

*Francisco Javier Martín García**

SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

En este artículo se realiza una caracterización del sector de la automoción en España, identificando los principales retos a los que debe hacer frente para seguir siendo un sector industrial y económico relevante en España. Entre estos retos están la disponibilidad de una red de infraestructuras de transporte más eficiente, la elaboración de una política medioambiental de reducción de emisiones en la Unión Europea (UE) que tenga en consideración la competitividad del sector, y conseguir que los Acuerdos de Libre Comercio suscritos por la UE con terceros países garanticen la reciprocidad y el beneficio mutuo en el comercio de vehículos.

Finalmente, se describen las razones por las que grandes multinacionales fabricantes de vehículos han considerado que España es un buen lugar para realizar importantes inversiones en este contexto de debilidad económica de la UE.

Palabras clave: automoción, competitividad, exportación.

Clasificación JEL: D24, L62, O14.

1. Introducción

1.1. Caracterización del sector

El del automóvil es uno de los sectores más sofisticados y avanzados, por sus procedimientos de producción, su alto componente tecnológico, su actividad innovadora, así como por la excelente cualificación de sus profesionales.

Asimismo, es un sector complejo, amplio y dinámico, en el que intervienen múltiples agentes económicos, por lo que la primera labor a la que nos enfrentamos es caracterizarlo correctamente indicando las diversas actividades que componen

el mismo, para poder comprender el alcance de su importancia en la economía española.

Así, el sector de la automoción comprende las siguientes actividades:

- Fabricación de vehículos automóviles.
- Fabricación de componentes y módulos.
- Transporte y logística.
- Venta y distribución de automóviles.
- Servicios de mantenimiento y reparación.
- Reciclaje de automóviles.
- Financiación, seguros y otros servicios asociados.

1.2. Relevancia para España

Cuando se trata de describir la importancia de un sector económico en un país, no podemos limi- ▷

* Vocal Asesor del Gabinete Técnico. Secretaría General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa. Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Versión de septiembre de 2013.

arnos a expresar las diversas cifras que describen cuantitativamente al mismo y que nos permiten determinar cuál es la importancia exacta del sector en el conjunto del sistema económico español, sino que la relevancia del sector trasciende a su cuantificación económica y alcanza otras dimensiones sociales difícilmente cuantificables.

Efectivamente, no es posible explicar la evolución de la sociedad española desde la segunda mitad del siglo XX sin tener en cuenta al sector de la automoción, o dicho de otra forma, los automóviles han participado de forma muy activa en la evolución de la sociedad, permitiéndonos adquirir un nivel y una calidad de vida que no sería concebible sin ellos. Así, la imagen o estereotipo que ya ha quedado reflejada de la sociedad española de la década de los sesenta incluye al mítico Seat 600 o al reeditado Mini, y es el reflejo de una sociedad que empezaba a mostrar su pujanza en línea con el *boom* económico de la época. En esa imagen dinámica, el automóvil era a la vez icono y seña de identidad.

Efectivamente, la industria del automóvil ha sido un auténtico dinamizador del desarrollo industrial de España en la segunda mitad del siglo pasado, tanto por su intensa capacidad de implicar a otras industrias, como por su elevado efecto sobre la distribución y sobre una amplia variedad de actividades dentro del sector servicios.

La producción de automóviles de turismo se inició en España en 1950 con la creación de Seat. En menos de 30 años, se pasó de una situación en la que no existía ningún fabricante a otra en que coexistían seis: Seat, Fasa-Renault, Citroën, Chrysler (actual Peugeot), Ford y General Motors. Esto permitió que España fuera un productor mundial de vehículos de turismo a tener en consideración, a pesar de contar con un tejido productivo escasamente evolucionado, una escasa industrialización y una casi inexistente industria auxiliar, además del bajo nivel de cualificación de su capital humano. En ese contexto las ventajas que ofrecía nuestro país eran los reducidos costes laborales y la proximidad a un mercado tan importante como el europeo.

1.3. *Peso del sector en la economía española*

Desde los comienzos de esta actividad en la década de 1950, en España el sector ha crecido y evolucionado en consonancia con el resto de la industria y de la economía española, a través de épocas de bonanza, crecimiento y expansión y a través de etapas de adaptación y reordenación.

A lo largo de toda esta singladura, el tejido productivo de todo el sector de la automoción ha ido adquiriendo calidad, excelencia y competitividad, hasta alcanzar en estos momentos todas las unidades productivas en España un alto grado de competitividad reconocida a nivel internacional y en el seno de sus respectivas compañías multinacionales.

En estos momentos, el sector es 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.

En la actualidad, en España la industria de automoción genera el 6 por 100 del PIB industrial si sólo tenemos en consideración la actividad de fabricación de vehículos y componentes, lo que da una imagen exacta de su importancia teniendo en consideración que la industria manufacturera supone el 12 por 100 del PIB nacional (INE).

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.

