que 3.985 son distribuidores de automóviles y 2.804 distribuidores de recambios, La competitividad del sector del automóvil en España (2002).

4.2 Impacto sobre la balanza comercial.

a) Exportaciones.

El automóvil es en España un sector netamente exportador. Para ver mejor como ha ido evolucionando el sector, podemos comparar dos datos extraídos de ANFAC (2007), pertenecientes al periodo estudiado. España exportó un total de 2.336.057 unidades en el año 2001, lo que supuso más del 80% de la producción total, mientras que en 2007 la exportación fue de 2.389.224 lo que supone un 82,7% de la producción total, esto pone de relieve como la exportación ha ido aumentando progresivamente con el paso de los años, situándonos como uno de los países mas exportadores del sector. Los principales países a los que se exporta son Francia, Reino Unido, Alemania e Italia. La gran mayoría de vehículos exportados son turismos (alrededor del 78%) y vehículos industriales ligeros (alrededor del 19% del total), según datos de Sernauto (2007).

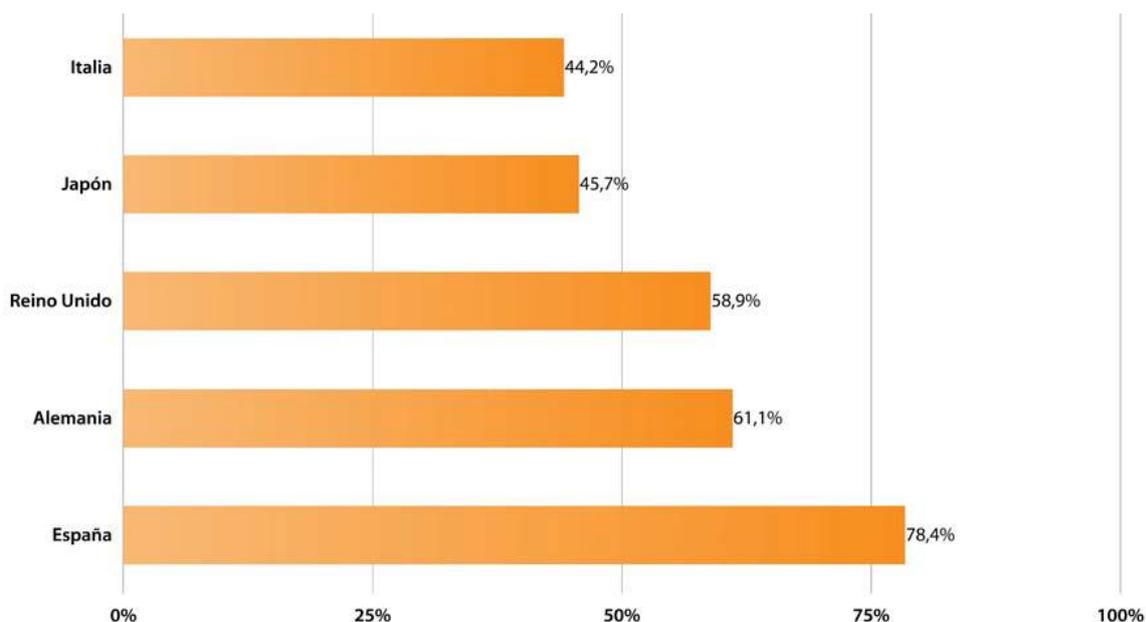
Promedio de la distribución de la exportación de los vehículos fabricados en España (1990-2007)



Fuente: Sernauto.

Como podemos observar en la gráfica que tenemos a continuación, España es uno de los principales exportadores de turismos del mundo en el periodo 1990-2007. Por otro lado, estas exportaciones representan de media más del 20% del total de las exportaciones españolas, lo que convierte al automóvil en el primer y más importante contribuyente a la balanza comercial española.

Promedio de la producción de vehículos destinada a la exportación en distintos países (1990-2007)



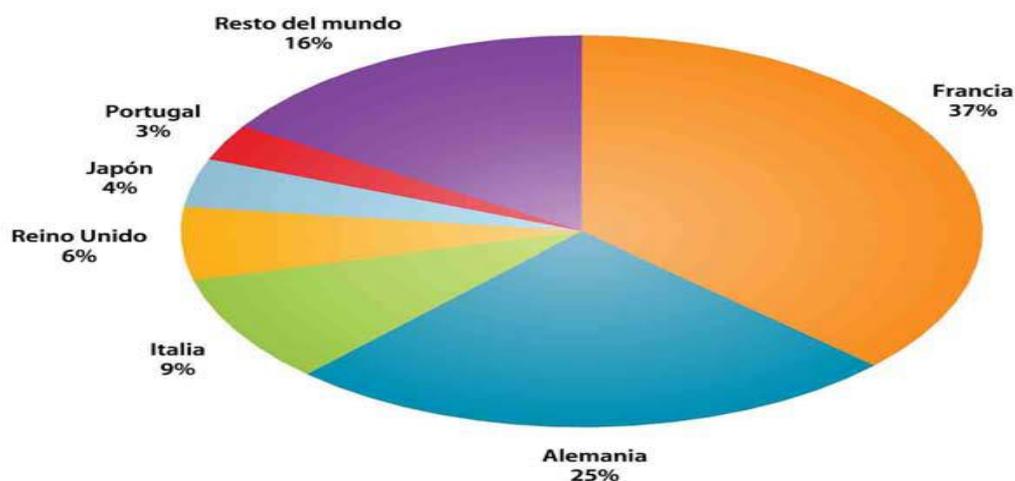
Fuente: ANFAC.

Aunque el marcado carácter exportador de las empresas constructoras en nuestro país contribuye a la fortaleza de la economía, la fuerte dependencia que tenemos del resto de Europa principalmente de Alemania y Francia, que históricamente han sido las potencias, hace que una desaceleración de sus mercados pueda provocar un efecto directo sobre la producción de nuestros fabricantes y por lo tanto sobre nuestra balanza comercial.

b) Importaciones.

Los principales clientes de la industria nacional, es decir los principales destinos de nuestras exportaciones, son también desde un punto de vista macroeconómico los responsables de la mayor parte de las importaciones de vehículos que se realizan en España. En este sentido la balanza comercial no juega a favor de España sino todo lo contrario, ya que nosotros vendemos a Europa gran parte de los vehículos de gama media y baja, pero importamos la mayoría de los vehículos de gama alta que se comercializan en nuestro país. La gráfica siguiente nos muestra el peso de los distintos países sobre el total de las importaciones españolas.

Distribución de las importaciones de vehículos en España (promedio de 1990 y 2007)



Fuente: ANFAC.

Como podemos ver la mayor parte de los vehículos que importamos provienen de la Unión Europea (más de un 80%), siendo los principales lugares de origen de nuestras importaciones Alemania y Francia, suponen entre los dos países más del 60% del total de las importaciones del sector español, esto puede ser debido a que en España se fabrican vehículos de gama media y baja, necesitando importar los vehículos de gama alta, que generalmente son fabricados en estos países.

4.3. Aportación del sector a la economía española.

4.3.1. Contribución al producto interior bruto nacional.

En España el sector del automóvil tiene un peso muy importante dentro del conjunto de la economía y la industria. Se estima que en el periodo 1990-2007, el sector del automóvil de media en su conjunto contribuye a más del 5% del PIB total español, siendo su aportación al PIB industrial del orden del 24%. Aportando los fabricantes de vehículos casi el 40% de la contribución total del sector al PIB, según ANFAC (2007).

Estas magnitudes aumentan si se incluye en su cálculo la aportación de los distintos sectores dependientes de la producción de vehículos de forma indirecta. Aunque la cuantificación es difícil, algunos estudios sugieren la nada despreciable cifra del 12% del PIB total. En cualquier caso, es innegable que el sector del automóvil tiene un potente efecto directo que genera riqueza en otros muchos sectores, haciéndolo uno de los más importantes a nivel nacional.

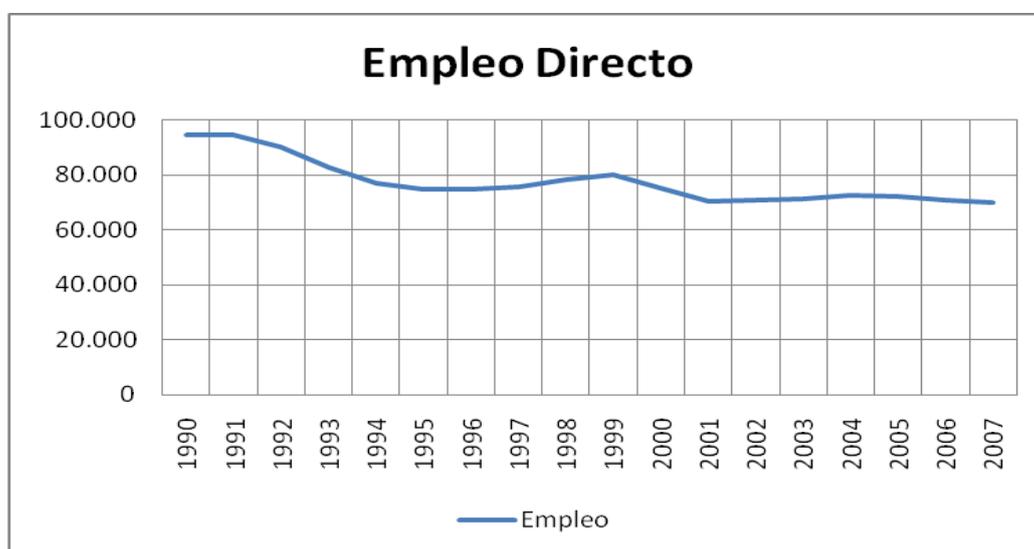
4.3.2. Contribución al empleo.

El sector del automóvil ha sido y es uno de los principales generadores de empleo de nuestro país. El tipo de empleo que genera esta industria es cualificado, estable (con la

crisis veremos cómo esta característica deja de cumplirse) y, a diferencia de otros sectores como el turismo, no tiene un carácter tan marcadamente estacional. La importancia de este sector en España desde el punto de vista del empleo es muy superior a la del conjunto de la Unión Europea, donde su aportación es tan sólo del orden del 4% de la población activa, ya que según datos de ANFAC (2007), la contribución del sector al empleo fue del 9% del total, datos que ponen de relieve la importancia del sector en nuestra economía.

En el siguiente gráfico podemos observar el empleo directo proveniente del sector del automóvil, al que faltaría añadir el empleo indirecto, que representa mayor cantidad que el directo.

Evolución del empleo directo en el sector del automóvil en España desde 1990 hasta 2007 (miles de trabajadores)



Fuente: ANFAC y Sernauto.

Se observa en la gráfica anterior como el empleo directo ha ido bajando, debido especialmente a una mejora en la tecnología y en las maquinarias, pero esto no tiene porque ser importante, ya que la mayor parte del empleo en el sector es el llamado empleo indirecto, por lo que si consideramos el empleo generado en su totalidad (directo+indirecto) por los fabricantes, la industria de equipos y componentes, la de servicios (talleres, concesionarios), y el resto del empleo inducido adicional, podría hablarse de entre 1,75 y 2 millones de puestos de trabajo en total. Esto representa de media en el periodo 1990-2007 casi un 8% de la población activa, lo que convierte al sector de automóvil en uno de los que más empleo genera, junto con sectores tradicionalmente intensivos en mano de obra como el de la construcción, que aportaba un 11,4% del empleo, estos datos son aportados por ANFAC y Sernauto (2007).

4.4. Plantas de producción españolas.

España ha contado a lo largo del periodo aquí estudiado (1990-2007), con un gran número de plantas de producción de Automóvil, concretamente con 19 (que más adelante veremos cómo se reducen a 17), por lo que como hemos dicho nos convertía en la tercera productora a nivel europeo, solo superados por las todopoderosas potencias europeas como Alemania y nuestra vecina Francia.

