

PRESENTACIÓN

PECULIARIDADES DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DE AUTOMOCIÓN Y PLANES DE ACTUACIÓN DEL GOBIERNO RELACIONADOS CON EL SECTOR

JESÚS CANDIL GONZALO

Director General de Industria
Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

En general, la del automóvil es una industria global. Los grandes grupos fabricantes de vehículos procuran tener presencia en los principales mercados mundiales, ya sea mediante implantación industrial o al menos comercial. Por una parte, existe una creciente rivalidad entre los grupos, pues todos se controlan y marcan sus estrategias y, por otra, los gobiernos de los países de los principales mercados tienden a exigir y atraer inversiones de implantación industrial de los fabricantes de vehículos que, a su vez, realizan un importante efecto de arrastre sobre sus proveedores.

Los fabricantes de vehículos tienden cada vez más a concentrar su actividad en el diseño de los vehículos, en la fabricación de motores y de los principales subconjuntos (grandes piezas de carrocería) y en el montaje de componentes y sistemas suministrados por los proveedores. A su vez se ocupan de la comercialización de los vehículos y de las relaciones con los clientes.

Cada vez más, los fabricantes de vehículos delegan en los de equipos y componentes de automoción más responsabilidades, tanto en lo que es fabricación y montaje de los citados equipos como de sistemas y funciones complejas que los proveedores suministran en secuencia a las cadenas de montaje de los fabricantes de vehículos, como en el ámbito de actividades de investigación y desarrollo de estos sistemas, habiendo convertido a los fabricantes de componentes en sus socios tecnológicos, sobre todo los proveedores de primer nivel, de forma que el que no participa en el desarrollo de un sistema o función con el fabricante de vehículos desde una etapa inicial del diseño de un nuevo vehículo, difícilmente podrá ser suministrador en la fase de fabricación.

Actualmente el sector del automóvil se encuentra en un escenario económico bastante complejo. Por un lado, la demanda a nivel global ha disminuido, sobre todo en los mercados tradicionales; y por otro, la situación del sistema financiero hace especialmente complicado obtener financiación en el sector, lo que está llevando a muchos grupos a situaciones de falta de liquidez. A ello hay que añadir las tensiones financieras motivadas por los intercambios monetarios entre los distintos países.

A lo anteriormente indicado se suman los grandes esfuerzos inversores requeridos en los últimos años para desarrollar tecnologías limpias, exigidas por las nuevas normativas de reducción de emisiones, y todo ello encaminado a mejorar la sostenibilidad medioambiental. Por lo anteriormente indicado adquiere especial relevancia en el sector que los grandes grupos alcancen economías de escala que les permitan mantener niveles adecuados de rentabilidad, un objetivo que está dando lugar a fusiones y alianzas.

La industria del automóvil es considerada como impulsora del crecimiento económico y del empleo, lo que en general induce a que los gobiernos tomen las medidas que consideran precisas para favorecer el desarrollo de su actividad industrial. También esta industria es pionera e impulsora de muchas innovaciones tecnológicas, tanto de productos como de procesos y organizativas, produciendo un importante efecto de arrastre sobre muchos otros sectores de la economía.

LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DE AUTOMOCIÓN

La industria española de vehículos se caracteriza porque pertenece, prácticamente en su totalidad, a los grandes grupos fabricantes mundiales, cuyas sedes se encuentran fuera de España. Por ello, las plantas españolas han de competir dentro de sus grupos cada vez que existe la adjudicación de nuevos modelos. No tienen plantas productivas en nuestro país, Toyota, Honda, Fiat y Hyundai, entre otras.

En tal sentido, la industria española de automoción debe aprovechar al máximo sus principales ventajas competitivas respecto a sus casas matrices, como son: su buena posición en productividad dentro de los *ranking* europeos e internacionales del sector; su especialización en vehículos de gama media y baja, con reducidos consumos y con un mercado potencial amplio; el aceptable nivel de formación y cualificación de sus trabajadores; la existencia de una paz social significativa; el logro de una importante flexibilidad laboral, y la existencia de una industria de equipos y componentes potente, competitiva y flexible, capaz de adaptarse a las exigencias de los fabricantes de vehículos.