Por otra parte, si nos referimos al peso sobre el empleo que sólo tienen las plantas productivas, estamos hablando de unos 250.000 trabajadores (60.000 correspondientes a las plantas de fabricación de automóviles y otros 190.000 a las plantas de fabricación de componentes). Este dato es ▷

TABLA 1
CIFRAS RELEVANTES DE LA INDUSTRIA FABRICANTE DE VEHÍCULOS

	2012	2011
Nº empresas instaladas en España.....	9	9
Nº de fábricas en España.....	17	17
Producción de vehículos.....	1.979.179	2.373.074
Turismos.....	1.539.680	1.839.068
Vehículos industriales.....	439.499	534.006
Matriculación de vehículos.....	790.991	931.412
Matriculación de turismos.....	699.589	808.059
Matriculación de vehículos industriales.....	91.402	123.353
Exportación de vehículos.....	1.729.172	2.121.068
Exportación de turismos.....	1.326.777	1.642.578
Exportación de vehículos industriales.....	402.395	478.490
Parque de vehículos.....	27.480.341	27.596.353
Parque de turismos.....	22.247.528	22.277.244
Parque de vehículos industriales.....	5.232.813	5.319.109
Exportación sobre producción.....	87,4%	89,4%
Exportación vehículos sobre exportación española (valor).....	10,3%	11,7%
Importación vehículos sobre importación española (valor).....	3,5%	4,3%

Fuente: ANFAC, Memoria Anual 2012.

sumamente relevante considerando que en la actualidad la tasa de desempleo en España todavía supera el 26 por 100 de la población activa (INE).

Adicionalmente, según estimaciones de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), 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, en 2012 el porcentaje de empleo respecto la población activa en España representó el 7,2 por 100.

Si trasladamos nuestra atención al comercio internacional, hay que poner de relevancia que el sector de la automoción es históricamente un actor con un gran peso exportador en el total nacional, de forma que, según ANFAC, hasta el año 2008 la exportación del sector de la automoción suponía más del 20 por 100 del total de nuestras exportaciones, llegando al 24 por 100 en 2004.

En concreto, en 2012, como veremos, el 87,3 por 100 de los vehículos fabricados en España se destinaron a la exportación, llegando a unos 130 países, si bien nuestros principales mercados fueron Alemania, Francia, Italia y el Reino Unido.

Todas estas cifras muestran con rotundidad el peso que el sector tiene en la economía real española.

1.4. El sector en cifras

Actualmente, en nuestro país están instalados 9 fabricantes de vehículos, con 17 centros productivos: Seat, Nissan, Renault, PSA Peugeot-Citroën, General Motors, Ford, Mercedes, Volkswagen e Iveco. Las regiones con mayor peso del sector son las comunidades autónomas de Castilla y León, Valenciana, Cataluña, Aragón, Navarra, País Vasco y Galicia. Los principales datos de la industria fabricante de automóviles se encuentran en la Tabla 1.

Además, asociado al sector de la fabricación de vehículos, se ha desarrollado un sector muy potente de fabricación de componentes, compuesto por más de 1.000 empresas, muchas de ellas pymes. Las más representativas de estas empresas tienen una fuerte expansión internacional, en particular en los mercados asiáticos. Hay que destacar que la exportación del subsector supone el 65 por 100 del total de la facturación.

2. Situación actual del sector

A continuación veremos como es el comportamiento y situación actual del sector industrial de automoción, atendiendo al parque de vehículos, a la producción de las plantas españolas, al comportamiento del mercado interior y a las exportaciones realizadas. ▷

TABLA 2
PORCENTAJE DE VEHÍCULOS CON MÁS DE 10 AÑOS

Año	Turismos	Camiones	Autobuses y autocares	Tractores industriales
1997	37,6	34,2	46,0	25,5
1998	39,2	36,9	46,4	28,2
1999	40,3	39,3	47,2	30,1
2000	40,3	41,0	47,5	29,8
2001	39,9	42,1	48,2	28,7
2002	40,3	43,3	48,5	26,8
2003	39,4	42,4	46,2	22,9
2004	38,5	41,6	43,9	21,0
2005	36,7	40,3	42,5	20,5
2006	35,8	39,4	42,1	20,1
2007	35,7	39,2	42,0	20,6
2008	37,5	41,1	42,5	22,2
2009	39,6	44,3	44,4	25,7
2010	42,0	47,2	45,3	29,2
2011	45,3	50,2	46,2	32,4
2012	48,2	53,2	47,3	35,1

Fuente: ANFAC, Memoria Anual 2012.

2.1. El parque de vehículos

El parque circulante está claramente condicionado por la evolución del mercado. En 2012 el parque de vehículos fue 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 realmente importante es evaluar dos parámetros, como son la motorización de vehículos en España y los vehículos con una antigüedad superior a los 10 años.

Efectivamente, si antes de la crisis el número de turismos por cada mil habitantes se situaba en 2007 en los 481, en el año 2012 esta cifra era de 471, prolongando el canal bajista ya comenzado en 2008. Pero más importante, si cabe, es valorar el aumento muy significativo de turismos con una antigüedad superior a 10 años, que en 2007 era del 35,7 por 100 y en 2012 alcanzó la cifra de 48,2 por 100.

