

PRESENTE Y FUTURO DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN.

Los retos de la nueva situación

JESÚS RUIZ-BEATO BRAVO

Vicepresidente, Nissan Motor Ibérica

El sector del automóvil en España constituye una magnífica realidad industrial, con 11 marcas instaladas y 18 fábricas en pleno funcionamiento. En concreto, España es el tercer país productor de Europa (detrás de Alemania y Francia y por delante de Reino Unido e Italia) y el séptimo del mundo, siendo sólo superado por EEUU, Japón, China y Corea del Sur y los dos países antes citados.

La aportación del sector al Producto Interior Bruto es del orden del 5,8% del mismo. Podemos afirmar que tenemos una industria automovilística potente y competitiva, que constituye uno de los pilares básicos de la economía nacional y con fábricas muy bien posicionadas en las clasificaciones de eficiencia y productividad.

La incorporación al club comunitario de los PECOS —Países de Europa central y oriental— y su posicionamiento como posibles destinatarios de inversiones del sector han abierto nuevas perspectivas y, sobre todo, nuevas y serias inquietudes para nuestra industria.

Para hacer frente al riesgo que presentan los países incorporados a la Unión Europea no hay que centrar la batalla exclusivamente en los costes salariales. No podemos competir en dichos costes, porque ello no sería una solución y, además, iría en contra del sentido del devenir histórico. Es preciso centrarnos en las líneas de actuación que se describen en el artículo. El riesgo de la deslocalización indudablemente existe pero el sec-

tor debe de afrontarlo con optimismo y con espíritu de superación, y también con plena conciencia de sus potencialidades y realidades.

PRESENTE DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL ¶

El sector del automóvil en España constituye una magnífica realidad industrial, con 11 marcas instaladas y 18 fábricas en pleno funcionamiento.

A efectos de poner de manifiesto la dimensión y la importancia del sector vamos a exponer a continuación algunos datos significativos y característicos del mismo:

Producción. En el ámbito de la producción, las empresas españolas realizan un esfuerzo notorio, afrontan el reto de la producción de nuevos modelos y han fabricado en el año 2003 un total de 3.029.826 vehículos, que suponen un incremento del 6,1% respecto de la cifra alcanzada el año anterior.

En este orden de cosas, cabe reseñar que los más de tres millones de vehículos producidos en el año 2003 consolidan a España como el tercer país productor de Europa (detrás de Alemania y Francia y por delante de Reino Unido e Italia) y el séptimo del mundo, siendo sólo superado por EEUU, Japón, China y Corea del Sur y los dos países antes citados.

En el ámbito del vehículo industrial, España, con 630.452 unidades fabricadas, ostenta la condición de primer país productor en Europa, con un destacado quinto puesto a nivel mundial.

Exportación. La industria del automóvil ha sido y es el sector exportador por excelencia. En el ejercicio pasado se exportaron, utilizando la terminología histórica, un total de 2.495.521 unidades, con un incremento del 7,2% respecto de la cifra del ejercicio precedente. Las unidades exportadas significaron el 82,4% de la producción total y, lo que es más importante, el 23,6% de la total exportación española.

La gran mayoría de nuestras ventas tiene su destino en la Unión Europea y los resultados alcanzados en el año 2003 son todavía más relevantes si tenemos en cuenta que las matriculaciones de turismos en los referidos mercados cayeron un 1,1%, y que en países tan relevantes como Francia la caída fue de un 6,3%, y en Alemania e Italia, de un 0,5%.

Participación en el PIB. Dato significativo, en este muestrario de datos macroeconómicos, es el de que el sector de fabricación de automóviles dentro del conjunto de la economía española y, en concreto, la cifra de facturación de las empresas fabricantes representa una aportación al Producto Interior Bruto del orden del 5,8% del mismo.

Empleo. En términos de empleo, puede afirmarse que el sector representa el 10,5% del empleo total (directo e indirecto) sobre toda la población activa, con un empleo directo en 2003 de 71.038 personas.

Facturación, beneficios e inversiones. Siguiendo con datos básicos, puede consignarse que la facturación del sector de fabricantes de vehículos ascendió a 43.183 millones de euros, cifra superior en un 8,4% a la del año 2002, fruto de un aumento de la producción como respuesta a un mercado interior fuerte y a unas exportaciones en alza, con unos beneficios de 292 millones de euros, después de realizar unas inversiones de 1.519 millones de euros.