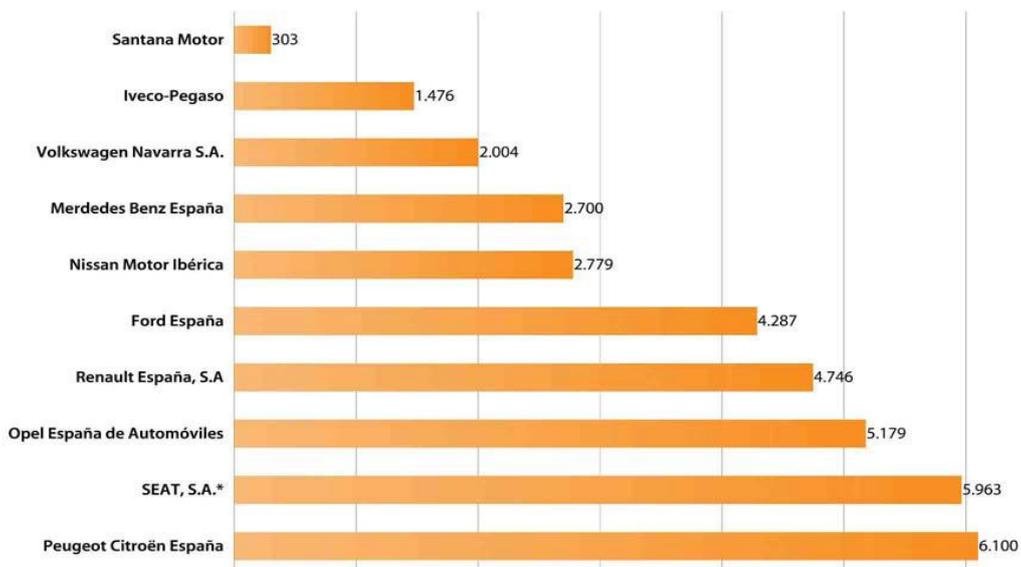
Centros de producción en España durante el periodo 1990-2007



Fuente: ANFAC.

A continuación podemos ver un gráfico con la facturación recogida en millones de euros, según ANFAC, en el año 2001 de estas compañías asentadas en España:

Facturación año 2001 en millones de Euros



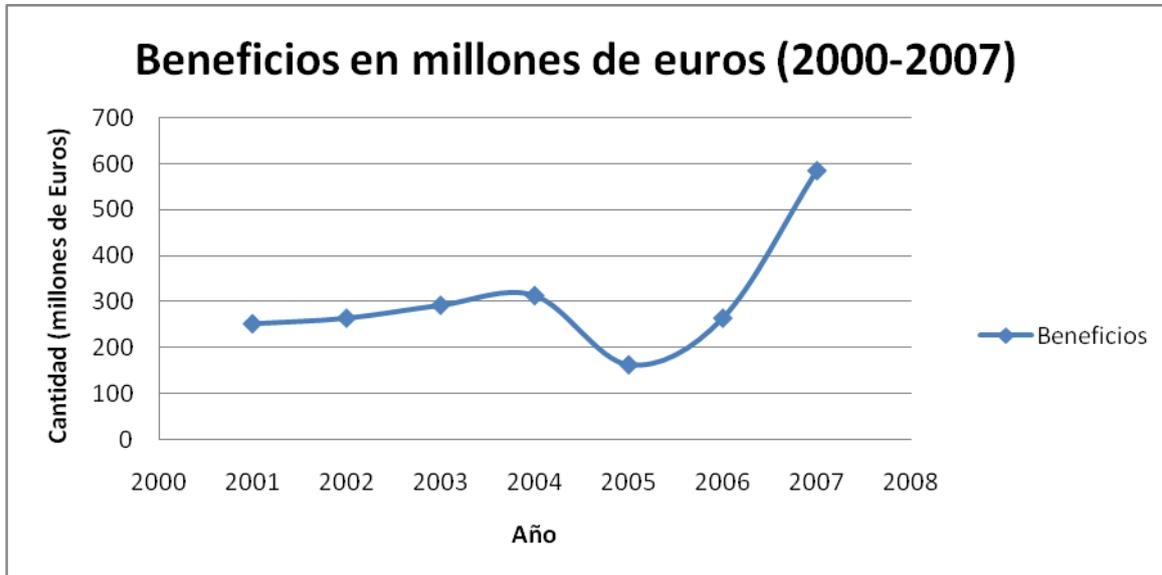
Fuente: ANFAC.

Hemos escogido el año 2001, al ser un año que está situado en la mitad del periodo estudiado y ya dentro del siglo XXI, pudiendo apreciar en él la tendencia alcista de la industria, tendencia que se vio cortada con la crisis (como veremos más adelante).

Por otro lado como dijimos anteriormente las fábricas españolas se especializaron en la producción de vehículos de gama media y baja, a diferencia de Alemania y Francia, especialistas en vehículos de gama alta. La gran característica de la mayoría de las plantas españolas es que producían varios modelos distintos, algunos en exclusiva mundial. Esta capacidad de producir varios modelos convierte a las fábricas españolas en instalaciones versátiles y altamente productivas, factor valorado muy positivamente por las casas matrices, que han renovado su confianza en los centros españoles en muchas ocasiones, debido principalmente a esta razón.

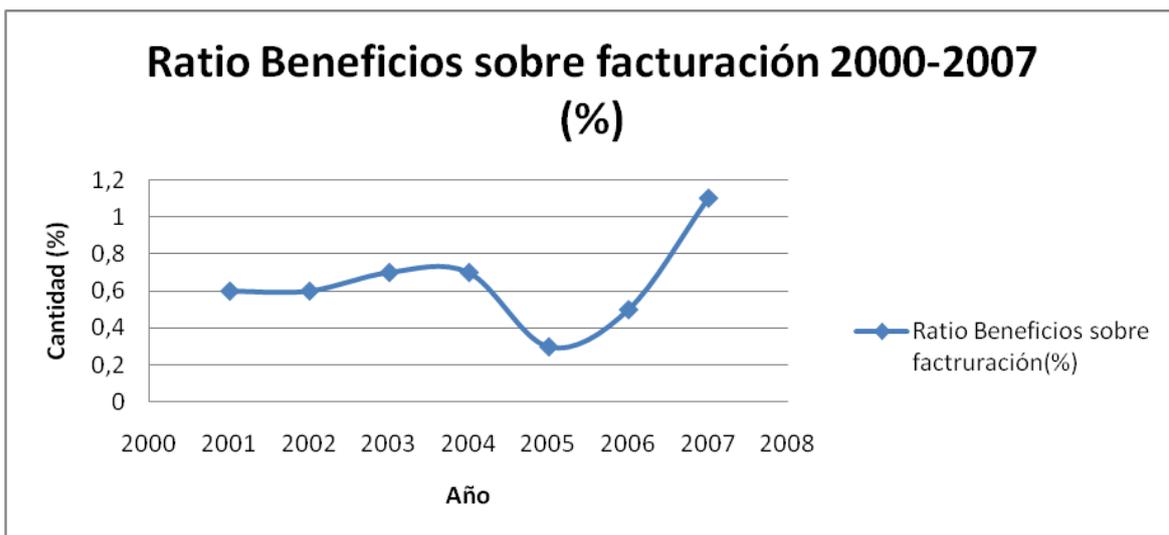
4.4.1. Beneficios.

Los fabricantes españoles según los datos ofrecidos por ANFAC en el periodo 2000-2007, alcanzaron unos beneficios de 252 millones de euros en el año 2001, subiendo progresivamente (como podemos ver en el siguiente gráfico), hasta alcanzar los 584 millones de Euros en el año 2007, si bien es cierto que en el año 2005 tuvieron una bajada, que podría ser el preludio de la crisis en la que nos hemos visto envueltos.



Fuente: ANFAC.

Por otro lado la facturación de 2001 de 40.154 millones de euros (según ANFAC) representa sobre las ventas una rentabilidad media del 0,6%, rentabilidad que como vemos en el siguiente gráfico, alcanza en 2007 su máximo en 1,1%, con una facturación de 51.768 millones de euros. En este gráfico también podemos ver que se produce una bajada en el año 2005, que podría indicarnos la crisis que se nos avecinaba.



Fuente: ANFAC.

Podemos decir que el ratio sobre beneficios de facturación es bajo en comparación con otros países, siendo claramente insuficiente si tenemos en cuenta que las rentabilidades objetivo de los fabricantes se encuentran por encima del 4%, cifra a la que no nos acercamos ni en el mejor de los años (2007).

Esta baja rentabilidad contrasta con la excelencia industrial que en general muestran las plantas españolas, con índices de productividad que se encuentran entre los más elevados de Europa. Entre otros factores podemos destacar la excesiva dependencia que las fábricas españolas tienen de sus matrices, en el sentido de que su margen de actuación está limitado en cuanto a decisiones que afectan al producto que fabrican, y a otras como el destino de las ventas, o incluso el origen de una parte no significativa de las compras, en ocasiones afectadas por mecanismos de fijación de precios internos de transferencia que no siempre responden a condiciones de mercado, sino en muchas ocasiones a simples intereses.

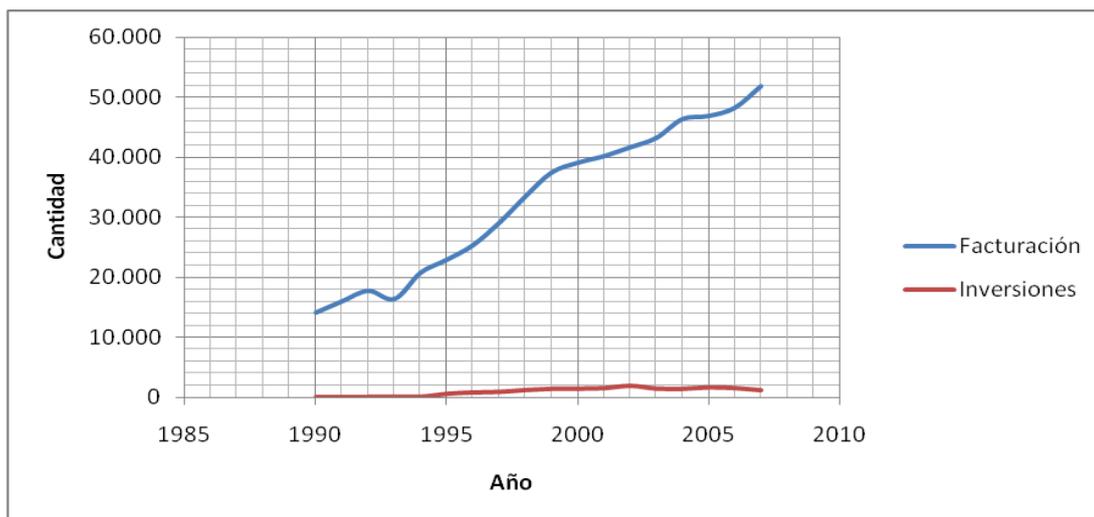
4.4.2. La industria de componentes en España.

A continuación vamos a estudiar la industria de componentes española en el periodo 1990-2007, según Sernauto. La industria obtuvo en el año 1990 una facturación total de 14.208 millones de euros, produciéndose unas inversiones en ella de 120 millones de euros, a lo largo de la década de los 90 se produjo un constante aumento tanto de la facturación como de las inversiones que duró hasta 2007. A principios del siglo XXI, la facturación total fue de 39.066 millones de euros con unas inversiones de 1.517 millones de euros, España pasó a ocupar en el año 2000 el quinto lugar a nivel mundial y el tercer lugar en la Unión Europea desde el punto de vista de facturación, lo que muestra el tamaño e importancia de este sector en España y su constante crecimiento. Haciendo referencia al último año del periodo estudiado, podemos ver como en 2007 la facturación alcanza la cifra más alta hasta

la fecha con 51.768 millones de euros, y las inversiones por el contrario experimentan una leve caída, situándose en 1.263 millones de euros.

Con todo ello podemos concluir que la industria de componentes de automoción ha experimentado un crecimiento constante, habiendo aumentado en los últimos años tanto la facturación como las inversiones, como podemos observar en el siguiente gráfico.