Todo ello ha dado lugar a que España, que hasta el año pasado ocupaba el tercer lugar en el *ranking* europeo de fabricación de vehículos, se haya situado durante 2009 en el segundo lugar, sólo por detrás de Alemania, habiendo superado a Francia. España, en 2009, salió beneficiada en gran medida por los planes de incentivo a la adquisición de vehículos puestos en marcha por los principales gobiernos europeos, que normalmente han beneficiado más a aquellos países que fabrican vehículos más pequeños y, consecuentemente, más ecológicos. Todos los aspectos relacionados con la competitividad del sector de automoción siguen estando hoy vigentes y su mejora nos permitirá estar en una buena posición cuando se salga de la situación actual de crisis. Aquellos países que avanzan en los aspectos más significativos de la competitividad, como la I+D+i, la logística, la fiscalidad y los relacionados con los ámbitos socio laborales, saldrán reforzados de la crisis.

La producción española de vehículos se exporta en un 87%, principalmente a los mercados de la UE, por lo que en general sigue la línea de tendencia de las exportaciones. En 2009 se produjeron 2,17 millones de unidades, lo que representa una disminución del 14,6% sobre la producción de 2008. La fabricación de turismos, con un total de 1,81 millones de unidades, disminuyó el 6,7% respecto a 2008. La buena acogida de los modelos fabricados en España se recoge en el alto nivel de nuestras exportaciones en 2009, con 1,9 millones de vehículos (-13,5% sobre 2008), 1,55 millones de turismos (-5,9% respecto a 2008). Más de la mitad de los diez modelos más vendidos en Europa en 2009 se fabricaron en España. Las matriculaciones totales en 2009 fueron de 1.074.222 unidades (-21,2%) en el caso de turismos, con 952.722 unidades y una disminución del 18% respecto a 2008. Conviene recordar que nos estamos alejando de la media española en el periodo 2000-2007 que, en producción, fue de 2,9 millones de vehículos; en exportación, de 2,4 millones de vehículos, y en matriculación, de 1,8 millones de unidades.

Teniendo en cuenta la estructura de costes de producción de los vehículos (71%, materias primas y equipos y componentes; 10%, costes logísticos; 10% , mano de obra y el 9% restante repartido en otros conceptos, entre los que está incluido el coste de la energía) se refleja la gran importancia que tienen en el sector el coste de las materias primas y la industria fabricante de equipos y componentes de automoción, a la vez que resalta de forma significativa la incidencia de los costes logísticos.

FABRICANTES DE EQUIPOS Y COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN

Por ello tiene suma importancia analizar la industria española fabricante de equipos y componentes para automoción, ya que constituye un importante activo en el sector español de automoción. España dispone de una importante industria fabricante de equipos y componentes para automoción integrada por unas mil empresas que facturaron 23.000 millones de euros en 2009, lo que supuso un descenso del 23,3% y un empleo directo a 170.000 trabajadores, lo que sitúa a nuestro país en el tercer lugar del *ranking* de la industria europea de componentes. Estas cifras son bastante negativas si se comparan con las de 2007, cuando la facturación fue de 33.000 millones de euros y el empleo superó los 245.000 trabajadores. Se trata, en general, de empresas innovadoras, competitivas y flexibles, que exportan más del 58% de la producción, lo que denota un elevado grado de internacionalización.

Las industrias de componentes implantadas en España, según la nacionalidad del capital y porcentaje de facturación, se clasifican como sigue: España, 28%; Francia, 22%; Alemania, 21%; EE.UU, 14%; Italia, 7% y Reino Unido, 5%. En general existe una importante presencia de multinacionales, sobre todo entre los 70 principales grupos empresariales españoles proveedores de primer nivel, en los que aproximadamente el 80% del capital es exterior, siendo mayor esta penetración del capital en los subsectores con elevado nivel tecnológico. Aunque son 60 las grandes empresas implantadas en España, mayoritariamente de capital exterior, un grupo de 8 a 10 son nacionales, lo que supone un importante activo para el sector. No obstante, estas empresas en general tienen un problema de dimensión, su tamaño es pequeño si se le compara con los líderes europeos y mundiales en producción de componentes, lo que les crea limitaciones en aspectos de su renovación tecnológica y de expansión de su actividad en otros países.