Este envejecimiento general del parque, (no sólo de turismos, como se puede ver en la Tabla 2), 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 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, sobre todo en este contexto de elevados precios del petróleo.

2.2. Producción de vehículos

Evidentemente, la producción de vehículos es otra variable que también depende de la demanda de los mismos, y en un mercado global como el nuestro, esa demanda no sólo es doméstica, sino que tiene un componente de demanda exterior muy importante. ▷

En los últimos años, desde el comienzo de la crisis, hemos asistido a demandas muy bajas en el mercado de la UE, que es el principal destino de nuestras exportaciones, que unido a la debilidad de la demanda interna originó una caída del 16,6 por 100 en la producción en 2012 respecto a la producción de 2011. Esto supuso que aunque mantuviéramos el segundo puesto como productor en la UE, por delante de países como Francia o Italia, descendieramos hasta el duodécimo puesto a nivel mundial. Otro dato importante es que desde hace varios años España es el primer productor europeo en vehículos comerciales.

Sin embargo, los datos desde abril de 2013 muestran una clara recuperación de la producción, de forma que en julio la producción de vehículos se incrementó un 15,3 por 100 interanual y la fabricación acumulada en lo que va de año 2013 supone un incremento del 6,9 por 100 respecto al año anterior, con un total de 1.366.482 unidades. Esta situación nos ha permitido recuperar el decimoprimer puesto a nivel mundial.

Estas cifras están en línea con las previsiones de producción en 2013 que realiza el sector, que son de 2,2 millones de unidades, frente a los 2 millones de 2012.

Hay que destacar que una de las causas del aumento de la producción es el incremento de las exportaciones en el primer semestre de 2013 en un 7 por 100.

2.3. *Matriculación de vehículos*

Lo primero que hay que destacar es que 2012 para el sector de la automoción fue un año marcado por la mala evolución de la demanda en España y de los principales mercados europeos, destino principal de las exportaciones españolas.

La caída de la demanda está directamente ligada a la actual situación económica de familias y empresas. De esta forma, la capacidad de consumo de las familias y la capacidad de inversión de las pymes se han visto muy reducidas. Este efecto se ve agravado por la dificultad en el acceso a la financiación, que origina que empresas y familias no

puedan acceder a la compra de un vehículo. Esta situación ha tenido un fiel reflejo en las matriculaciones de turismos y de vehículos industriales en particular.

De esta forma las matriculaciones de turismos en 2012 en España alcanzaron una cifra cercana a las 700.000 unidades, un 13,4 por 100 inferior a las matriculaciones de 2011. Las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros fueron 77.000 unidades, lo que supone un descenso del 26,4 por 100 (fuente ANFAC).

En lo que se refiere a este año 2013 el mercado doméstico presenta ligeros síntomas de recuperación, en concreto en el canal de particulares. En cifras, el mercado de turismos, en los ocho primeros meses de 2013 muestra una caída del 3,6 por 100 respecto a 2012, ya que los efectos positivos del plan PIVE, que empuja al canal de particulares a un incremento del 6,4 por 100 respecto a 2012, se ven lastrados por la caída de 21,4 por 100 respecto a 2012 del canal de empresas.

En lo que se refiere a Europa, las matriculaciones de automóviles alcanzaron los 7,841 millones de unidades en los ocho primeros meses del año, lo que supone un descenso del 5,2 por 100 respecto al mismo período de 2012, según la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA), que ofrece datos de la UE, Islandia, Noruega y Suiza.

Las ventas de coches en Europa se vieron lastradas por los grandes mercados, que cerraron los ocho primeros meses con caídas, a excepción de Reino Unido. De esta forma, las matriculaciones bajaron un 3,6 por 100 en España, un 6,6 por 100 en Alemania, un 9 por 100 en Italia y un 9,8 por 100 en Francia. Con estos datos vemos que España ha registrado un mejor comportamiento que el conjunto del mercado europeo, en buena medida gracias al Plan PIVE, como veremos.

2.4. *La orientación exterior del sector*

A continuación procederemos a analizar diversas variables que nos revelarán cuál es la importancia ▷

exacta de la orientación exterior del sector de la automoción, y su evolución.

El primer dato que debemos destacar es la vocación exportadora del sector. Efectivamente, a pesar de la importación neta en los componentes en toda su serie histórica, las exportaciones de vehículos compensan sobradamente a las importaciones. Toda vez que el saldo comercial, negativo, en el comercio de componentes se mantiene relativamente constante, la evolución de comercio en el sector viene definida por las tendencias en las exportaciones de vehículos.

De esta forma, actualmente se exporta aproximadamente el 90 por 100 de nuestra producción (en 2012, 1.729.172 sobre una producción de 1.979.179 vehículos), lo que implica una alta dependencia de la evolución de la demanda de los mercados exteriores.