Evolución del nivel de facturación y de inversiones en los proveedores de componentes en España desde 1990 hasta 2007 (millones de euros)



Fuente: Sernauto.

Por otro lado, según datos de Sernauto, en el año 2007 (último año del periodo estudiado), la industria de componentes del automóvil alcanza su máximo en lo referente a las exportaciones, suponiendo estas cerca del 60% de su facturación total, lo que lleva a tener una tasa de cobertura del comercio exterior superior al 70%. Los equipos de carrocería y chasis son los productos que más se exportan (desde un punto de vista de facturación), ya que suponen un 70% del total de las exportaciones. Los principales destinos de las exportaciones son Francia (21,5%), Alemania (21,4%), Reino Unido (10,0%) y Portugal (8,4%). A nivel mundial, la Unión Europea es el principal destino de las exportaciones (77,7%). El resto de la facturación del sector va destinada a la industria constructora nacional y al mercado interno de recambios.

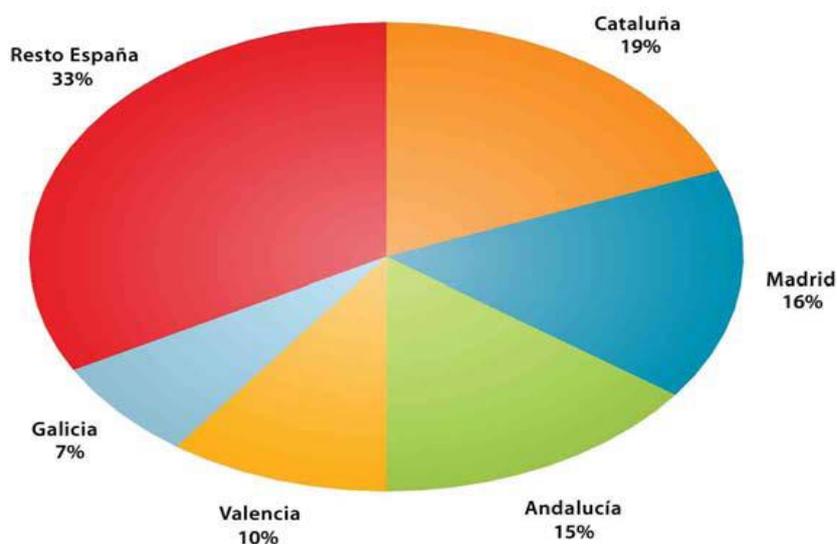
Especialmente en nuestro país la industria del automóvil acostumbra a mostrar una fuerte concentración geográfica, derivada entre otras cosas de las fuertes dependencias que se crean entre los distintos participantes de la cadena de valor.

El impacto del sector es mayor en las regiones o Comunidades Autónomas donde se encuentran los centros de producción de automóviles: Andalucía, Aragón, Castilla y León, Cataluña, Galicia, Comunidad de Madrid, Navarra, País Vasco y Comunidad Valenciana.

La economía de estas regiones tiene en general una fuerte dependencia de la industria del automóvil.

La siguiente gráfica muestra el peso relativo del sector en las distintas regiones en el año 2007, calculado a partir del número de empresas del sector presentes en cada región.

Distribución de las empresas por área geográfica en el ejercicio 2007



Fuente: Sernauto.

Algunos datos ilustrativos facilitados por Sernauto nos sirven para tener una idea de la importancia que la industria tiene en estas comunidades, por ejemplo:

- En Cataluña, el sector del automóvil supone cerca del 25% de la producción y del empleo industrial, y desempeña un papel muy relevante en el desarrollo de la economía regional.

Aparte de las principales fábricas de vehículos (SEAT y de Nissan Motor Ibérica), existe en la región una amplia red de más de 200 empresas de pequeña y mediana dimensión proveedoras del sector del automóvil. Este grupo de empresas exporta el 68% de su fabricación a los mercados de la Unión Europea. Países como Francia, Alemania, Italia, Reino Unido y Portugal son los principales mercados de destino de las exportaciones de esta región.

- En el País Vasco, el número de empresas relacionadas con el sector del automóvil es de casi 300, que suponen más de un 20% de todas las empresas de la comunidad. La única planta de producción de vehículos es la de Mercedes en Vitoria. El clúster de proveedores de Euskadi, ACICAE, agrega a los proveedores más importantes del sector y es considerado por muchos un modelo a imitar en cuanto a su organización y efectividad. En lo que respecta a las exportaciones, el 88% del total se destina a la Unión Europea: 13%

para el mercado interno del País Vasco, 38% para el resto de España y 37% para el resto de la Unión Europea.

- En Castilla y León, donde están ubicadas Renault y Nissan, el sector del automóvil aporta el 7,2% del PIB, estando por encima de la media española. Además, da empleo a 27.000 personas, lo que supone el 18,7% del empleo industrial y el 3,2% del empleo total. Por otro lado, el 77,3% de las exportaciones regionales tienen su origen en el conjunto del sector del automóvil.

- En la Comunidad de Madrid la industria da trabajo a 27.800 personas. Las plantas de producción de vehículos ubicadas en esta comunidad son las del Grupo PSA (Villaverde) y la de Iveco-Pegaso. La actividad industrial del sector de material de transporte en esta comunidad tiene una gran importancia, ya que representa el 17,7% del valor añadido bruto industrial.

- En Aragón, donde se encuentra Opel, la aportación del sector del automóvil al PIB de la región es de 7,05%, superior también a la media del país. Este sector genera el 5,25% del empleo total de la región y cuenta con más de 100 empresas. El 90% de la producción se exporta fuera de la región, principalmente a Alemania, Francia, Italia y Reino Unido.

- En Galicia la industria del automóvil representa el 12% del PIB gallego y genera una cifra de negocios superior a 3.600 Millones de euros. La industria local se ha desarrollado alrededor de la planta que PSA tiene en Vigo, que produce 475.000 vehículos anuales. El peso de la industria de componentes local, representada por el clúster CEAGA es muy destacable.

Nuevamente se identifica como un sector generador de empleo, ya que es responsable de la ocupación de más de 30.000 personas entre empleos directos e indirectos. El automóvil representa más del 50% de las exportaciones totales de Galicia, siendo sus destinos la Unión Europea (como en el resto de C.C.A.A.).

- Navarra posee un sector del automóvil potente, que contribuye con su actividad al 33% del PIB industrial regional, a un 10% del PIB total, y al 50% de las exportaciones. El sector se compone de alrededor de 80 empresas que trabajan directamente para el automóvil, y de otras 250 que destinan parte de su producción al mismo. Estas empresas, ocupan en total a más de 22.000 personas, y dependen en gran medida de la actividad de la planta que VW tiene instalada en Landaben (Pamplona).

- El sector del automóvil desarrolla también una actividad importante en la Comunidad Valenciana, donde existe un núcleo empresarial que ha crecido alrededor de la planta de

Ford en Almusafes. El sector genera el 4,3% del empleo industrial de la Comunidad Valenciana, y aporta un empleo inducido adicional que se cifra en 20.000 personas.

■ Andalucía se caracteriza por contar con una importante industria de automoción local. Entre las principales implantaciones destacan las de la planta de fabricación de automóviles de Santana en Linares (Jaén), la fábrica de cajas de cambio de Renault en Sevilla –situada entre las más avanzadas y competitivas del grupo-, y numerosas plantas de proveedores de primer y segundo nivel en toda la comunidad.

4.5. ANFAC.

En 1977 se constituyó formalmente ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), es una asociación sin ánimo de lucro que tiene por objeto fomentar el adecuado desarrollo del sector de la automoción.

Desde el primer momento y tomando el testigo de entidades anteriores, ANFAC se configuró como una asociación profesional con el objeto de defender y representar los intereses de los fabricantes asentados en España, dentro de los intereses generales del país.

Colabora en la defensa de los intereses del sector automovilístico promoviendo la colaboración entre las empresas pertenecientes a grupos que fabrican vehículos o derivados de los mismos en Europa, asociados en los aspectos técnicos, económicos, sociales, financieros y en cuantos otros se consideren necesarios para el progreso armónico del sector. Para ello, asume la representación y gestión colectiva de sus miembros asociados ante el Administración y ante toda clase de entidades e instituciones públicas y privadas.

Logotipo de ANFAC



Fuente: ANFAC.

Por otro lado se llevó a cabo la creación de la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA), tres actores fueron claves en el cambio de la seguridad: los fabricantes de automóviles (ANFAC), los fabricantes de componentes (SERNAUTO), la asociación de ITV's (AECA), conjuntamente con el MCYT han constituido la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA) con vocación de integrar el desarrollo tecnológico industrial en las crecientes demandas de seguridad de los ciudadanos.

4.6. Planes del Gobierno de España (1990-2007).

A continuación estudiaremos los programas llevados a cabo por el Gobierno para ayudar a este sector hasta 2007, centrándonos especialmente en el Plan RENOVE, en el Plan PREVER, y en el Plan Nacional de I+D+i.

4.6.1. Plan RENOVE (1994-1995).

El plan Renove se llevo a cabo durante 1994 y 1995, gracias a él se vendieron más de 300.000 coches en España. Este programa se mantuvo hasta el 30 de junio de 1995, en realidad consistieron en dos planes, uno en 1994 y otro en 1995.

Según Industria, este plan supuso más de 33% de los coches vendidos en esos años. Por otro lado el impacto recaudatorio de este ha sido algo positivo.

4.6.2. Plan PREVER (1997-2007).

El Plan Prever tuvo un “coste fiscal aproximado” de 1.745,4 millones de euros durante sus diez años de existencia, entre 1997 y 2007, y benefició a 3,6 millones de vehículos, según los datos del Gobierno.

Este Plan estuvo vigente hasta el año 2007, y consistía básicamente en una deducción del Impuesto de Matriculación de 480,80 ó 721,21 euros, constando de dos modalidades, una primera destinada a la adquisición de vehículos nuevos y una segunda para automóviles usados.

Según el Gobierno en su primer año de vigencia el Plan Prever benefició a 136.321 vehículos, lo que tuvo un coste fiscal de 65,5 millones de euros, mientras que el año de mayor actividad fue 2005, cuando se acogieron a él 469.470 vehículos, con un impacto de 225,7 millones de euros.

Sin embargo, en su último año de aplicación, 2007, el Plan Prever registró un notable descenso, ya que se destinó a 310.384 vehículos, lo que supone un descenso de 159.086 vehículos respecto a 2006, con un coste de 149,2 millones de euros.

4.6.3. Plan Nacional de I+D+i (2000-2003).

Dentro del Plan Nacional de I+D+i (2000-2003) el sector de automoción estaba incluido como área prioritaria existiendo un Plan específico para él, dada su importancia en el tejido industrial español. Las acciones planteadas dentro del Plan en el área de automoción tenían por objeto aumentar la capacidad del sector español de componentes para desarrollar y vender componentes/sistemas de mayor valor añadido.

El PNIDI identifica tres acciones estratégicas para el área de automoción:

- Sistemas de seguridad en vehículos.
- Reciclado y mantenimiento de vehículos y componentes.

-Vehículos de transporte público, y especiales.

Además para cada una de estas acciones se concretaron una serie de propuestas de actividades de I+D+i con objeto de orientar los esfuerzos de investigación hacia dichas tecnologías consideradas relevantes y necesarias para potenciar el desarrollo del sector.

Las medidas de apoyo a las actividades de I+D+i en las áreas estratégicas, entre ellas la de automoción, recogidas en el PNIDI se articularon principalmente en torno al Programa de Fomento de la Investigación Técnica (PROFIT 2000-2003). En el programa se da prioridad a los anticipos reembolsables, y las subvenciones se concedían a los proyectos de mayor riesgo tecnológico.

Desde el Ministerio de Ciencia y Tecnología se pretendió fomentar la creación de Centros Tecnológicos de Excelencia que fuesen una referencia en el sector de automoción.