La aportación al valor del vehículo de esta industria se sitúa por encima del 70%, con tendencia a aumentar a medio plazo, contribuyendo con el 50% de la I+D de los nuevos vehículos. Se está fomentando una serie de medidas con objeto de potenciar la capacidad de las empresas para crear valor añadido y una mayor presencia internacional. En el Observatorio de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción están trabajando de forma conjunta las administraciones, las empresas y los sindicatos, habiéndose detectado como aspectos clave: la potenciación de las actividades de I+D+i, el mantenimiento de la paz social, apostar por la innovación de forma que se logre ser líderes en costes, y aprovechar las ventajas de la globalización, tanto para atraer inversiones a España como para tener una mayor presencia en el exterior.

Hoy se considera que España dispone de las circunstancias precisas como para atraer actividades tecnológicas de las empresas y grupos multinacionales aquí implantados, pues se dispone de una excelente legislación fiscal, existen importantes ayudas a la I+D+i y el coste de nuestros tecnólogos es muy competitivo, comparado con los principales países industrializados en los que suelen estar implantadas las casas matrices. Ello favorecerá el arraigo de estas empresas en España.

Se ha de procurar incrementar la cultura colaborativa en este sector, a través de centros tecnológicos, *cluster*, otras empresas, clientes, suministradores, etc., de forma que se logre mejorar y consolidar el *Know-how* industrial y tecnológico, para lo que tiene una especial importancia que se asuma el liderazgo por parte de las empresas tractoras (fabricantes de vehículos y grandes proveedores).

Las empresas del sector de componentes se vienen agrupando en *clusters* de ámbito regional, en general establecidos en el entorno de los fabricantes de vehículos, como son CEAGA en Galicia, FACYL en Castilla y León, AVIA en Valencia, GIRA en Cantabria, MPA en Madrid, CAAR en Aragón, ACICAE en País Vasco. También existen *clusters* en Navarra y La Rioja. Las empresas de componentes mayoritariamente se agrupan en las nueve comunidades autónomas en que están ubicados los fabricantes de vehículos, en las que están implantados el 92% de las empresas, con el 95% del empleo del sector.

En este sector de equipos y componentes para automoción se agudizan aún más las dificultades para obtener financiación, lo que está llevando a muchas empresas a situaciones límite por falta de liquidez, con riesgo de supervivencia y está obligando, en muchos casos, a efectuar reestructuraciones para adaptarse a la nueva situación, eliminando los gastos menos necesarios.

Las empresas del sector deben prepararse para la recuperación de la industria que si bien actualmente apunta cifras alentadoras, es de esperar que se consolide durante 2010. En el periodo enero-marzo, las matriculaciones de turismos y todo terreno en la UE, nuestro principal mercado, crecieron un 9,2%, elevándose a 3,36 millones de unidades. España registró el mayor incremento de los principales mercados de la UE, con un crecimiento del 46% y un total de 286.167 turismos matriculados en el periodo enero-marzo. La penetración de los vehículos fabricados en España en el mercado nacional subió un 12%.

También en los tres primeros meses de 2010 se han fabricado en las plantas españolas 664.735 vehículos, lo que supone un aumento del 46,8%, a lo que ha contribuido el buen comportamiento de los mercados europeos que absorben más del 80% de la producción. Por ello, nuestras exportaciones aumentaron un 9,2% hasta marzo.

A pesar de la situación actual, existen oportunidades para los fabricantes de equipos y componentes que inviertan en innovación en los ámbitos de seguridad, tecnologías de ahorro de combustible, materiales ligeros, vehículos eléctricos e híbridos, etc., en colaboración con los principales fabricantes de vehículos.

El sector de automoción tiene una gran importancia en la economía española, ya que viene a representar, en su conjunto, cerca del 5-6% del PIB nacional, unos 61.000 empleos en fabricantes (-9,3%) y aproximadamente 170.000 empleos en la industria de componentes (-18,4%), además de los generados en industrias conexas. Asimismo, alrededor del 20% de las exportaciones españolas corresponde a automóviles y sus equipos y componentes. Todo ello determina su carácter estratégico.