Matriculaciones. En el aspecto comercial y por lo que respecta al mercado interior, existen buenas posibilidades de mercado y, en concreto, la demanda de vehículos tuvo un buen comportamiento en el 2003. Durante el referido año se matricularon 1.383.098 turismos, con un incremento respecto del año anterior de un 3,8%, alcanzando la segunda mejor cifra histórica de matriculaciones, sólo superada por la del año récord de

2001, cuando se rebasó la barrera de 1,4 millones. En el mercado de vehículos todo terreno se alcanzó la cifra de matriculaciones de 82.978 y en el de vehículos industriales, la de 250.128, con unos incrementos respecto del año 2002 de 12,5% y 8,1%, respectivamente.

Tan magníficos resultados se obtuvieron en función de muy diversas y dispares motivaciones: un magnífico segundo semestre, después de superar las incertidumbres bélicas y geopolíticas del primer semestre del año; el buen contexto económico general del país, el dinamismo del consumo privado, un aumento del precio de los automóviles de un 1,6% según el índice específico del INE, con un diferencial significativo, por tanto, respecto del 3% en que quedó fijado el incremento del IPC en el 2003; las buenas condiciones de financiación existentes en el mercado; la política vigente de tipos de interés bajos; la mejora de los datos de la creación de empleo; la rebaja de impuestos personales; la recuperación de los índices bursátiles y, en general, una consolidada situación de confianza ciudadana.

Parque automovilístico. El número de vehículos en circulación en el año 2003 fue de 24.273.739, de los que 19.293.263 eran turismos.

El buen comportamiento de las matriculaciones ha permitido mejorar la tasa de motorización hasta los 457 turismos por cada 1.000 habitantes, índice, no obstante inferior al de la media europea, que en 2002 era de 494 vehículos.

No obstante, uno de los problemas que ofrece el sector es el de contar con un parque automovilístico con una antigüedad superior a la aconsejable. El grado de obsolescencia de nuestro parque puede expresarse a través de tres porcentajes: un 10% de los vehículos en circulación superan los 20 años, un 50% tiene más de 7 años, un 35% tiene una antigüedad superior a los 10 años.

A la vista de las dos circunstancias expuestas, en principio negativas, se puede afirmar que el mercado español tiene un indudable margen de crecimiento en el futuro inmediato.

Impuestos. El vehículo es un magnífico hecho imponible susceptible de ser gravado por una multiplicidad de figuras tributarias establecidas o gestionadas por todas las Administraciones Públicas existentes, sin conexión entre sí y con un potencial recaudatorio magnífico, sin riesgos prácticamente de morosidad y de impagados. La recaudación tributaria, por tasas e impuestos, ascendió en 2003 a la cifra de 21.196 millones de euros con un incremento del 5,6% respecto de los ingresos obtenidos en el 2002.

La adquisición de vehículos en España viene atípicamente gravada por el mal denominado Impuesto sobre Matriculación, respecto del que el sector reiteradamente ha solicitado, sin el menor éxito, su su-

presión y que ha significado para las haciendas autonómicas la cantidad de 1.121 millones de euros, ya que es un impuesto estatal con recaudación cedida.

La fiscalidad de la adquisición es excesiva en España, tratándose de un país fabricante, aunque la fiscalidad del uso y del combustible es inferior a la europea.

FUTURO DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL ¶

A través de los fríos datos anteriores podemos afirmar que fruto del trabajo de generaciones hoy podemos, sin rubor, constatar que tenemos una industria automovilística potente y competitiva, que constituye uno de los pilares básicos de la economía nacional y con fábricas muy bien posicionadas en las clasificaciones de eficiencia y productividad.

En el momento actual parece estar fuera de toda duda que el objetivo es mantener y mejorar lo alcanzado, sin que existan grandes posibilidades de conseguir incrementarlo. Estamos en un mundo globalizado en el que hay un exceso del orden del 20% de capacidad productiva. La inversión extranjera cayó en España un 40% en 2003 y ello no es un dato coyuntural, pues las entradas de capital se han precipitado a la baja durante los tres últimos años. Finalmente, la Unión Europea se ha ampliado a veinticinco miembros.

Bajo estas premisas, la incorporación al club comunitario de los PECOS —Países de Europa central y oriental— y su posicionamiento como posibles destinatarios de inversiones del sector han abierto nuevas perspectivas y, sobre todo, nuevas y serias inquietudes para nuestra industria.