Se pretendió con todo ello transformar y mejorar los Centros Tecnológicos especializados en centros de vanguardia, trabajando estos en cooperación con las universidades y las empresas, acompañando a estas en sus estrategias de internacionalización. Los Centros Tecnológicos deben acompañar a las empresas españolas, dándoles cobertura y apoyo allá donde vayan, de la misma forma que el fabricante de equipos y componentes acompaña al fabricante de automóviles.

El centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI), es un organismo que depende del Ministerio de Ciencia y Tecnología cuyo objetivo es la financiación de proyectos de I+D realizados por empresas, en el ámbito nacional e internacional, funciona fundamentalmente mediante préstamos a tipo cero a devolver en diez años.

5. LA CRISIS Y SUS EFECTOS EN EL SECTOR (2007-2013).

5.1.¿Cómo ha afectado la crisis al sector?.

La automoción ha sido considerada la columna vertebral de la industria española y fue la última ficha que empezó a decaer en nuestro país con el estallido de la burbuja inmobiliaria sobre el sector financiero en el año 2007. De hecho podemos afirmar que el coche es, tras la vivienda, la segunda mayor inversión de la mayoría de familias españolas.

Las ventas de automóviles se frenaron en seco, debido fundamentalmente a la caída de los mercados europeos, donde España exporta la mayor parte de los automóviles que produce, por lo que se produjo un significativo descenso en la producción de vehículos.

Lo que más ha sorprendido sin embargo, ha sido la velocidad de impacto sobre el empleo y sus repercusiones, con la consiguiente realización de expedientes de regulación de empleo,

despidos, planes de reconversión, etc. Las ayudas públicas y el apoyo institucional han contribuido a mitigar la situación.

A continuación veremos una tabla con algunos indicadores acerca de la situación atravesada por la industria de automoción española durante el periodo 2007-2013:

Datos básicos del sector de automoción español (2007-2013)							
Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<i>Nº de empresas instaladas en España</i>	12	12	12	12	11	11	11
<i>Nº de fábricas en España</i>	19	19	19	19	17	17	17
<i>Producción total de vehículos</i>	2.889.703	2.541.644	2.170.078	2.387.900	2.353.682	1.979.323	2.163.688
<i>Matriculación total de vehículos</i>	1.939.296	1.362.584	1.074.222	1.114.120	931.412	699.589	722.703
<i>Parque de vehículos</i>	27.174.496	27.613.145	27.389.092	27.513.366	28.050.423	27.944.359	27.614.435
<i>% exportación total sobre producción total</i>	82,7	85,8	86,8	87,1	89,4	87,4	89,2
<i>% exportación sobre exportación española(valor)</i>	20,3	19,7	18,9	18,3	16,6	16,9	17,7
<i>% importación sobre importación española(valor)</i>	15,3	12,3	12,9	10,5	10,1	11,2	13,4
<i>Participación del sector en el PIB</i>	6,3	5,5	6,2	6,4	6,5	9,5	9,8
<i>Empleo directo total(direc.+indi.)</i>	315.595	276.030	235.750	237.088	249.200	241.715	249.851

Fuente: ANFAC.

La anterior tabla nos pone de manifiesto información relativa a los grandes indicadores del sector en el periodo estudiado (2007-2013) según ANFAC, por lo que procederemos a su análisis a continuación:

En primer lugar tenemos que el número de empresas y de fábricas instaladas en nuestro país apenas disminuye durante el periodo objeto de estudio, el único dato significativo es que en 2011 se produce el cierre de dos plantas como son la de Santana Motor en Linares y la de Iveco en Barcelona, a raíz de la difícil situación atravesada.

En segundo lugar analizaremos tres variables que podemos considerar interconectadas, por un lado tenemos que la producción total de vehículos ha caído drásticamente durante los primeros años del periodo estudiado, concretamente desde 2007 hasta 2012, pasando en este periodo de 2.889.703 a 1.979.323, sin embargo en 2013 se notan síntomas de mejoría al situarse la producción en 2.163.688, niveles muy inferiores aún a los de 2007. Por otro lado tenemos que contrariamente a lo que podamos pensar el parque de vehículos ha aumentado, esto ha sido debido fundamentalmente a la entrada de vehículos que ya no se usaban y que han vuelto a la circulación empujados por la crisis. Para terminar tenemos el descenso más significativo de las variables estudiadas en el periodo, que no es otro que las matriculaciones de vehículos, estas han caído de forma dramática acumulando en 2013 una pérdida de más de 1 millón de vehículos matriculados con respecto a 2007.

En tercer lugar por lo que respecta a las exportaciones tenemos por un lado que el porcentaje de exportación con respecto a la producción total se ha mantenido en cifras muy parejas, ya que empezó el periodo (2007) en un 82,7 % consiguiendo en 2010 su máximo (89,4%), y terminado el periodo estudiado en un 89,2%. Y por otro lado en lo referente a la participación en el total de exportaciones españolas, el sector ha ido disminuyendo su participación empezando en 2007 con un 20,3%, y disminuyendo los posteriores años hasta llegar el año 2013 donde de nuevo consiguió un aumento, situándose en un 17,7%.

En cuarto lugar, en lo referente a las importaciones de vehículos sobre el total de importaciones españolas, estas consiguieron en 2007 una cifra hasta hoy inalcanzable (15,3%), en los siguientes años bajaron a razón de un punto porcentual por año, para en 2012 volver a subir (11,2%), y continuar subiendo en 2013 (13,4%), pero muy lejos de los parámetros de 2007.

En quinto lugar, tenemos la variable que ha experimentado un cambio más significativo de todas las estudiadas, cambio que por otra parte ha sido a favor del sector, se trata de la participación del sector en el PIB español, que ha pasado de un 4,9% en 2007 a un 9,8% en 2013, dato que nos revela la importancia de este sector en nuestro país.

En sexto y último lugar, el empleo directo en el sector ha vivido su mejor época en 2007 con 315.595 puestos de trabajo, esta cantidad fue disminuyendo paulatinamente hasta el año 2012 en el que el empleo en el sector volvió a recuperarse, cerrando 2013 con 249.851 empleos directos.

Como hemos visto la crisis ha azotado con fuerza el sector viviendo años de verdadero drama en los que todas las variables estudiadas han caído significativamente (a excepción del PIB), aunque bien es cierto que el sector parece haber recuperado la senda de crecimiento desde el año 2012.

A continuación, podemos ver una tabla que nos refleja la producción de los distintos subsectores de automóviles según ANFAC durante el periodo 2007-2013, que nos puede ayudar a entender mejor como ha variado la producción de vehículos en España en los últimos años:

Producción de vehículos en España (2007-2013)							
<i>Subsectores</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<i>Turismos</i>	2.195.780	1.943.049	1.812.688	1.913.513	1.819.453	1.539.604	1.719.703
<i>Todoterreno</i>	112.994	70.812	20.311	37.868	48.204	55.469	34.968
<i>Comerciales ligeros</i>	320.989	301.325	239.751	289.255	276.415	202.193	192.731
<i>Furgones</i>	165.601	151.191	71.069	110.119	155.697	134.968	162.252
<i>Vehículos industriales</i>	92.793	73.883	25.707	36.891	53.532	46.875	53.687
<i>Autobuses y autocares</i>	1.546	1.384	552	254	381	223	354
Total	2.889.703	2.541.644	2.170.078	2.387.900	2.353.682	1.979.323	2.163.688

Fuente: ANFAC.

El primer subsector al que nos enfrentamos es el de los turismos, este se trata del más importante debido a su gran volumen, podemos ver como su producción ha descendido en el periodo estudiado (2007-2013) en un 21,69%, viviendo su peor momento en 2012 con una producción de 1.539.604 unidades, para volver a recuperarse en 2013 aunque en parámetros lejanos a 2007.

En segundo lugar tenemos el subsector del todoterreno, después del gran boom que tuvieron durante los años de bonanza económica empezaron una caída libre con algún año de leve mejoría protagonizando una de las mayores reducciones de los subsectores, situándose en una caída del 69,05% en el periodo 2007-2013.

En tercer lugar tenemos el subsector de los comerciales ligeros que ha experimentado una caída un año tras otro, siendo la reducción total en el periodo 2007-2013 de un 39,06%.

En cuarto lugar, en el subsector de los furgones se ha producido una caída leve de su producción, aunque 2009 fue un año horrible para el subsector con 71.069 unidades producidas, en el periodo 2007-2013 ha experimentado una caída de un 2,02%, dato que apenas es significativo y más aún si lo comparamos con el resto de subsectores.

En quinto lugar, en lo referido al subsector de los vehículos industriales tenemos una caída del 42,14%, viviendo su peor año en 2009 con apenas 25.000 unidades producidas,.

En sexto y último lugar, tenemos el subsector de los autobuses y autocares que ha sido el más afectado por la crisis, ya que se ha producido una caída del 77,36%, esto viene provocado principalmente por la no renovación de la flota de autocares y autobuses, que se encuentra hoy en día muy obsoleta en nuestro país.

En definitiva podemos ver como todos los subsectores han bajado su producción y algunos en mayor medida que otros, en general la producción total con todos los subsectores incluidos se ha visto disminuida en torno a un 25,12%. Un dato a tener en cuenta es que en 2007 España era el quinto productor de vehículos del mundo, sólo por detrás de China, Estados Unidos, Japón y Alemania, sin embargo en 2013 pasamos a ser el noveno productor superado además por muchos de los llamados países emergentes.

5.1.1. Datos económicos del sector.

En la siguiente tabla podemos ver los datos económicos del sector de fabricación de vehículos en el periodo 2007-2013 según ANFAC, donde veremos que los datos no son nada buenos y nos ayudara a comprender de forma más precisa la situación atravesada por el sector:

Datos económicos del sector de fabricación de vehículos (2007-2013)							
<i>Año</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>
<i>Facturación (mill. €)</i>	51.768	38.413	34.540	38.466	36.218	35.658	40.520
<i>Inversiones (mill. €)</i>	2.422,9	2.313,9	1.410,4	2.399,1	2.758,5	2.557,7	2.632,3
<i>Empleo directo total</i>	69.929	67.264	65.814	58.043	58.195	56.669	61.123

Fuente: ANFAC.

En primer lugar en cuanto a la facturación, podemos ver como en 2007 vivió su mejor momento con 51.768 millones de euros, y como posteriormente ha ido bajando hasta situarse en 2012 en 35.658 millones de euros, sin embargo se produce una mejoría en 2013 situándose en 40.520 millones de euros, la bajada experimentada durante el periodo 2007-2013 equivale a un 21,73%.

En segundo lugar en cuanto a las inversiones, estas han experimentado una mejoría en el periodo objeto de estudio, si bien es cierto que en 2009 vivieron su peor momento situándose en 1.410,4 millones de euros, desde 2007 hasta 2013 han aumentado en un 8,64% situándose en 2013 en 2.632,3 millones de euros, situación que demuestra la confianza que los inversores tienen en nuestro sector.

En tercer lugar tenemos el empleo directo, que podemos ver cómo ha disminuido paulatinamente desde 2007 (69.929 empleos) hasta 2012 (56.669 empleos), experimentando una leve mejoría en 2013 (61.123 empleos), este descenso representa una caída del empleo directo en el sector de un 14,4%.

En resumen, estos datos no hacen nada más que confirmar la difícil situación atravesada por el sector, que ha visto como la exitosa marcha llevada a cabo desde principios de la década de los 90 se ha visto cortada de forma estrepitosa a raíz de la fuerte crisis que ha azotado el mundo actual y con especial hincapié nuestro país, y de la que no se ha podido librar uno de los sectores más exitosos (el de la automoción).