PLAN DE COMPETITIVIDAD DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN

Ante la situación de crisis mantenida en los dos últimos años, la industria automovilística española continúa necesitando una política económica que incida en aquellos aspectos básicos que permitan mejorar nuestra competitividad como país. En este sentido, y en el ámbito de sus competencias, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio convocó en 2008 para el año 2009 una estrategia de ayudas conocida como Plan de Competitividad del Sector de Automoción, con una dotación presupuestaria de 800 millones de euros y que, a través de los 413 planes de competitividad presentados, movilizó inversiones por una cuantía cercana a los 4.100 millones de euros a realizar en 2009. Se aprobaron 162 planes de competitividad, que supusieron unas inversiones de 3.100 millones de euros, lo que implicó que 266 empresas fueron apoyadas directamente, bien como solicitantes o como participantes, además de las que se beneficiarán indirectamente por subcontratación.

En 2009 y para la convocatoria de 2010 las ayudas se otorgaron en el marco del Plan de Fomento de la Competitividad de Sectores Estratégicos Industriales, habiendo correspondido 250 millones de euros como anticipos reembolsables al sector de automoción. Se presentaron 236 planes, con unas inversiones asociadas de 1.800 millones de euros a realizar en 2010. Se han aprobado 144 planes de

competitividad que suponen inversiones de 1.500 millones de euros. También como apoyo a la oferta, para 2010 se está tramitando una línea de avales por un montante de 1.000 millones de euros, destinados a promover proyectos emblemáticos en la automoción, en particular la industrialización de vehículos innovadores como los eléctricos o los híbridos enchufables.

INCENTIVOS A LA DEMANDA

En relación con los incentivos a la demanda, ya en 2008 se facilitó financiación para la compra de turismos a través del Plan VIVE, que permitió apoyar 71.500 adquisiciones. Pero tal como venían reclamando los fabricantes e importadores, así como los concesionarios, hace justo un año, se puso en marcha un plan de ayudas directas, el Plan 2000E. El Ministerio de Industria abrió las puertas a la participación de las CC.AA. en la financiación de este Plan 2000E-2009. Asimismo participaron en esta ayuda los fabricantes e importadores.

La ayuda consistía en un descuento de 1.000 euros del fabricante o importador, a la que se sumaba una aportación de 500 euros de la Administración Central y de otros 500 euros adicionales de las Comunidades Autónomas voluntariamente adheridas. El vehículo nuevo debía cumplir ciertos requisitos en cuanto a emisiones de CO₂ (máximo 149 g. CO₂ por km.) y su adquisición estaba asociada a una operación de achatarramiento de un vehículo de más de 10 años de antigüedad o más de 250.000 km. Todo ello, acordado con los representantes del sector. El presupuesto inicial del plan para la Administración Central en 2009 fue de 100 millones de euros, que en noviembre fue ampliado con otros 40 millones de euros, lo que supuso apoyo para 280.000 adquisiciones.

En el año 2010, el Ministerio de Industria ha reeditado el plan 2000E, incluyendo algunas mejoras, como la posibilidad de registrar en el sistema de gestión el expediente antes de la matriculación del vehículo nuevo. La dotación presupuestaria se ha mantenido en 100 millones de euros, con lo que se pueden apoyar otras 200.000 adquisiciones de vehículos.

Conviene resaltar que con estos planes se ha logrado que las emisiones medias de los vehículos vendidos en el primer trimestre de 2010 se haya situado en 139 gr. de CO₂/km, frente a los 147 gr. de CO₂/km. en el primer semestre de 2009, acercándonos al límite de 130, media establecida por a Comisión Europea para el año 2015.

Otro aspecto que conviene destacar es el rejuvenecimiento logrado en nuestro parque automovilístico, que ha pasado de ser uno de los más viejos de la UE-15 a ocupar el tercer lugar.