La ampliación de la Unión Europea va a tener dos efectos perfectamente conocidos y delimitados.

Desde 1986 a 2006, año en que finalizará el actual marco financiero y presupuestario, España ha sido el principal beneficiario de las políticas comunitarias de cohesión. La renta *per cápita* española ha pasado del 69% de la media comunitaria en 1986 al 84% en 2003 y las ayudas han supuesto anualmente una aportación media equivalente al 1% del PIB español. La ampliación va a poner fin a este estatus privilegiado, como consecuencia de nuestra nueva calificación de socio rico, y la mayor parte de las ayudas comunitarias pasarán a ser disfrutadas por los PECOS, Malta y Chipre.

El segundo efecto es la puesta en escena de un riesgo ya conocido, pero ahora difundido, cual es el de la toma de decisiones de deslocalización de industrias para implantarlas en los países de la ampliación, que tienen un enorme potencial de crecimiento a corto y medio plazo en sectores de producción que coinciden con los de España y con una serie de ventajas notorias a estos efectos.

Mano de obra cualificada, salarios bajos y sensiblemente inferiores a los de estándares europeos, benefi-

cios fiscales y niveles de tributación más baja, ayudas e incentivos, tradición manufacturera, mano de obra sin excesivas pretensiones sindicales y sin costumbre de ser conflictiva, magnífico emplazamiento geográfico con proximidad a los mercados centroeuropeos y con la consiguiente disminución de los costes logísticos o de transporte, cercanía a los centros de decisión, mercados con tremendas posibilidades de crecimiento dado el bajo nivel de motorización y obsolescencia del parque existente son, todas ellas, razones poderosas, aisladamente consideradas y en su conjunto, para que sea ineludible replantearse la posición de nuestra industria y su futuro a medio y largo plazo.

La prosperidad de nuestro país depende de nuestra capacidad para mantener el tejido industrial de que disponemos y para evitar la deslocalización de las empresas a terceros países, proceso que nos transformaría en una mera economía de servicios sin base que la sustentara.

A nivel global, la solución no es unidireccional. Por un lado tenemos que reformar, modernizar y flexibilizar nuestra economía y nuestros procesos productivos y, por otro lado, los valores de protección social y de medio ambiente deben arraigar en los países emergentes para que la competencia sea real y bajo los mismos parámetros.

Los derechos de los trabajadores y el respeto y protección del medio ambiente deberían ser valores efectivos y universalmente asumidos y deberían, también, escapar al juego de la competencia y de las ventajas comparativas a nivel mundial. Lamentablemente hoy no es así y la ausencia o el no debido reconocimiento de esos valores con la misma intensidad es un auténtico desequilibrio que nos lleva a la necesidad de luchar por el objetivo de globalizar el progreso social. Mientras se mantenga de hecho y de derecho la desigualdad en estos ámbitos, el riesgo de decisiones o de políticas deslocalizadoras se mantendrá por dicha razón.

La necesidad de ser y de continuar siendo competitivos está llevando al replanteamiento de muchas conquistas sociales alcanzadas con muchos esfuerzos desplegados en las últimas décadas. La reducción de las vacaciones, el aumento de la jornada laboral sin compensaciones económicas, la renuncia a pagas extraordinarias fijas a cambio de una eventual compensación en beneficios futuros son cuestiones que se plantean o se negocian en países de nuestro entorno.

Para hacer frente al riesgo que presentan los países incorporados a la Unión Europea entendemos, no obstante, que no hay que centrar la batalla exclusivamente en los costes salariales. No podemos competir en dichos costes, porque ello no sería una solución y, además, iría en contra del sentido del devenir histórico.

La ampliación de la Unión Europea puede dar lugar a decisiones de deslocalización, totales o parciales, que,

en cualquier caso, comportarían pérdidas de capacidades productivas y de puestos de trabajo. Para ello, y de modo general, podrían, a modo de prontuario, enumerarse las siguientes líneas de actuación aplicables no sólo al sector del automóvil, sino a la industria en general y respecto de las cuales, a nuestro entender, hay ya un amplio consenso en la sociedad española:

1] Mejorar la productividad entendida como la relación existente entre la producción y los factores productivos empleados. España ha alcanzado sus niveles de convergencia con empleo y deberá hacerlo en el futuro con mayor productividad.

2] Abordar la fabricación de productos de mayor contenido tecnológico o de más alta gama, abandonando actividades caracterizadas por el uso intensivo de mano de obra para las que hoy no somos ya competitivos.