La tasa de exportación interanual se ha estado recuperando durante todo el año 2012, de forma que tras cuatro cuatrimestres consecutivos de caída, la exportación de vehículos ha alcanzado tasas positivas de crecimiento (5,2 por 100) en el primer cuatrimestre de 2013.

Ahora bien, ¿cuál es el destino de nuestras exportaciones de vehículos? Pues en 2012 el 80,1 por 100 de las exportaciones de vehículos se realizaron al seno de la UE, y el 19,9 por 100 al exterior de la UE. Este dato vuelve a poner de relieve la dependencia de nuestro sector del automóvil de la situación económica de la eurozona. En la Tabla 3 se pueden ver a detalle las cifras de los destinos en 2012.

Más en concreto, se puede apreciar que el grueso de las exportaciones la acaparan Francia, Alemania, Reino Unido e Italia. Además, si nos detenemos a examinar el mercado de esos países, en el periodo 2008-2011 la cuota de vehículos españoles conjunta en esos mercados ha permanecido prácticamente constante, en el 13,4 por 100, como se aprecia en el Gráfico 1.

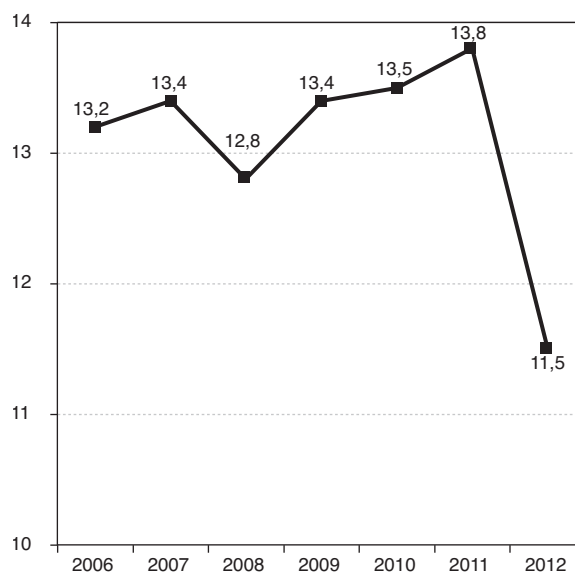
Ahora bien, vemos que en el 2012 la cuota española en esos países cae bruscamente, pasando de una media del 13,4 al 11,5 por 100. Ese descenso es debido, en buena medida, a la caída de la demanda

TABLA 3
DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE VEHICULOS 2012

País	Nº de vehículos	Porcentaje
Francia.....	518.075	30,0
Alemania.....	273.308	15,8
Reino Unido.....	198.739	11,5
Italia.....	130.541	7,5
Argelia.....	72.882	4,2
Turquía.....	71.021	4,1
Bélgica.....	58.912	3,4
Países Bajos.....	46.821	2,7
Austria.....	39.795	2,3
México.....	29.548	1,7
Rusia.....	28.802	1,7
Suiza.....	24.016	1,4
Australia.....	23.705	1,4
Dinamarca.....	17.570	1,0
Polonia.....	17.562	1,0
Otros.....	177.875	10,3
Total.....	1.729.172	100,0

Fuente: ANFAC, el automóvil: balanza comercial positiva y diversificación de mercados.