Estos planes y actuaciones señalados forman parte del conjunto de medidas diseñadas por el Gobierno y se engloban en el Plan Integral de Automoción. Las actuaciones contempladas abarcan diversos ámbitos: financiero, fiscal, I+D, industrial, laboral y logístico. Todo ello, con el objeto de mejorar la posición competitiva de nuestro país.

APUESTA POR LOS VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

También quisiera hacer especial mención a nuestra apuesta por los vehículos híbridos y eléctricos, de los cuales ya se han producido actuaciones dentro de los Planes de Competitividad de Automoción, con iniciativas que aúnan en sí tres de las características del nuevo modelo económico que defendemos: ahorro energético, apuesta por las energías renovables e innovación. Para el desarrollo de estas tecnologías emergentes será necesaria una adaptación de nuestra industria fabricante de vehículos y de equipos y componentes, tanto en los ámbitos de la I+D+i como de los procesos de industrialización. En este sentido, se debe resaltar el papel que este tipo de vehículos puede desem-

peñar en la reducción de la dependencia energética, las emisiones de gases de efecto invernadero, el ahorro energético y el desarrollo de las energías renovables.

La reducción del impacto medioambiental de los vehículos automóviles es hoy una preocupación, tanto para políticos, tecnólogos, fabricantes y usuarios como para la mayoría de los ciudadanos en general. Pero, al mismo tiempo, esa preocupación puede ofrecernos una oportunidad de avanzar en la transformación del sector de la automoción hacia un futuro basado en la electromovilidad, la innovación y el desarrollo de nuevas tecnologías y combustibles alternativos a los actuales.

La movilidad de las personas y de las mercancías está íntimamente vinculada con el progreso de la sociedad y con los deseos de los ciudadanos, por su relación con la sensación de libertad. La demanda de movilidad crece en la medida en que aumenta la población mundial y se incrementa la riqueza de los países, de forma que cuando aumenta la renta de los ciudadanos se dispara en mayor proporción la demanda de movilidad. En tal sentido, diversos estudios prospectivos indican que el parque de vehículos puede llegar a duplicarse en veinte ó treinta años. Esta tendencia global del incremento de movilidad está en contradicción con los criterios de control del efecto invernadero, de la contaminación en las grandes ciudades y de la limitación de las reservas de combustible. En este escenario, la sostenibilidad del sector transporte dependerá principalmente de la introducción de tecnologías que reduzcan las emisiones contaminantes y el consumo de petróleo.

Por ello, la humanidad tiene que resolver el problema, buscando soluciones para lograr un incremento sostenible de la movilidad, lo que lleva inexorablemente a la necesidad de desarrollar vehículos mucho más eficientes desde el punto de vista energético y más limpios desde el punto de vista medioambiental.

Hay que tener muy en cuenta que los combustibles fósiles aportan el 85% de las necesidades energéticas del mundo, de los que un 40% corresponde al petróleo, un 22% al carbón y un 23% al gas natural. La excesiva dependencia del petróleo comporta un riesgo significativo para los países, en la medida que las reservas mundiales se reducen, la demanda aumenta y, consecuentemente el precio del barril de petróleo presenta grandes dificultades de control.

En este sentido, y de cara a ese futuro, se hace precisa la reformulación y mejora de los combustibles convencionales, un mayor uso del gas licuado de petróleo así como del gas natural y de los biocombustibles. Todas estas opciones pueden tener un efecto significativo en el balance de producción de energía motriz, lográndose a la vez la disminución de emisiones en general y de CO₂ en particular.

Asimismo, las acciones emprendidas por las empresas fabricantes y los investigadores también se orientan en varias direcciones complementarias como son: la disminución de la resistencia al movimiento de los vehículos, la mejora del rendimiento de los motores convencionales de combustión interna, el desarrollo de nuevas tecnologías de propulsión y el fomento de nuevos combustibles alternativos o portadores energéticos obtenidos de diferentes fuentes, que en un balance global sean menos consumidores de energía, más eficientes y, consecuentemente, menos emisores de gases contaminantes.