3] Reforzar el esfuerzo inversor de las empresas en investigación, desarrollo y, sobre todo en nuestro sector, innovación (I+D+i), mejorando, si cabe, el cuadro de deducciones que nuestro sistema fiscal ofrece.

4] Potenciar las infraestructuras y centros tecnológicos existentes conectando la investigación básica con las necesidades de investigación aplicada que tiene el sector, mejorando la tarea, siempre pendiente, de la cooperación entre Universidad y empresa y acercando los referidos centros al sector, mediante actividades de interrelación y difusión de sus realidades y potencialidades.

5] Atender a la formación y cualificación de los trabajadores de una forma más intensiva y eficaz que la desplegada en la actualidad. El contar con personal cualificado, que sea susceptible de formarse en un proceso permanente y continuo de adaptación a las nuevas realidades e innovaciones tecnológicas que mantenga la cualidad de su «empleabilidad» constituye sin duda un objetivo prioritario.

6] Intensificar, aún más, la necesaria vinculación entre los fabricantes y la industria de componentes, mal llamada históricamente industria auxiliar. En los modernos procesos de producción, su diseño e intervención son decisivos y así hay que reconocerlo.

7] Reducir las elevadas tasas de temporalidad de que adolece —30% del empleo, porcentaje superior en tres veces a la media de la UE—. Aunque la temporalidad no es una característica del sector del automóvil (10%), sin embargo es un factor a mejorar por cuanto impide, o cuando menos desincentiva, la formación de los trabajadores y constituye un impedimento para la seguridad del sistema y la productividad.

8] Mantener los pactos de moderación salarial y profundizar, a través de normas legales o reglamentarias y convenios, en la necesaria flexibilidad laboral, al ob-

jeto de vializar la máxima de fabricar los productos que el mercado demande y cuando los demande, con una plena adaptabilidad al mismo de los procesos productivos. En este orden de cosas, el contrato eventual por circunstancias de la producción, las horas extraordinarias, el cómputo de la jornada y vacaciones en períodos superiores al año y la modificación individual de las condiciones de trabajo son temas abiertos al consenso de los agentes sociales y, en su caso, a modificaciones normativas.

9] Mejorar nuestras infraestructuras en el sentido amplio del término. No obstante el importante esfuerzo desplegado hasta el momento, nuestra dotación infraestructural de transportes y comunicaciones es mejorable y sobre todo hay que incrementar las dotaciones para la conservación y el mantenimiento de las que tenemos. Especial hincapié debe hacerse en nuestras conexiones con Francia, a través de los Pirineos. De no conseguirlas, los pasos actuales estarán colapsados en breves fechas y corremos el riesgo de ser una «isla» magníficamente comunicada. Traspasar los Pirineos por carretera y ferrocarril y establecer las denominadas «autopistas del mar» son una cuestión vital para remediar o paliar el inconveniente de nuestra posición geográfica periférica, que la ampliación de la Unión Europea ha acentuado.

10] Potenciar el mercado interno, dado que constituye una de las razones básicas para el mantenimiento de establecimientos fabriles. Una mayor rigurosidad en las inspecciones técnicas de vehículos y mayores sanciones para los propietarios que no las pasan sería una buena medida para mejorar la calidad de nuestro parque. Un Plan Prever con medidas más decididas constituiría una óptima medida de fomento cara al objetivo de rejuvenecer el parque automovilístico, con las consiguientes ventajas de menor contaminación y mayor seguridad vial.

11] Reordenar la imposición indirecta, suprimiendo la fiscalidad sobre la adquisición del vehículo —sin parangón en Estados fabricantes— y trasladando dicha carga fiscal al uso, a la tenencia y a la circulación, bajo el principio de neutralidad fiscal, es decir, sin merma alguna de recaudación para las arcas públicas.

Esta histórica pretensión de los fabricantes ha venido a ser refrendada por la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo de fecha 6 de septiembre de 2002 y por la Resolución del Parlamento Europeo de fecha 6 de noviembre de 2003, que constituyen el punto de arranque de las políticas fiscales a implantar en el futuro

El riesgo de la deslocalización indudablemente existe, pero el sector debe de afrontarlo con optimismo y con espíritu de superación, aunque también con plena conciencia de sus potencialidades y realidades y con la esperanza de superar los retos que la nueva situación plantea.