5.2. Impacto sobre la balanza comercial.

5.2.1. Importaciones.

Como hemos comentado anteriormente, los principales clientes de la industria nacional son también los responsables de la mayor parte de las importaciones de vehículos que se

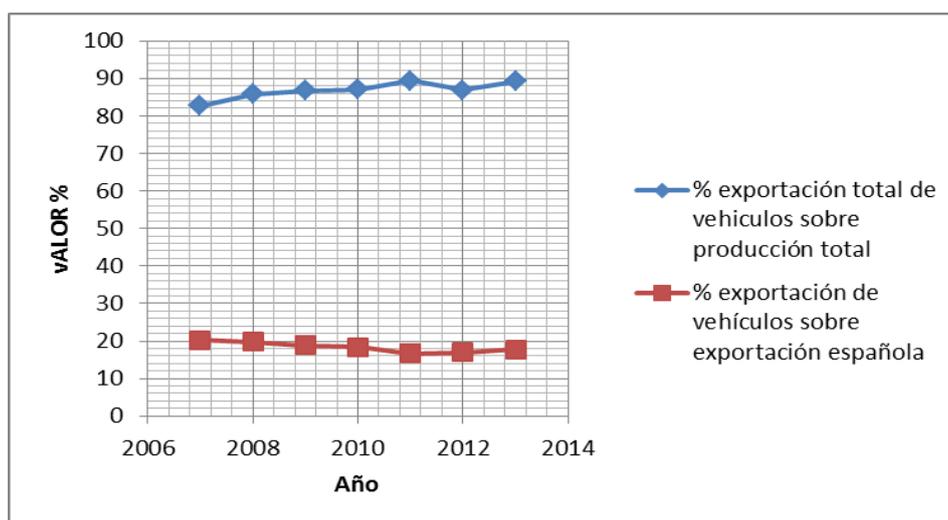
realizan en España. España vende a Europa vehículos de gama media y baja, pero importa la mayoría de los vehículos de gama alta, principalmente de Alemania y Francia.

Esto hace que las importaciones de vehículos en España hayan disminuido, pasando de representar según ANFAC un 15,3% del total de importaciones en 2007 a representar un 13,4% en 2013, aunque no en la forma que se pudiera imaginar, ya que las personas con alto poder adquisitivo siguen queriendo coches de gama alta, por tanto la importación ha disminuido pero no tanto como cabría pensar.

5.2.2. Exportaciones.

Como bien hemos mencionado en el sector del automóvil español tienen una gran importancia las exportaciones, ya que básicamente es un sector exportador. En la siguiente gráfica podemos ver de forma más sencilla la importancia de las exportaciones para el sector y para el país:

Exportaciones españolas (2007-2013)



Fuente: ANFAC.

Por un lado tenemos la participación de las exportaciones de vehículos sobre la producción total de estos, la cual podemos ver cómo ha ido creciendo durante el periodo 2007-2013 alcanzando su máximo en 2011 con un 89,4% de exportación sobre la producción total, posteriormente volvió a bajar situándose en un 88% en 2013, esto nos ayuda a entender la importancia de las exportaciones en el sector ya que la mayoría de la producción sale de nuestro país.

Por otro lado en lo referente a la exportación de vehículos sobre la exportación española total tenemos una situación opuesta a la anterior, ya que desde el año 2007 que se consiguió el máximo con un 20,3%, su peso en las exportaciones totales ha ido disminuyendo situándose en 2013 en un 17,3%, debido principalmente a la bajada de la

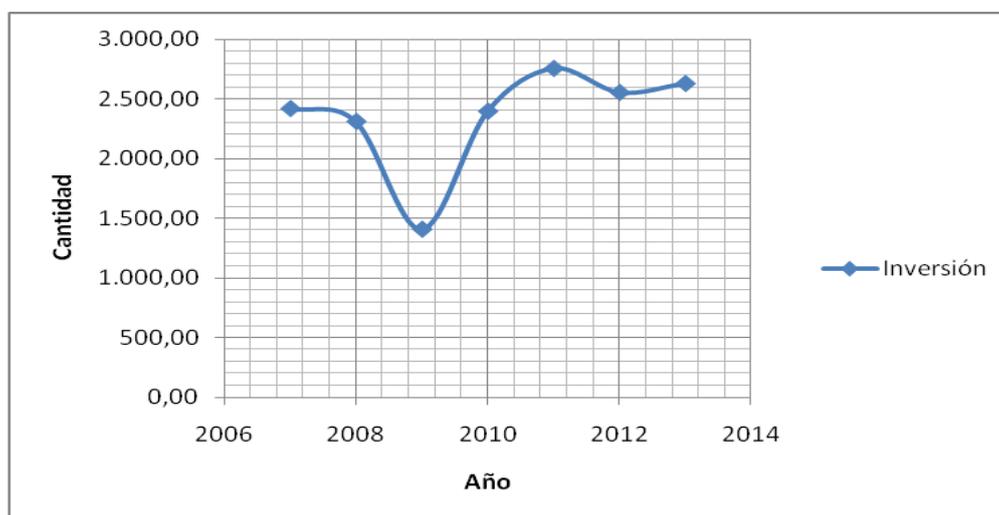
producción de vehículos, bajando su volumen y por consiguiente su participación en el total de las exportaciones españolas.

En definitiva el sector del automóvil español tiene una gran dependencia del exterior, ya que de cada 10 vehículos que fabricamos exportamos 9, por lo que las exportaciones de automóviles representan una de las magnitudes más importantes para las exportaciones españolas.

5.2.3. Inversiones.

Las inversiones representan una de las variables más importantes para cualquier industria, ya que de ellas dependerá el futuro y las mejoras que se puedan conseguir en cada sector, en este caso en el del automóvil. A continuación podemos ver un gráfico de las inversiones en el sector del automóvil español durante el período 2007-2013 según ANFAC:

Inversiones en el sector (2007-2013)



Fuente: ANFAC.

Las inversiones en el sector del automóvil español comenzaron en el período estudiado con 2.422,9 millones de euros (año 2007), para posteriormente bajar de forma estrepitosa los dos siguientes ejercicios, 2008 y 2009, situándose al cierre de este último año en 1.410,4 millones de euros, haciendo esto que el descenso en dos años fuese de más de 1.000 millones de euros. Fue en 2010 cuando la inversión comenzó a recuperarse alcanzando su máximo dentro del período estudiado en el año 2011, con una inversión de 2.758,5 millones de euros, perdiendo unos 200 millones en el año 2012 y recuperando 100 de esos millones en el 2013, por lo que prácticamente se ha mantenido en los mismos parámetros, confirmando de este modo la recuperación llevada a cabo por el sector del automóvil español.

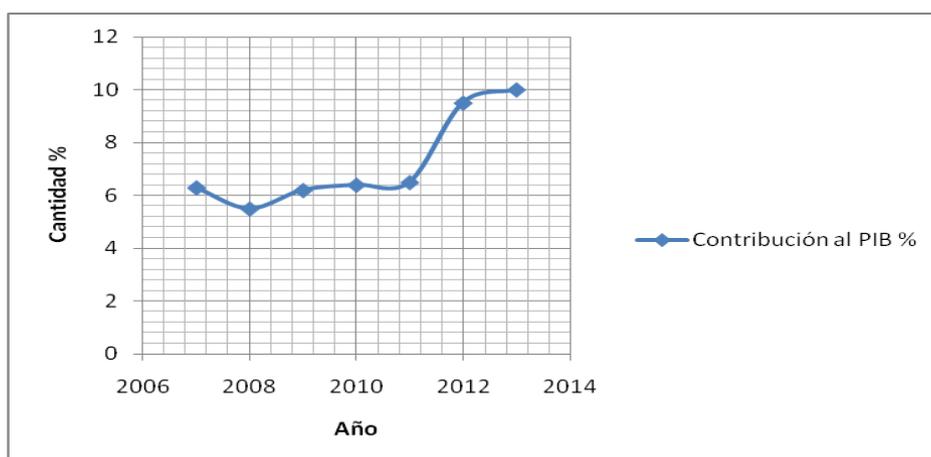
Este aumento de las inversiones en los últimos años del periodo estudiado se debe básicamente a la confianza que los inversores tienen en nuestro sector, que a pesar de haber pasado una mala época sigue siendo uno de los más importantes y apreciados en todo el mundo, también este aumento de las inversiones en el sector del automóvil es debido, aunque en menor medida, a los continuos planes de ayuda del gobierno hacia el sector.

5.2.4. Contribución al PIB.

El peso de la facturación de la industria del motor en la economía nacional ha experimentado una gran subida durante el periodo estudiado según ANFAC (2007-2013), aunque también pasó por algún momento complicado (año 2008) del que se recupero rápidamente.

El siguiente gráfico nos muestra de forma sencilla la evolución de esta magnitud y su creciente importancia en el PIB español:

Contribución al PIB (2007-2013)



Fuente: ANFAC.

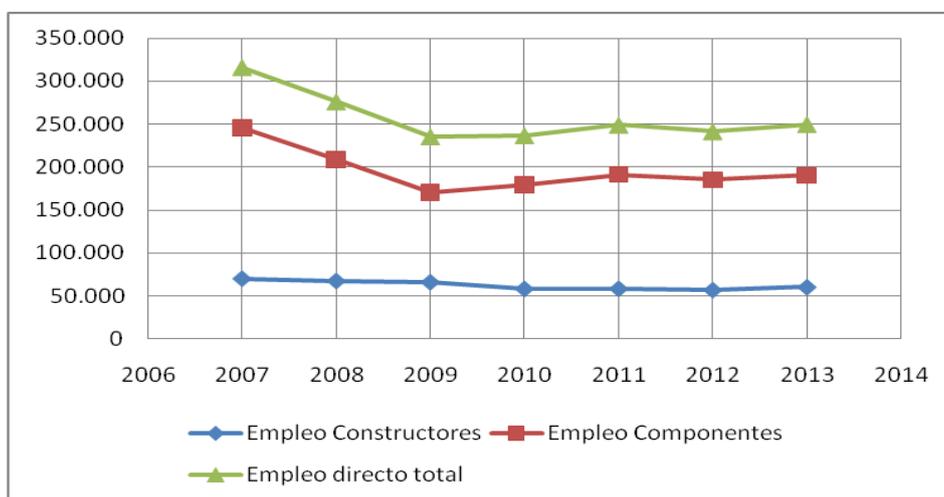
Podemos ver como la contribución del sector al PIB en el primer año del período estudiado se situaba en un 6,3%, cantidad normal y que no se supero hasta los últimos años del periodo. La contribución del sector al PIB experimentó en 2008 su peor año dentro del periodo estudiado (2007-2013), situándose en un 5,5%, pero sin embargo esta situación duró poco ya que al siguiente año aumentó situándose en parámetros cercanos a los de 2007, y permaneciendo más o menos constante hasta 2011 (6,5%). La mayor subida la protagonizo en 2012 pasando a representar su contribución al PIB un 9,5%, y alcanzando su máximo en el último año del período (2013) al situarse en 9,8%.

Esto nos vuelve a poner de manifiesto la importancia que el sector del automóvil tiene en nuestro país, importancia que va creciendo día a día.

5.2.5. Empleo.

El empleo es sin duda una de las variables más importantes de cualquier sector, por lo que este no iba a ser una excepción. A continuación podemos ver un gráfico del empleo directo en el sector del automóvil según datos de ANFAC en el periodo 2007-2013:

Evolución del empleo en la industria de automoción Española (2007-2013)



Fuente: ANFAC.

A la hora de analizar el empleo directo en el sector tenemos dos tipos, uno es el empleo directo de constructores y otro es el empleo directo de componentes, su suma nos da el empleo directo total en el sector.

Por un lado, en lo que se refiere al empleo directo de constructores podemos apreciar como este ha experimentado una caída, pasando de 69.929 empleos directos en 2007 a 56.669 empleos directos en el año 2012, recuperándose levemente en 2013 al situarse en torno a 60.000 empleos directos.

Por otro lado, en lo referente al empleo directo de componentes comenzamos el periodo con 245.666 empleos directos en el año 2007, año a partir del cual empezaron a disminuir los empleos alcanzando su punto más bajo (dentro del periodo 2007-2013) en el año 2009, situándose en 169.936 empleos directos. A partir de aquí de nuevo comenzó a aumentar el empleo en el sector situándose en 2013 en torno a 190.000 empleos directos.

En lo referente a la suma del empleo directo de constructores y el empleo directo de componentes, es decir, el empleo directo total del sector, este se redujo en casi 74.000 personas desde el año 2007, un 23,4% en el período acumulado hasta el año 2013, un 5,2% de media anual durante la crisis, según datos de ANFAC. Como en el resto de los parámetros considerados para el sector, los años de mayores pérdidas fueron 2008 y 2009, seguidos de otros dos años de leve recuperación para volver a caer en 2012.