GRÁFICO 1
CUOTA ESPAÑOLA DE MERCADO EN ALEMANIA, FRANCIA, REINO UNIDO E ITALIA

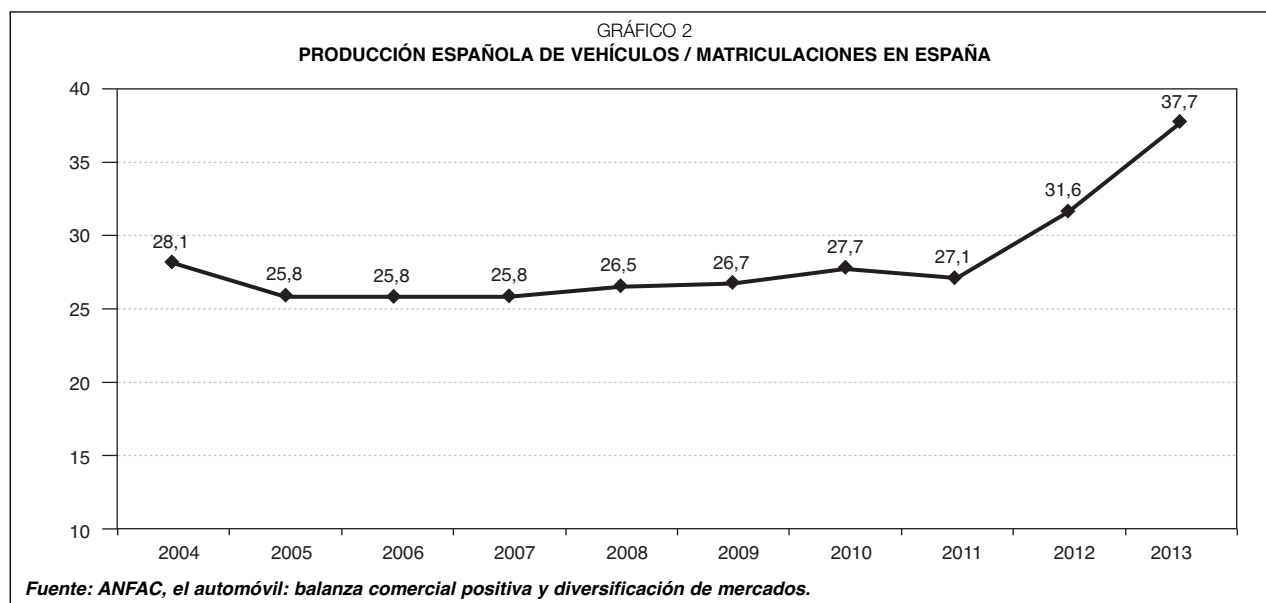


Fuente: ANFAC, el automóvil: balanza comercial positiva y diversificación de mercados.

en esos países y al importante esfuerzo en la diversificación de las inversiones realizado en ese año.

Otro efecto que se observa en el 2012 y que se está consolidando en este 2013 (Gráfico 2), es que está creciendo la cuota de vehículos de producción nacional en el mercado interno.

Ahora bien, aunque Europa es nuestro gran cliente, la diversificación de destinos de exportación ▷



se está consolidando y abre nuevos caminos de futuro fuera de la UE. Este proceso ha sido motivado en gran parte por la caída de muchos de los mercados tradicionales europeos para la exportación española.

Esta diversificación tiene su máximo exponente en el primer trimestre de 2013, acercándose a un 27 por 100 de exportaciones fuera de la UE-15, la proporción más elevada que se ha dado hasta la fecha. Destacan especialmente los casos de Argelia y Turquía que veíamos en el Gráfico 1, y en zonas más alejadas geográficamente como México, Rusia (ambas con 1,7 por 100) y Australia (1,4 por 100), donde este esfuerzo diversificador ya es relevante.

De esta forma, la capacidad exportadora de los fabricantes de vehículos y su capacidad para introducirse en nuevos mercados emergentes, es una de las principales fortalezas de todo el sector.

3. Próximos retos del sector

Una vez que hemos expuesto brevemente algunas ideas y datos básicos sobre el sector, que no pretende ser un estudio exhaustivo, tenemos que abordar una serie de preguntas, ¿cuál es el futuro de este sector en España?, ¿está preparado el sector para afrontar sus retos?, ¿la automoción en

España se va a convertir en un sector industrial sin relevancia o va a permanecer como un sector innovador y competitivo, referencia mundial?

Para responder a estas preguntas, hemos identificado tres de los retos más importantes que tiene el sector, entre una amplia panoplia de asuntos que afectan a los agentes en este sector, y que no vamos a exponer en su totalidad.

3.1. La logística y las infraestructuras de transporte

Uno de los desafíos a los que se enfrenta la industria automovilística es todo lo relacionado con las infraestructuras y la logística. Es fácil comprender que este factor puede marcar el futuro del automóvil y determinar si España va a seguir ocupando una posición relevante en el *ranking* europeo y mundial de productores.

Esta afirmación puede resultar chocante si tenemos en consideración que en los últimos años, hasta el inicio de la crisis, en España se han realizado fuertes inversiones en infraestructuras logísticas, a resultas de lo cual España es el cuarto país de Europa en volumen de tráfico portuario (con 46 puertos), es el país con más kilómetros de autopistas por millón de habitantes, (duplicando a Alemania y cuadruplicando ▷

a Reino Unido), y es el segundo país del mundo en número de kilómetros de ferrocarril de alta velocidad en explotación, con una tecnología que es un referente absoluto a nivel mundial.

Sin embargo, en ese espectacular desarrollo en infraestructuras la consideración del transporte de mercancías y en particular al servicio del sector de la automoción ha tenido un lugar casi siempre secundario. Ahora bien, ¿por qué son tan importantes las infraestructuras logísticas en el sector de la automoción?

Porque en primer lugar, la realidad es que España ha presentado tradicionalmente un mercado interno no demasiado relevante en el conjunto europeo o mundial y gran parte de nuestra producción la exportamos, y más concretamente al mercado europeo, como hemos visto.

Efectivamente, porque el flujo comercial de vehículos es muy elevado: el 87,4 por 100 de los vehículos fabricados en España en 2012 (turismo, todoterreno y vehículo industrial) se exportaron, según datos de ANFAC. Esto representó 1.729.172 vehículos exportados a los que hay que añadir casi medio millón de vehículos importados. Particularmente Francia, Italia, Alemania y Reino Unido concentran dos tercios de nuestras exportaciones de vehículos.

Además, también hay que tener en cuenta las cifras de importación y exportación de componentes, subsector que en 2012 facturó más de 27.000 millones de euros, de los cuales el 65,25 por 100 tuvo como destino la exportación (Alemania, Francia, Reino Unido y Portugal concentran el 55 por 100 de las exportaciones de componentes).

