

SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

ANTE LA ERA DEL POST-PETRÓLEO

FRANCISCO JAVIER GARCÍA SANZ

Presidente
Anfac

La fuerte crisis internacional en la que estamos inmersos ha puesto a prueba al sector de automoción. La pregunta que nos debemos hacer, por lo tanto, es si España, será capaz de mantener los volúmenes de producción y mercado de antes de la crisis y si podemos conservar la buena posición en el contexto europeo y mundial que ocupa nuestro país en el automóvil.

En el contexto internacional, en el año 2009, asistimos a un importante recorte de la producción. En total se dejaron de fabricar más de 15 millones de vehículos en todo el mundo. Como era de esperar, Europa y España no han sido ajenas a estos recortes. En España, en 2009 se fabricaron 2,17 millones de vehículos, es decir, 371.566 menos que el año anterior. Y esto, a pesar de que los planes de incentivo puestos en marcha en los principales mercados de la Unión Europea y en España, han moderado las fuertes caídas de producción y de mercado experimentadas a principios de año (Gráfico 1, en página siguiente).

Respecto a la parte comercial, el mercado español terminó el año con una matriculación de 952.772 unidades, lejos del 1,6 millones de unidades del año 2007 ó 2006. Pero, hay que decir, que gracias al plan de incentivo al consumo puesto en marcha por el Gobierno, las Comunidades Autónomas y los Fabricantes e Importadores, se consiguió salvar el año.

EFFECTOS POSITIVOS DEL PLAN 2000E

El Plan 2000E es un claro ejemplo de cómo los gobiernos pueden contribuir al apoyo de un sector que es estratégico para la economía del país. Este Plan no sólo ha supuesto unas matriculaciones adicionales para el mercado español, sino que también ha tenido otros efectos positivos.

En el aspecto medioambiental, la influencia positiva del Plan 2000E ha sido notable, con una reducción media de las emisiones de CO₂ en los vehículos matriculados de 8 gramos de CO₂ por kilómetro y un ahorro por diferencias de emisiones entre nuevo y usado de 5 toneladas de CO₂ (Gráfico 2).

En cuanto a la mejora de la seguridad vial, hay que decir que la media de los coches retirados de la circulación es de 13 años, que son coches menos seguros que los nuevos que se han puesto en circulación (Gráfico 3).

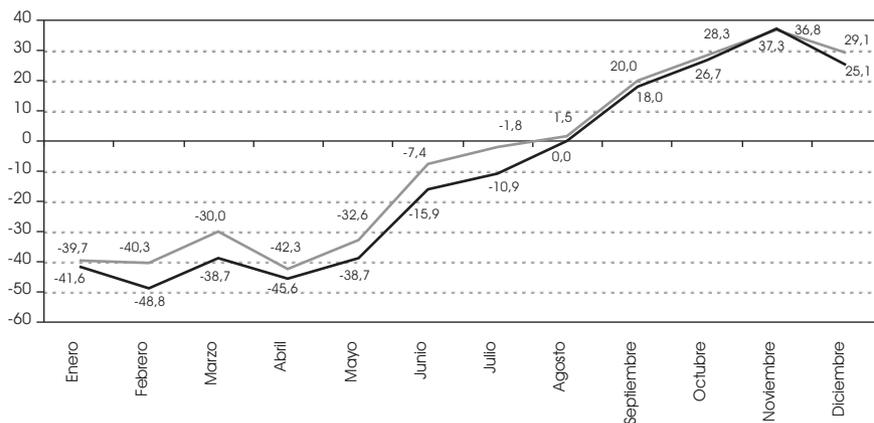


GRÁFICO 1
MATRICULACIÓN DE AUTOMÓVILES DE TURISMO
% VARIACIÓN 2009/2008

— Mercado particular
 — Total mercado

FUENTE:
 Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

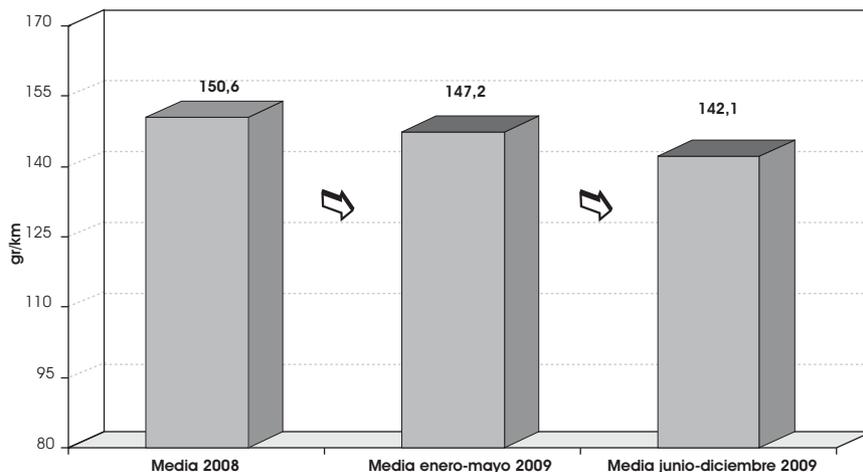


GRÁFICO 2
EMISIÓN DE CO₂ PROCEDENTE DE LA MATRICULACIÓN DE TURISMOS EN ESPAÑA. 2009

FUENTE:
 Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

En cuanto a la recaudación fiscal, según nuestros cálculos el balance fiscal del Plan 2000E en este año es positivo para el Gobierno. La demanda adicional que ha generado el Plan ha creado un superávit fiscal para las Arcas Públicas de una recaudación neta de 400 euros por vehículo de demanda adicional en la parte estatal y 166 euros por vehículo de demanda adicional en la parte autonómica.