Podemos destacar también que el sector alcanzó 249.851 empleos directos en 2013 incorporando un 80% del mismo con contrato indefinido en los fabricantes de automóviles, con casi un 6% de contratos de relevo (3.400), mientras que el 9% es empleo eventual (5.000), encontrándose por debajo de la media de la industria (17%). El sector de componentes ha reducido de forma sustancial el empleo temporal que venía incorporando en los años de bonanza, reduciéndolo en el período 2007-2013 en un 18%, también por debajo de la media de la industria.

5.3. Principales marcas y plantas situadas en España (2007-2013).

Hasta bien entrada la crisis España contaba con la presencia de 19 fabricas de automóviles pertenecientes a 12 grupos distintos, pero los problemas acaecidos por la crisis han dado lugar al cierre de la planta de Santana Motor en Linares y de la planta Iveco en Barcelona, en el año 2011, por lo que actualmente contamos con 17 centros de producción de vehículos.

Las empresas presentes en España y sus grupos son los siguientes: SEAT (grupo Volkswagen), Volkswagen (grupo Volkswagen), Nissan, Opel (Grupo General Motors), Ford, Santana (hasta 2011), Peugeot y Citroën (Grupo PSA y actualmente denominadas PSA Vigo y PSA Madrid), Iveco, Renault y Renault Vehículos Industriales (ambas del grupo Renault) y Mercedes (Grupo Daimler-Chrysler). Estas 12 empresas cuentan con 17 centros de producción de vehículos y componentes, y algunas plantas dedicadas a la fabricación de motores y cajas de cambio, lo que convierte a España en uno de los países de la Unión Europea con mayor número de plantas y uno de los que más eficientemente las utiliza.

La gran mayoría del capital de las empresas fabricantes de automóviles instaladas en España es extranjero. De los centros de producción que había implantados en España sólo Santana Motor era de capital español, desde la salida de Suzuki de su accionariado en 1994. Esta dependencia del capital extranjero supone un riesgo importante en cuanto a que las grandes decisiones de las multinacionales respecto a las instalaciones localizadas en España son tomadas desde el exterior.

5.3.1. Centros de producción.

La característica más representativa de las empresas localizadas en nuestro país es su fuerte expansión internacional, en particular en los mercados europeos.

Actualmente, las factorías de fabricación de automóviles en España así como las de fabricación de componentes, se encuentran en una fase de ligera reactivación tras la pérdida de actividad sufrida como consecuencia de la debilidad de la demanda causada por

la crisis económica. Las fábricas de automóviles asentadas en España en el año 2013 son las siguientes:

Ford Almussafes.

La fábrica de la marca alemana que tiene en Almussafes (Valencia) está fabricando distintas versiones del Focus y del Fiesta. Además cuando es necesario, se fabrican automóviles Mazda, filial de Ford.

Nissan Motor Ibérica.

La marca japonesa compró Motor Ibérica S.A. en la década de 1980. Actualmente, Nissan tiene en España dos fábricas: una en Barcelona y otra en Ávila. Ambas se encargan de la producción de los vehículos todoterreno y furgonetas.

SEAT.

Es el mayor fabricante de automóviles en España. Fue fundada a mediados del siglo XX por el Instituto Nacional de Industria, siendo española hasta su fusión al grupo Volkswagen. Mucha de su producción se exporta a los cinco continentes. La mayoría de los vehículos (Ibiza, León, Altea, etc.) se fabrican en su factoría de Martorell (Barcelona), aunque también se producen coches de la marca SEAT en fábricas del grupo VAG en España.

Volkswagen Landaben.

En la localidad navarra de Landaben, la marca alemana produce su Polo. En la actualidad esta factoría está dedicada en exclusiva a la fabricación de coches Volkswagen, una vez que Seat (su anterior propietario) fue comprada por la empresa germana.

Audi España.

No posee fábrica propia en nuestro país, pero a pesar de ello, la marca alemana utiliza la fábrica de Seat en Martorell (filial del grupo VAG) para producir el modelo Audi Q3.

Peugeot España.

Cuenta con una fábrica en Villaverde (Madrid) donde se fabrican los modelos Peugeot 207 y 207 CC. Dicha factoría pertenecía a la alemana Chrysler, pero fue adquirida por el grupo francés PSA.

Citroën España.

Citroën, la cual al igual que Peugeot pertenece al grupo francés PSA, compró a finales de los setenta una de las fábricas de Chrysler en España, en este caso la de Vigo. Es allí donde hoy se producen los Citroën C4 Picasso, Grand C4 Picasso, y Berlingo entre otros.

Opel España (General Motors).

Su factoría está localizada en la planta de Figueruelas, en Zaragoza, donde actualmente se producen los modelos Corsa, Combo y Meriva.

Renault España.

La marca gala cuenta con tres fábricas en nuestro país: Valladolid, Palencia y Sevilla. La capital andaluza nutre al resto de las cajas de cambios y no de vehículos. En la localidad palentina de Villamuriel de Cerrato se produce el Megane RS, mientras que en Valladolid se fabrican los modelos Twizy, Clio y Modus, además de motores.

Mercedes-Benz.

En España tiene su fábrica en Vitoria y de allí salen las furgonetas Mercedes Vito y Viano. La empresa automovilística alemana contaba con una fábrica en Barcelona y otra en Cantabria; la primera dejó de producir coches hace unos seis años y en Cantabria se encuentra la filial de Mercedes-Benz para autobuses EvoBus, que se dedica principalmente a la producción de chasis.

Iveco-Pegaso.

La empresa italiana utilizó la factoría de Santana en Linares (Jaén), la cual estuvo a punto de adquirir. Sin embargo, la operación no llegó a buen término y provocó la desaparición de Santana Motor. Actualmente, IVECO tiene sus fábricas en Madrid y Valladolid. En la capital de España se producen los camiones pesados, mientras que la vallisoletana se dedica a la fabricación de camiones ligeros.

A continuación podemos ver un mapa de España, donde se nos muestran las distintas fábricas que hay situadas en nuestro país, así como un pequeño resumen en la leyenda de la imagen donde podemos ver que somos el segundo fabricante europeo y el noveno a nivel mundial, además de otras características:



Fuente: ANFAC.

5.4. Planes del Gobierno de España (2007-2013).

El automóvil es el producto más gravado de todos los existentes. Su compra, tenencia, uso, mantenimiento, reparación, reventa y destrucción configuran múltiples hechos imposables cuya tributación se reparten todos los niveles de la administración pública sin excepción: europea (IVA), estatal y autonómica (IVA, IEDMT, IH, tasas), y local (IVTM).

Dada la gran competencia en los mercados maduros, como el español, la tendencia histórica de precios y márgenes es descendente para todos los operadores en los mercados de automoción. Por el contrario, la imposición sectorial sigue una línea de crecimiento sostenido haciendo que las AAPP en su conjunto obtengan ingresos importantes de la compra y utilización de los vehículos a motor.

Por ello, los incentivos públicos a la demanda de vehículos deben entenderse como una reducción de la carga fiscal, es decir un menor ingreso, y no como una subvención o apoyo. La existencia de altas elasticidades precio, especialmente amplificadas por la visibilidad (efecto llamada) que le proporciona un programa público bien comunicado, garantiza que la mayor base imponible compensará sobradamente la cuantía del incentivo, aumentando la recaudación. Un plan de incentivos equivale a un programa de descuentos realizados por la Administración Pública.

Además, y al igual que en los descuentos ofrecidos por el sector privado, un plan de incentivos público bien diseñado orienta la demanda selectivamente, dirigiéndola hacia aquellos vehículos que presenten mayor interés social, en particular en sus aspectos de seguridad vial e impacto medioambiental.

En España, el sector del automóvil parte de una desventaja frente a los países sede de los grandes holdings a la hora de designar qué plantas van a recibir la producción de nuevos modelos, por lo que tiene una dependencia importante de las ayudas provenientes de la Administración central y autonómica.

En las últimas fechas, las políticas de ayudas a la venta en el sector del automóvil se han centrado en el Plan de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE). Este Plan supone un punto de partida que ha generado efectos en la demanda pero no lo suficiente para recuperar el consumo anterior a los años de crisis, período en el que se han dejado de matricular 3,4 millones de vehículos respecto a 2007.

La evolución del mercado depende de la capacidad de compra de los consumidores. Con la actual política económica y de empleo que se viene implantado en el Estado español no permite que ni éste ni otros sectores puedan beneficiarse del desarrollo de nuevos productos, en el caso del automóvil los vehículos más eficientes energéticamente.

Desde el Plan RENOVE de 1994 y otro ampliado en 1995, pasando por cuatro Planes PREVER desde el año 1997 hasta el 2007, el vehículo ecológico de 2008, el Plan 200E de junio de 2009 y su renovación en junio de 2010, pasando por una subvención para la reducción del tipo de interés para la financiación del vehículo, a través del Plan VIVE desde 2010, hasta los Planes PIVE actuales que se iniciaron en septiembre de 2012 y prevalecen hoy en día. En general, han sido consecuencia de la necesidad de revitalizar un mercado en decaimiento y, sobre todo, rejuvenecer un parque móvil deteriorado por su antigüedad con efectos en la seguridad de los vehículos y en la emisión de contaminación a la atmósfera. Estos planes suponen un descuento en el precio del vehículo que se hace efectivo en el momento de la compra.

Al mismo tiempo, se puede confirmar que los planes de incentivos no han supuesto mayor gasto público, por el contrario los ingresos adicionales que se han venido obteniendo superan con mucho el gasto realizado por la Administración.

Los impuestos indirectos sobre el automóvil, más los retornos por el mayor crecimiento económico y mayor empleo, generan un balance fiscal positivo: por cada euro invertido la administración recupera más de tres.

La debilidad de la demanda española de vehículos se está trasladando al parque circulante que está reduciendo su tamaño, pero sobre todo su calidad. En términos del parque de edad inferior a 10 años, la pérdida ha sido llamativa: de un 74% en 2007, se pasa a un 57% en 2012. Por el contrario los más viejos llegan a alcanzar en 2012 el 43% de los automóviles de turismo en circulación. Si la tendencia no se frena, la entrada en los próximos años de más de un millón de turismos en este colectivo podría hacer que en 2015 su cuota llegara a ser prácticamente la mitad del parque.

Las consecuencias de un proceso de envejecimiento tan intenso como el que está sufriendo el parque español son muy graves y afectan directamente a la seguridad vial, al medioambiente y a la eficiencia energética, presionando a la baja sobre la movilidad tanto de personas como de mercancías. La falta de mantenimiento de los vehículos, agravada por la crisis, viene a multiplicar las consecuencias del excesivo envejecimiento.

En este ámbito se enmarca el Plan PIMA Aire que se aplicó en febrero de 2013 y se amplió en agosto del mismo año, sirviendo de complemento al Plan PIVE. Teniendo en cuenta la fuerte caída del canal de empresas trata de impulsar la adquisición de flotas de turismos y de vehículos comerciales, situando el precio máximo de los turismos en 30.000 euros más impuestos, incorporando a turismos usados y comerciales de hasta un año, con un presupuesto de 38 millones de euros. El objetivo principal del plan es promover la

eficiencia energética, reducir las emisiones de CO2 y mejorar la calidad del aire. Es una propuesta que actúa de catalizador de una mayor actividad para empresas, autónomos y PYME, ayudando a su recuperación.

Respecto a las ayudas al coche eléctrico, y también en el marco de la Estrategia Integral para el Impulso del Vehículo Eléctrico 2010-2014, se realizaron en los años 2011-2012, actuaciones dirigidas a favorecer el desarrollo y uso de vehículos eléctricos que revestirán la forma de subvenciones con la finalidad de facilitar y fomentar el desarrollo de la movilidad eléctrica por su contribución a la mejora del sector del transporte, a la eficiencia energética y medioambiental, así como a una menor dependencia del petróleo. Con ayudas desde los 2.000 euros (40Km de autonomía) y 6.000 euros (90Km), hasta los 15.000 (autobuses y autocares). Tuvieron una renovación en 2012 y 2013, con ayudas que se elevaron desde los 1.800 euros (cuadriciclos) hasta los 20.000 euros (autobuses) en el año 2013.