En este sentido, cobran especial protagonismo los vehículos eléctricos que no emiten contaminantes ni gases de efecto invernadero en el lugar de uso, lo que les hace especialmente atractivos para zonas urbanas congestionadas desde el punto de vista medioambiental, pues en ellas la deficiente calidad del aire es causa de problemas de salud.

A instancias de la Presidencia Española, la Comisión Europea presentó, el pasado 28 de abril, una estrategia para fomentar el desarrollo y el uso a gran escala de vehículos limpios, defendiendo la utilización conjunta de todas las tecnologías posibles.

Asimismo, el Parlamento Europeo ha adoptado una resolución instando a la Comisión Europea y a los Estados Miembros a tomar medidas para la promoción del vehículo eléctrico. Entre esas medidas figuran el impulso de la investigación, la normalización, la mejora de las redes eléctricas y otras que promuevan las condiciones necesarias para la existencia de un mercado único europeo de estos vehículos. En cualquier caso, un análisis completo de los beneficios medioambientales de los vehículos eléctricos debe considerar las emisiones asociadas a la producción, suministro y distribución de la electricidad utilizada para recargar los vehículos. Por otro lado, las tecnologías híbridas, en sus diferentes versiones, constituyen ya una realidad y con ellas se consigue mejorar los rendimientos y reducciones significativas en las emisiones de gases de efecto invernadero.

IMPULSO DEL GOBIERNO

En este contexto, no puedo dejar de referirme a los asuntos más relevantes que desde el Gobierno se han impulsado en estas materias hasta aquí tratadas, en primer lugar, el Plan Integral de Automoción y la Estrategia Española de Eficiencia Energética. Esta última plantea un conjunto de actuaciones encaminadas a favorecer, entre otros aspectos, la mejora de la eficiencia de cada uno de los distintos medios de transporte. En esta línea se contempla, como actuación clave, la promoción de tecnologías de propulsión alternativas a las convencionales (gasolina y gasóleo), de importancia estratégica para la reducción de la dependencia del petróleo y para mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, así como las emisiones de contaminantes que causan insalubridad en la atmósfera de nuestras ciudades.

En cuanto al Plan integral de automoción, el Ministerio de Industria ha lanzado, desde el año 2009, una serie de acciones que ya se han referido (Plan 2000E, Planes de competitividad) y que contribuyen a las mejoras medioambientales mencionadas.

La firme alternativa del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de apostar por el Vehículo Eléctrico obedece, en resumen, a que supone una gran oportunidad de sinergias positivas de eficiencia entre este sector y el de la energía, sin obviar los aspectos tecnológicos, industriales e innovadores. Para ello, recientemente se adoptó la estrategia integral para el impulso del vehículo eléctrico en España, que fue presentada por el Presidente del Gobierno el pasado día 6 de abril, documento elaborado en colaboración con todos los agentes e instituciones implicadas.

Hay que señalar que el objetivo cuantitativo de facilitar la introducción de los vehículos eléctricos o enchufables, hasta conseguir en 2014 la presencia de 250.000 unidades de estos vehículos en España, supone el 1% del parque automovilístico del año 2008.

Para alcanzar sus objetivos, la estrategia del vehículo eléctrico define cuatro líneas o ámbitos de actuación:

- 1** Impulso de la demanda y promoción del uso del vehículo eléctrico a través de acciones para impulsar las flotas públicas y privadas, ayudas a la compra de particulares y programa de ventajas urbanas para los usuarios de vehículos eléctricos.
- 2** Fomento de su industrialización y de la I+D+i específicas para el vehículo eléctrico, con la articulación de programas de fomento del desarrollo e industrialización de los vehículos eléctricos en España, sus componentes y equipos de entorno y programa de I+D+i.
- 3** Fomento de la infraestructura de recargas y su gestión energética, mediante un programa de despliegue de la infraestructura de recarga y medidas de apoyo al vehículo eléctrico y de carga en horas valle.

4] Programas transversales mediante acciones de comunicación y marketing estratégico, aspectos regulatorios, normativos y de supresión de barreras legales, formación profesional específica y especializada.

Esta estrategia se materializa en un primer plan de acción 2010-2012, que contará con 590 millones de euros y que posibilitará la ejecución de las actuaciones previstas.