Y porque en segundo lugar, España es un país periférico, se encuentra entre 1.200 y 1.700 kilómetros del centro de gravedad de la demanda de vehículos en la Unión Europea (tras las últimas ampliaciones de la Unión Europea, nos hemos alejado todavía más de su centro geográfico).

Adicionalmente al hecho de ser un país periférico, España tiene sus plantas de producción muy dispersas geográficamente y no en un centro o eje unificado.

Teniendo en consideración todos estos datos, es fácil comprender por qué actualmente los costes

de la logística para la fabricación de vehículos igualan o superan a los costes laborales –según datos de ANFAC, se estima que el coste de transporte supone alrededor del 10 por 100 de los costes de explotación de un fabricante de vehículos y constituye, tras los materiales (69 por 100) el segundo capítulo de coste, por delante del coste de la mano de obra (8 por 100)–.

Esto trae como consecuencia que la logística se ha convertido en un factor crítico en términos de coste y que incide en la competitividad del tejido industrial en general y de la automoción en particular.

Por otra parte, comparando el transporte por ferrocarril con el transporte por carretera, España es el país con la menor cuota modal de transporte ferroviario de mercancías entre los países más significativos de la UE.

En particular, el sector de automoción ha dado la espalda a los flujos de bienes industriales por tren, ya que el sector de componentes prácticamente ha renunciado al transporte por ferrocarril (tan solo el 3,6 por 100 de los componentes se transporta por ferrocarril), y sólo el 31,7 por 100 de los vehículos terminados se transportan por esa vía.

Esto es una paradoja por cuanto en la UE el ferrocarril es un medio claramente más barato, más eficiente y menos contaminante que el transporte por carretera. Sin embargo esto no sucede en nuestro país debido a claras ineficiencias en los costes y a la existencia de otros problemas endémicos que impiden un desarrollo equilibrado del ferrocarril.

Evidentemente no está en la mano del sector revertir esta situación, sino en el de las Administraciones Públicas mejorar la gestión de empresas como ADIF, RENFE o Puertos del Estado. Estamos convencidos de que con inversiones que no tienen por qué ser muy relevantes y con mejoras en la gestión, se lograrán mejoras en la competitividad de la industria en general y, en particular, de la industria de automoción, uno de los principales motores económicos del país.

Para finalizar, el hecho de que casi un tercio del transporte total de mercancías por tren sea de vehículos y que el 20 por 100 del transporte por carre- ▷

tera tenga relación con el automóvil, revela hasta qué punto las mejoras en la modernización de las redes repercuten directamente en el sector del automóvil.

3.2. *La política de reducción de emisiones de la UE*

En línea con las demandas de la sociedad y en cumplimiento de la normativa medioambiental vigente en la UE, el sector ha acometido en los últimos años un esfuerzo de desarrollo tecnológico sin precedentes.

El resultado del mismo, en relación con los turismos, es que según datos proporcionados por ANFAC, hoy pueda afirmarse que 100 vehículos actuales contaminan menos que 1 vehículo de los años setenta; que los filtros de partículas han reducido las emisiones de partículas un 99 por 100; que las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) de los vehículos, se han reducido en más de un 60 por 100 en la última década; y que en la actualidad puede estimarse que sólo el 20 por 100 del parque es responsable del 80 por 100 de la contaminación generada, como ya hemos indicado anteriormente.

En particular, en relación con las emisiones de CO₂, se ha conseguido orientar al mercado de los vehículos nuevos hacia los de más baja emisión, consiguiendo reducciones en el marco de los últimos 15 años, por encima del 20 por 100 para la media de la Unión Europea y para España. De esta forma en el año 2012, los vehículos de menos de 160 gramos de CO₂ coparon el 99,9 por 100 del mercado, y la media de emisiones de CO₂ en el mercado español ha evolucionado a la baja, situándose en la actualidad en 133,5 gramos de CO₂.

En el contexto de la Unión Europea, formando parte de su enfoque integrado para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros, se establecieron unas normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para los turismos nuevos y para los vehículos comerciales ligeros, recogidas en los reglamentos 443/2009 y 510/2011, respectivamente. En esta normativa se establece que los

objetivos medios de emisión de CO₂ para los turismos son de 130g/km para 2015 y de 95g/km para 2020; asimismo, para comerciales ligeros los objetivos medios de emisión son de 175 g/km en 2017 y 147 g/km para 2020.

Una vez establecidos dichos objetivos, actualmente en la UE se está en pleno proceso de modificar dichos reglamentos con el fin de establecer las normas para alcanzar el objetivo 2020 de reducción de las emisiones de CO₂. Las discusiones que están teniendo lugar en la Comisión Europea, en el Parlamento Europeo y en el Consejo de Ministros, son seguidas con expectación por el sector europeo del automóvil.