Y en relación con las ayudas a la competitividad de las empresas, en los años (2009-2012) la administración ha puesto en marcha programas de ayuda a la inversión dirigidos hacia aspectos relacionados con: generación de nuevos productos, servicios o mejora de los ya existentes; reingeniería de procesos -sostenibilidad, seguridad, eficiencia energética-; implantación de sistemas avanzados de producción; estudios de viabilidad técnica-reducción de impacto ambiental; formación específica y general; e inversiones en procesos productivos, dirigidos a la superación de normas de protección del medio ambiente de la UE o a incrementar la protección del medio ambiente en ausencia de normas comunitarias. Con todo lo anterior, podemos decir que un plan de incentivos incrementa la recaudación de forma muy significativa, por ejemplo el último de los planes PIVE enmarcado en el periodo estudiado (2007-2013) tuvo una inversión por parte del estado de 70 millones de euros y una recaudación de más de 300 millones de euros, Costas, J. (2013).

6. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL (1er. Trimestre 2014).

6.1. Contribución al PIB.

En el primer trimestre de 2014, el sector ha sido un ejemplo de éxito tanto dentro como fuera de nuestro país por su dinamismo y por su capacidad para generar crecimiento en un entorno tan complejo como el que estamos atravesando. Esta capacidad para generar empleo, desarrollar tecnología o procesos productivos innovadores, ha convertido a la industria en un ejemplo a seguir por otros sectores.

El sector del automóvil ha contribuido en el primer trimestre de 2014 en casi de un 10% al PIB español, según datos de ANFAC. Pero esto no es todo, ya que si a las actividades de fabricación de componentes y vehículos le añadimos la contribución del resto de sectores relacionados con la automoción como son la distribución, la actividad de seguros, la actividad financiera, etcétera, nos encontramos con que el sector de la automoción, tal y como lo hemos definido, alcanza una relevancia todavía mayor a ese 10%.

6.2. Empleo.

El sector del automóvil es uno de los sectores que más contribuyen al empleo en nuestro país. Según ANFAC durante el primer trimestre de 2014 la plantilla de las fábricas españolas se ha incrementado en 6.057 personas, lo que representa un incremento en este trimestre de alrededor de un 10%. Por otro lado si consideramos las actividades de fabricantes de vehículos, equipos y de componentes, actividades complementarias a la fabricación, distribución y comercialización, postventa, servicios financieros y seguros, transporte, estaciones de servicio, alquiler, autoescuelas, el porcentaje de empleo respecto a la población activa en España representa alrededor del 8,1% del total. Este dato es sumamente relevante considerando que en el primer trimestre de 2014 la tasa de desempleo en España superaba el 26 por 100 de la población activa (INE).

Además el sector del automóvil en España es uno de los que menos empleos ha perdido durante los años de crisis. Así mientras que por término medio la industria en España ha reducido sus plantillas en un 25%, el sector del automóvil sólo lo ha hecho en un 6%.

6.3. Exportaciones e importaciones.

El primer dato que debemos destacar, el cual ya ha sido mencionado durante el trabajo, es la fuerte vocación exportadora del sector, además el grueso de las exportaciones las acapara la UE, principalmente Francia, Alemania, Reino Unido e Italia. A pesar de la importación neta en los componentes en toda su serie histórica, las exportaciones de vehículos compensan sobradamente a las importaciones.

De esta forma, actualmente se exporta aproximadamente el 90 por 100 de nuestra producción, siendo esta de 618.478 vehículos en el primer trimestre de 2014, según datos de ANFAC, representando cerca de un 20% de la exportación total española, todo esto implica una alta dependencia de la evolución de la demanda de los mercados exteriores.

Por otro lado las importaciones han crecido más que las exportaciones en los tres primeros meses del año, creciendo las importaciones de vehículos en el primer trimestre de 2014 casi un 50%.

Según datos del Ministerio de Economía, las importaciones han crecido en más de 900 millones de euros frente a los 600 millones de euros de las exportaciones. A pesar de este aumento, España sigue vendiendo más coches de los que importa.

6.4. El parque de vehículos.

El parque circulante está claramente condicionado por la evolución del mercado. En 2013 el parque de vehículos era de casi 27,5 millones de unidades, dejando atrás los importantes incrementos experimentados en los últimos años, incrementos que dejaron de producirse en el año 2008. Pero más allá de esa cuantificación, lo importante es evaluar dos parámetros, como son la motorización de vehículos en España y los vehículos con una antigüedad superior a los 10 años.

“Si antes de la crisis el número de turismos por cada mil habitantes se situaba en 2007 en los 481, en el año 2013 esta cifra era de 471, prolongando el canal bajista ya comenzado en 2008”, Martín García, F. (2013).

Por otro lado, “se ha producido un aumento muy significativo de turismos con una antigüedad superior a 10 años, que en 2007 era del 35,7 por 100 y en 2013 alcanzó la cifra de 48,2 por 100”, Martín García, F. (2013).

Este envejecimiento general del parque (no sólo de turismos), tiene implicaciones de gran relevancia social, como el medioambiente o la seguridad vial, así como implicaciones de eficiencia energética. Desde el punto de vista de la seguridad vial, es evidente que no se incorporan a los vehículos antiguos los avanzados elementos de seguridad de los nuevos modelos.

Para ilustrar los efectos medioambientales, consecuencia de que los antiguos modelos no cumplen la reciente normativa medioambiental europea ni se benefician de los avances tecnológicos realizados en la última década por parte de los fabricantes (que han conseguido que los vehículos nuevos puestos en el mercado emitan de media casi un 19 por 100 menos de CO₂ que los de hace 15 años), basta señalar que de acuerdo con datos proporcionados por ANFAC, actualmente el 20 por 100 de los vehículos en circulación, los más antiguos, están produciendo el 80 por 100 de la contaminación, y que hoy en día son necesarios 100 coches nuevos para producir las mismas emisiones que produce un único coche fabricado en la década de los setenta.

Por último, desde el punto de vista de la eficiencia energética hay que tener en cuenta que las emisiones son proporcionales al consumo, por lo que el ahorro energético y de combustibles que supone un parque no envejecido es muy importante.

6.5. Planes PIVE actuales (PIVE 5 y PIVE 6).

La quinta edición del Plan PIVE de incentivo a la compra de automóviles nuevos a cambio de achatar uno, entró en vigor a finales de enero de 2014, después de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, el Plan PIVE 5 tendrá una duración máxima de quince meses o hasta que se agoten los fondos (175 millones de Euros).

Esta quinta edición mantiene las características de las anteriores y permitirá la renovación de 175.000 vehículos, con un tope de precio de 25.000 euros antes de IVA, cifra que se incrementa hasta 30.000 euros en el caso de personas con algún tipo de discapacidad.

Las personas que deseen acogerse a estas ayudas deberán entregar para su achatarramiento un coche de diez o más años de antigüedad (siete o más en el caso de vehículos comerciales), por lo que recibirán un incentivo de 2.000 euros (1.000 euros procedentes del Estado y 1.000 euros de los puntos de venta).

Como particularidad, las familias numerosas podrán optar a ayudas de 3.000 euros, de los que 1.500 euros serán del Estado y 1.500 euros de los concesionarios, en la compra de un vehículo de más de cinco plazas o adaptado para personas con discapacidad.

Hasta el momento, las cuatro ediciones anteriores del Plan PIVE permitieron la creación o el mantenimiento de 10.000 puestos de trabajo, a los que se sumarán 4.500 efectivos adicionales con el PIVE 5. El Gobierno ha destinado un total de 540 millones de euros a estos programas para la renovación de 540.000 vehículos (Ministerio de Industria, Energía y Turismo: Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente).

Recientemente, siendo más precisos el pasado viernes 6 de Junio, el Gobierno por medio de su vicepresidenta, Soraya Sáez de Santamaría, anunció la aprobación del Plan PIVE 6, que contará con idéntica dotación económica que su edición anterior: 175 millones de euros.

Apenas una semana ha pasado entre la conclusión de una y la aprobación de la otra, aunque finalmente la cantidad de dinero dirigida al nuevo plan será sensiblemente superior a los 30 o 40 millones de euros que se había estimado. Se espera que el programa se agote con la renovación de 175.000 coches y que, en los meses de verano se produzca el mayor número de matriculaciones de vehículos del año.

Además, se anunció la aprobación de nuevos planes económicos complementarios para el sector de la automoción, como el PIMA Aire 4 para vehículos comerciales (con una dotación de 10 millones de euros), ayudas para la adquisición de eléctricos (otros 10 millones de euros) y el PIMA Transporte para la renovación de vehículos pesados (405 millones de euros).

6.6. Vehículos eléctricos: ¿el futuro?

No podíamos olvidarnos en este trabajo del vehículo eléctrico, y no hacerle una mención. Estos vehículos obtienen su capacidad de movimiento mediante la utilización de combustibles alternativos como es la energía eléctrica, bien sea mediante uno o varios motores eléctricos.

A diferencia de los vehículos convencionales que presentan motores de combustión interna los cuales funcionan consumiendo combustible, los vehículos eléctricos obtienen mediante sus motores eléctricos su tracción.

Dependiendo de su tipo de almacenamiento los podemos clasificar en:

- Vehículos eléctricos a batería: almacena energía de naturaleza química mediante baterías, o mediante supercondensadores.
- Vehículos eléctricos híbridos: obtienen la energía de diversas fuentes, ya sea a través de energía recargable almacenada a la cual tendría una conexión permanente, o mediante un sistema de consumo de combustible.

Para entender mejor la realidad de los vehículos eléctricos podemos ver algunas de sus ventajas e inconvenientes.

-Ventajas:

- ✓ No producen contaminación atmosférica.
- ✓ No producen contaminación sonora.
- ✓ Su mantenimiento y coste del "combustible" es mucho menor al de uno convencional.

-Inconvenientes:

- ✓ La poca accesibilidad que existe en cuanto a las recargas, ya que apenas existen puntos de carga (electrolineras).
- ✓ Menor autonomía que un coche convencional dado que necesita recargas con frecuencia.
- ✓ El fuerte coste de compra inicial (barrera principal para su compra).

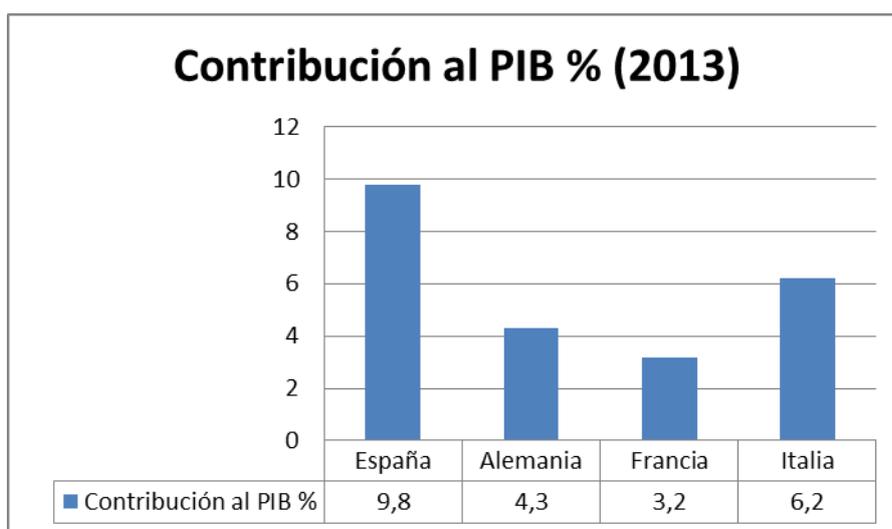
En lo referente a nuestro país, el año pasado se vendieron 11.308 vehículos eléctricos incluyendo los vehículos eléctricos a batería y los vehículos híbridos (combinados con un motor de combustión). Esta cifra representa apenas el 1,5% del total de matriculaciones en un mercado que es aún muy minoritario a nivel mundial, pero crece día a día. “Son menos contaminantes, más silenciosos y tienen unos costes de mantenimiento inferiores a los vehículos comerciales”, Muñiz, M. (2014).

7. COMPARACIONES A NIVEL EUROPEO.

A continuación procederemos a comparar el sector del automóvil español con el de Alemania, Francia e Italia, para ello utilizaremos los datos del ejercicio 2013 referentes a tres variables que consideramos fundamentales, estas son la contribución al PIB, las exportaciones y el empleo en el sector del automóvil.

7.1. Contribución al PIB (2013).

En cuanto a la contribución del sector del automóvil al PIB, podemos ver en la siguiente gráfica su importancia en los países estudiados:



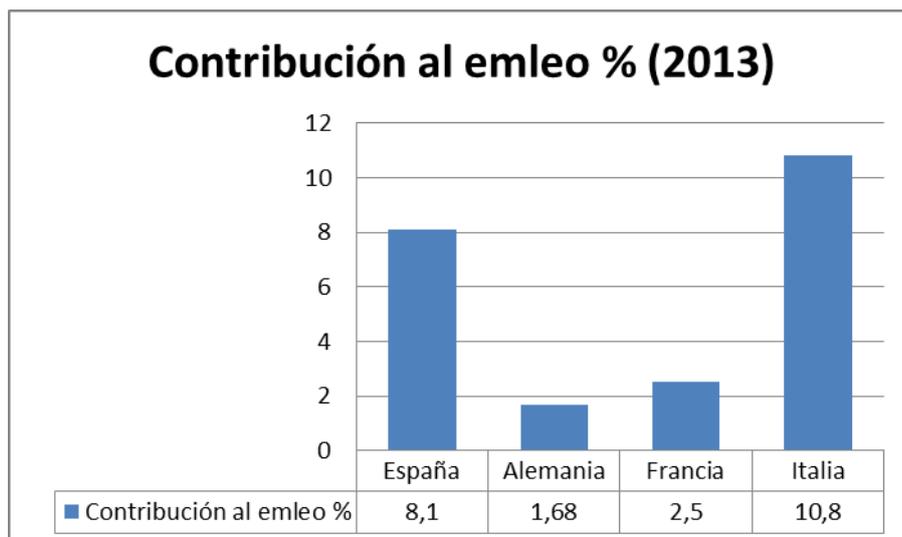
Fuente: europa.eu.

El país que se sitúa a la cabeza es España con una contribución del sector del automóvil al PIB cercana al 10%. En segundo lugar encontramos a Italia con una contribución al PIB ligeramente superior al 6%. En tercera posición se encuentra Alemania con una contribución del 4,3% al PIB. Y en cuarto y último lugar (en lo referente a los países estudiados) tenemos a Francia con una contribución del sector al PIB del 3,2%.

Podemos apreciar como la contribución del sector al PIB es muy superior en los países considerados “inferiores”, caso de España e Italia, y que esta contribución es muy pequeña en las potencias europeas, caso de Alemania y Francia.

7.2. Contribución al empleo (2013).

En lo que se refiere a la contribución del sector del automóvil al empleo directo, podemos ver en la siguiente gráfica su importancia en los países estudiados:



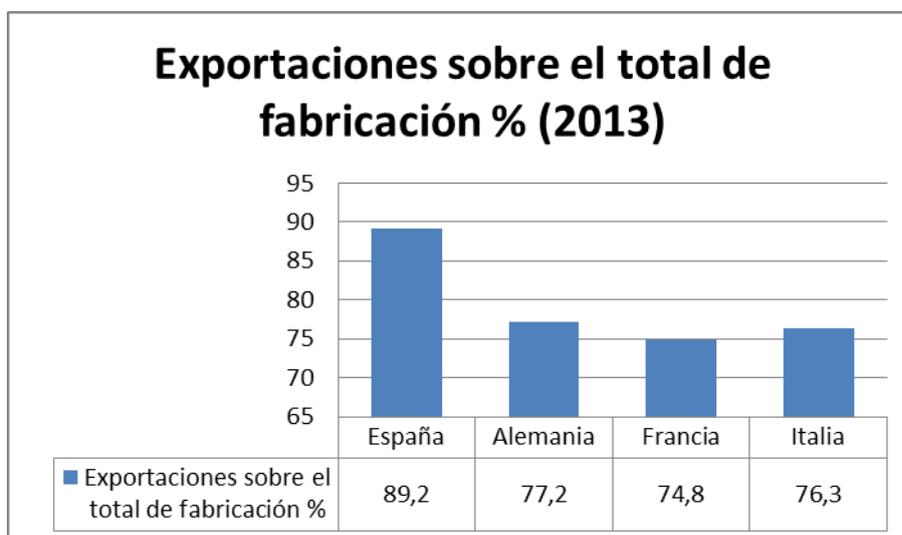
Fuente: europa.eu.

El país que se sitúa en primera posición en lo referente al empleo directo en el sector del automóvil es Italia con una participación cercana al 11%. En segundo lugar se encuentra España con una contribución al empleo directo del sector de un 8,1%. En tercera posición tenemos a Francia con una contribución al empleo de un 2,5%. Y en última posición (en lo referente a los países estudiados) se encuentra Alemania, con una contribución al empleo directo de un 1,68%.

En la contribución del sector del automóvil al empleo directo podemos ver, al igual que en la participación del sector en el PIB, como esta es superior en los países considerados “inferiores” (Italia y España), y escasa en las potencia europeas (Francia y Alemania).

7.3. Contribución a la exportación (2013).

En lo referente a las exportaciones de automóviles sobre el total de fabricación, podemos ver en la siguiente gráfica su importancia en los países estudiados:



Fuente: europa.eu.

El país que se sitúa a la cabeza en cuanto a las exportaciones de vehículos sobre el total de fabricación es España, llegando alrededor del 90%, es decir de cada 10 vehículos fabricados en nuestro país, 9 son destinados a la exportación. En segundo lugar tenemos a Alemania con una exportación del 77,2% sobre el total de fabricación. En tercera posición se sitúa Italia con una exportación del 76,3% sobre la fabricación de automóviles. En último lugar (en lo referente a los países estudiados) tenemos a Francia con un 74,8% de exportaciones sobre el total de fabricación.

En este caso, podemos ver como las exportaciones en los países estudiados se encuentran muy cercanas las unas de las otras, a excepción de España que se sitúa de forma destacada a la cabeza.

8. CONCLUSIONES.

A lo largo de este trabajo hemos intentado conocer la realidad del sector español de automoción desde sus inicios hasta lo que representa hoy en día, a raíz de todo ello podemos sacar una serie de conclusiones que expondremos a continuación.

- Hemos visto como en nuestro país las variables que hemos considerado fundamentales (exportaciones, empleo y contribución al PIB), representan cifras muy significativas que ponen de manifiesto la importancia del sector del automóvil, siendo uno de los más importantes de España.
- Uno de los factores que han contribuido a que el sector no pierda importancia en nuestro país han sido sin duda los planes del gobierno, desde los planes RENOVE y PREVER hasta los actuales planes PIVE (plan que ha ayudado a que la crisis no afecte a este sector con tanta dureza como a otros). Estos planes han supuesto una gran inyección para la renovación del parque automovilístico español. En concreto, en los planes PIVE se han invertido 715 millones de euros desde su puesta en marcha en 2012, contando con 175 millones en esta última 6ª edición, generándose cerca de 2.000 millones de euros en recaudación vía impuestos.
- Podemos ver como la importancia de nuestro sector es muy importante tanto a nivel europeo como mundial debido principalmente a su gran competitividad, es por ello por lo que muchos de los nuevos modelos de automóviles son fabricados en nuestro país.
- En lo que respecta a los vehículos eléctricos a batería, a día de hoy no son rentables principalmente por su gran coste inicial sumado además a la dificultad que conlleva su carga (debido a las escasas electrolineras de las que disponemos en nuestro país), todo ello hace difícil la proliferación de vehículos eléctricos en España. Por otro lado se observa un aumento en el sector de los híbridos, logrando estos abrirse hueco en el mercado.

En definitiva podemos decir que el sector del automóvil español es uno de los sectores que más fuerte tira de la economía española y de los más apreciados a nivel mundial, por ello debemos luchar por mejorar las ineficiencias que vaya presentando, e ir innovando y adaptándonos a las necesidades existentes en cada momento, para así seguir siendo una de las referencias que somos hoy día.

9. BIBLIOGRAFÍA.

- Asociación Española de fabricantes de Automóviles y camiones (1990-2014) Anfac.com, (2014). Recuperado de <http://www.anfac.com> "15 de Junio".
- Asociación Española de fabricantes de componentes para automoción (1990-2007), Sernauto.es,. (2014). Sernauto. Recuperado de <http://www.sernauto.es/> "10 de Junio".
- Bendini, R. (2014). *La Unión Europea u sus socios comerciales* (1st ed.). Recuperado de http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_6.2.1.pdf "22 de Junio".
- Costas, J. (2014). Plan PIVE a fondo: Motorpasion.com. Recuperado de <http://www.motorpasion.com/industria/plan-pive-a-fondo/> "30 de Agosto".
- Estapé, S. (1999). *La industria española del automóvil en el primer tercio del siglo XX: una oportunidad desaprovechada* (1st ed., pp. 2,6). Recuperado de <http://www.unizar.es/eueez/cahe/estape.pdf> "15 de Mayo de 2014".
- *Estudio prospectivo, el sector de automoción en España.* (2011) (1st ed., pp. 19,20,21,22,23). Recuperado de http://www.sepe.es/contenido/conocenos/publicaciones/pdf/SectorAutomocion_2011_Datos2010_Esp.pdf "12 de Junio de 2014".
- Europa.eu, (2014). EUROPA – EU. Recuperado de <http://www.europa.eu/> "12 de Agosto".
- H. Rivadulla, V. (2008). La historia del Automóvil en España contada por el mejor periodista de motor | Motor Spain. *Motorspain.com*. Recuperado de <http://www.motorspain.com/clasicos/la-historia-del-automovil-en-espana-contada-por-el-mejor-periodista-de-motor/> "15 de Mayo de 2014".

- *La competitividad del sector del automóvil en España.* (2002) (1st ed., pp. 42,44,45,46,49,51,61,63,64). Recuperado de https://espacioseguro.com/fundacionfitsa0/admin/_fitsa/archivos/publicaciones/0000056/La_competitividad_sector_automovil.pdf "10 de Junio de 2014".

- *La industria de automoción, Balance de la crisis y propuestas de actuación.* (2013) (1st ed., pp. 41,43,45). Recuperado de http://www.industria.ccoo.es/comunes/recursos/99906/doc162862_La_industria_de_automocion._Balance_de_la_crisis_y_propuestas_de_actuacion_.pdf "12 de Junio de 2014".

- Martín García, F. (2013). Situación y perspectivas del sector de la automoción en España. Recuperado de http://www.revistasice.com/CachePDF/BICE_3045_23-34_44C702662456BE7CD88D89DA461F74F6.pdf "17 de Junio de 2014".

- Muñiz, M. (2014). Leve esquinazo al fuel. *El Mundo*, p. 24. "28 de Mayo".

- Ortiz-Villajos, J. (2010). *Evolución histórica de la industria de equipos y componentes de automoción* (1st ed., pp. 9, 10,28). Recuperado de <http://www.unizar.es/eueez/cahe/ortizvillajos16.pdf> "15 de Mayo de 2014".

- Publican.com. (2014). Recuperado de http://www.publican.com/coches_electricos/ "7 de Agosto".

- Sáez, J. (2003). *Presente y futuro de la industria del automóvil* (1st ed., pp. 17,26,27). Recuperado de https://espacioseguro.com/fundacionfitsa0/admin/_fitsa/archivos/publicaciones/0000035/Libro%20presente%20y%20futuro.pdf "5 de Junio de 2014".