Estas negociaciones, más allá de la ratificación de los objetivos para 2020, sobre los que existe consenso, tienen en consideración aspectos muy técnicos de gran relevancia para el sector, que se refieren a un posible sistema de *banking*, a mecanismos de flexibilización (defendido por Alemania para favorecer a los fabricantes de alta gama), a la introducción de algunos ajustes en la metodología de cálculo de las emisiones específicas de cada fabricante y otras medidas de acompañamiento.

En este proceso, en el seno del Consejo de Competitividad de mayo de 2013, España logró el apoyo mayoritario de sus socios en la Unión Europea para que la política de emisiones de reducción de CO₂ esté en línea con los objetivos marcados para el año 2020, pero sin que se dañe la competitividad de sectores industriales vitales para Europa como el del automóvil.

De esta forma, es importante defender que las prescripciones que se exijan a la industria del automóvil en Europa en emisiones de CO₂ no mermen la capacidad de competir a las empresas del continente respecto a las americanas o asiáticas.

3.3. *La política comercial de la UE*

Ya hemos indicado que el sector del automóvil es un sector totalmente globalizado, en el que las empresas que producen en España, nacionales y foráneas, grandes multinacionales y pymes, dedican una ▷

gran parte de su producción a la exportación. Es por ello que la política comercial que se establezca en la Unión Europea, que es quién tiene la competencia para diseñarla, tiene una importancia fundamental para el sector en España.

El objetivo de la política comercial de la Unión Europea es mejorar la competitividad en el mercado global; a efectos prácticos, esto se traduce en la eliminación de las barreras arancelarias y no arancelarias que afectan, en este caso, al mercado de la automoción con terceros países.

Entre las 18 recomendaciones realizadas por el Grupo CARS21 de la Comisión Europea en junio de 2006, se establecía que para mantener una base industrial de automoción fuerte y competitiva era preciso mejorar las condiciones del comercio internacional a través de Acuerdos de Libre Comercio. Más adelante, en el Informe Final presentado por CARS21 en junio de 2012, se indicaba que para mejorar el comercio con terceros países era preciso eliminar barreras arancelarias y no arancelarias.

Con estos precedentes parece claro que la política comercial y sus efectos en el sector industrial de la automoción han estado en el primer plano del pensamiento político de la Comisión durante los últimos años.

Sin embargo, la pasada negociación del tratado de libre comercio de UE con Corea del Sur, firmado en 2010 y que entró en vigor el 1 de julio de 2011, ya se ha demostrado como perjudicial para el sector de la automoción, ya que en base a los datos proporcionados por las diferentes asociaciones, desde la entrada en vigor de este Acuerdo las importaciones a la UE de vehículos procedentes de Corea del Sur se han incrementado de forma muy importante pero no han experimentado apenas cambios las exportaciones de la UE hacia Corea del Sur.

Esta fuerte entrada de importaciones afecta más a los fabricantes generalistas y, por tanto, la producción en España puede ser de las más afectadas, ya que las plantas españolas están orientadas a la producción de tipos de coches más pequeños y económicos. Este precedente hace, por lo tanto, que exis-

ta una gran preocupación en el sector con las negociaciones actuales que tienen lugar para alcanzar acuerdos con India y Japón.

En el caso de Japón, según el análisis realizado por Deloitte, un Acuerdo de Libre Comercio UE-Japón traería consigo la pérdida de entre 35.000 y 73.000 puestos de trabajo en el sector en Europa; asimismo las exportaciones de vehículos desde la UE solamente se incrementarían en unas escasas 7.800 unidades para el año 2020, mientras que las importaciones adicionales japonesas a la UE ascenderían a 443.000 unidades.

Es en este contexto en el que en noviembre de 2012 la Comisión Europea presentó su Plan de Acción *CARS 2020: Action Plan for a competitive and sustainable automotive industry in Europe*, con una serie de recomendaciones que pretenden ser una hoja de ruta para el sector en el horizonte 2020.

Entre las recomendaciones realizadas para mejorar la competitividad en el entorno global del automóvil se incluye la conciencia de que en el diseño de la política comercial, se debe tener en cuenta la importancia de preservar la fortaleza y la competitividad de las plantas de fabricación de la UE. Como consecuencia, a continuación, la Comisión considera imprescindible la coordinación de las políticas comercial e industrial.

Finalmente, en este 2013 se va a publicar un informe de evaluación de impacto de los acuerdos ya establecidos, para tranquilizar las inquietudes del sector.

En paralelo, en octubre de 2012 se celebró el Consejo de Competitividad donde el Vicepresidente Tajani presentó formalmente la Comunicación COM(2012) 582 «Una industria más fuerte para el crecimiento y la recuperación». En este Consejo de Competitividad se volvió a poner de manifiesto la necesidad de coordinar la nueva política industrial con la política comercial con terceros países y que los acuerdos de libre comercio conlleven reglas iguales para todas las partes.

Consideramos fundamental que la UE sea firme en la defensa de los intereses de las empresas ▷

europas y que la apertura del mercado europeo no suponga una competencia desleal para nuestras propias empresas. Este enfoque es de vital importancia para muchos sectores de la industria europea y especialmente para el sector de la automoción, donde la exportación de vehículos se enfrenta con mercados muy protegidos en comparación con la mayor facilidad de acceso al mercado de la Unión Europea.

De esta forma esperamos que las negociaciones de los próximos Acuerdos de Libre Comercio tengan en cuenta los efectos negativos que una apertura desequilibrada de los mercados puede tener sobre la competitividad y el empleo en la industria europea de la automoción y que garanticen la reciprocidad y el beneficio mutuo.

4. Perspectivas del sector en España y valoración final

Durante los dos últimos años se han estado produciendo fuertes caídas de varios mercados potentes como Francia o Italia, lo que unido a un ligero retroceso del potente mercado alemán ha hecho replantearse a las empresas del sector su sistema de producción.

Esta situación se suma a que los mercados en crecimiento se sitúan en la zona asiática, por lo que muchas empresas consideran trasladar allí su producción, ahorrándose fuertes costes de transporte, además de que la mano de obra es más barata.

En este contexto la estructura industrial del sector de la automoción en España está poniendo en valor, justamente en estos momentos, la alta competitividad de las plantas españolas, no sólo conseguida por precios ajustados de producción, gracias al acierto de las negociaciones de los convenios entre las empresas y los sindicatos, sino también al alto grado de nivel tecnológico y productivo de las plantas, logradas durante los últimos años a través de fuertes inversiones innovadoras en tecnología y procesos que han acometido los fabricantes. Estas inversiones han sido apoyadas de manera decidida por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

La realidad es que en estos momentos España es atractiva para la adjudicación de los planes industriales de las marcas, no sólo debido al alto nivel competitivo de las mismas, sino por una serie de razones entre las que están que España es la puerta de entrada al mercado europeo, al mercado latinoamericano y al mercado norteafricano; que España cuenta con excelentes infraestructuras de comunicaciones; y sobre todo que el marco regulatorio que ha propiciado el Gobierno (reforma financiera, consolidación fiscal, reforma del mercado laboral, garantía de unidad de mercado, entre otros), hace más atractivo invertir y crear empleo en España.

De esta forma, ya están en marcha inversiones como resultado de la asignación de la fabricación de nuevos modelos de vehículos y planes industriales a las plantas españolas por parte de los grupos multinacionales, asignación que se viene realizando desde finales de 2012, con la adjudicación del Plan Industrial de Renault.

Estas inversiones ya anunciadas ascienden a unos 5.000 millones de euros para los próximos años sólo en las empresas de fabricación de vehículos, de los que 3.000 millones de inversión con una generación de 4.000 empleos se van a producir en 2013.

Las inversiones ya realizadas generarán unos 6.000 puestos de trabajo directos y 20.000 empleos adicionales en la industria de componentes y equipos.

Por su parte el Gobierno, consciente de su importancia en la economía de nuestro país, está adoptando un conjunto de medidas dirigidas específicamente al sector de automoción. El Ministerio de Industria, Energía y Turismo combina actuaciones que inciden sobre la oferta y sobre la demanda.

Por el lado de la oferta, se apoyan los planes industriales de las empresas financiando por una parte, inversiones en planes de mejora de la competitividad empresarial que incluyan la adopción de sistemas avanzados de producción, la incorporación de tecnologías innovadoras, el aumento de la eficiencia energética en productos y procesos, ▷

y la reducción del impacto ambiental, y por otra, la creación, ampliación o relocalización de nuevos establecimientos industriales.

Por el lado de la demanda, se impulsa la renovación del parque de vehículos por otros más eficientes en términos de consumo energético y respeto al medioambiente, a través del Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (Plan PIVE), gestionado por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y a través del programa de ayudas a la adquisición de vehículos eléctricos

En estos momentos podemos asegurar que el plan PIVE está consiguiendo cambiar la tendencia del mercado. Desde su lanzamiento en octubre de 2012 hasta septiembre de 2013 el plan, incluidas sus dos prórrogas, está suponiendo la sustitución de 251.000 vehículos. En particular la segunda prórroga del Plan PIVE (llamado PIVE III), acumula casi 30.000 reservas válidas, lo que representa el 42,54 por 100 de su objetivo.

Bibliografía

- [1] ANFAC (2013): Memoria Anual 2012.
- [2] ANFAC RESEARCH INFORMES (2013): El automóvil: balanza comercial positiva y diversificación de mercados.
- [3] COMISIÓN EUROPEA (2006): CARS 21A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century, Bélgica, Office for Official Publications of the European Communities.
- [4] COMISIÓN EUROPEA (2012): CARS 21 High Level Group - on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union Final Report 2012.
- [5] COMISIÓN EUROPEA (2012): COM(2012) 636 final CARS 2020: Action Plan for a competitive and sustainable automotive industry in Europe.
- [6] DELOITTE CONSULTING (2012): EU – Japan Free Trade Agreement Impact – assessment for the automotive industry.
- [7] PRICE WATERHOUSE COOPERS (2013): Temas candentes de la industria del automóvil en España - Acelerar el cambio para garantizar el futuro.