El mantenimiento del empleo, por último, ha sido otro de los efectos positivos del Plan, afectando ese mantenimiento del empleo en toda la cadena de valor del sector. Gracias a los planes de incentivos europeos, incluido el español, los fabricantes de vehículos instalados en España han sido capaces de incrementar en 160.000 vehículos el volumen de producción previsto a principios de año. Y este aumento de la producción se ha plasmado en el empleo, reduciendo las personas afectadas por EREs de 46.000 a 20.000, con el consiguiente ahorro en prestaciones por desempleo para el Estado (100 millones

de euros). Por lo tanto, el balance final del Plan 2000E no puede ser más positivo (Gráfico 4).

Este año 2010, seguirá siendo complicado y a la industria y los gobiernos les quedan retos y desafíos que afrontar. En nuestro sector, en el terreno económico, dada la fuerte competencia y el importante esfuerzo inversor que hay que realizar en I+D y en marketing, hacen que la rentabilidad de los fabricantes sea muy escasa siendo especialmente sensible a la coyuntura del mercado. Por otro lado, lejos de reducirse, la presión fiscal sobre el usuario del automóvil aumenta, muchas veces disfrazada con excusas medioambientales. En este terreno, el medioambiental, la industria ha realizado un enorme esfuerzo en cuanto a la reducción de emisiones y reducción de consumos y por tanto de emisiones de CO₂.

Cara al futuro el mayor reto de nuestra industria es garantizar a medio y largo plazo que la capacidad productiva instalada en España se mantenga. Para

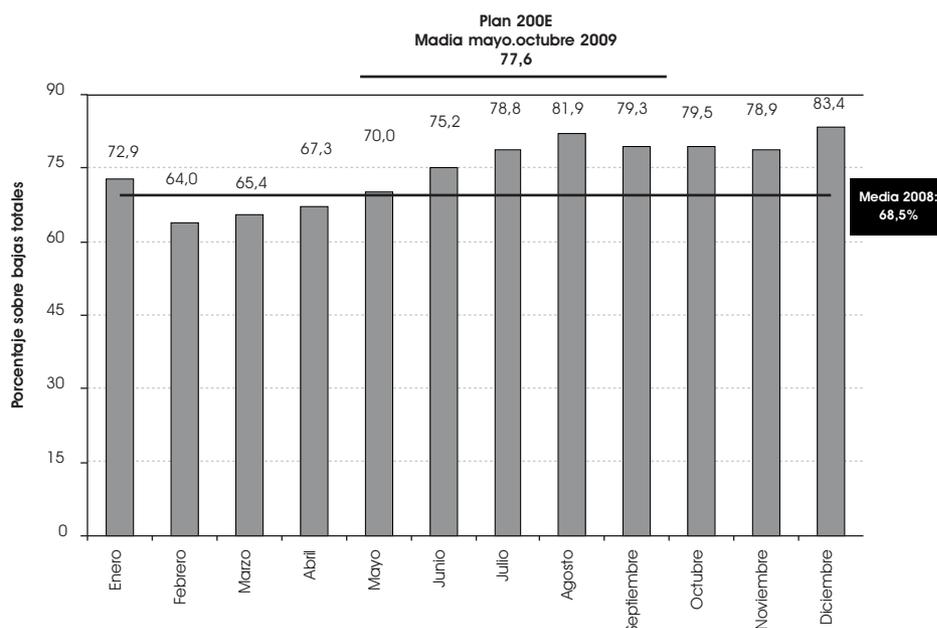


GRÁFICO 3

ESTIMACIÓN DE BAJAS DE TURISMOS DE MÁS DE 10 AÑOS EN 2009

FUENTE: Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

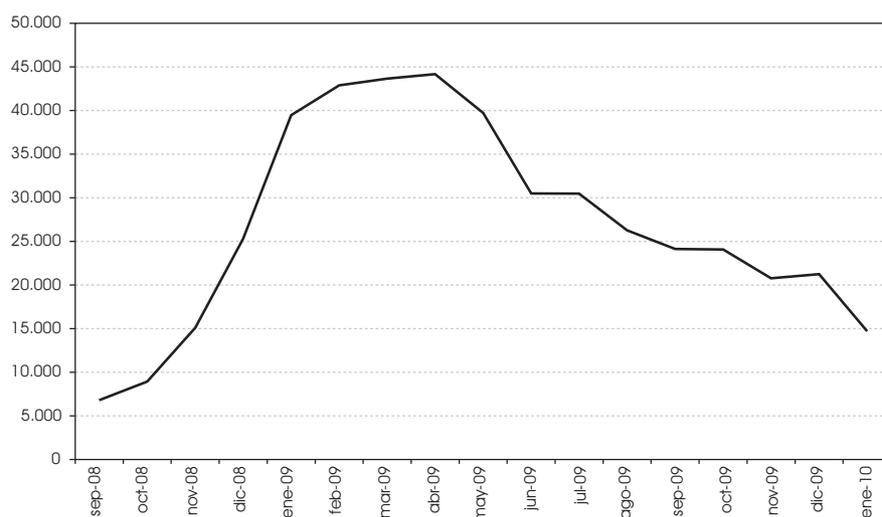


GRÁFICO 4

EVOLUCIÓN DE TRABAJADORES AFECTADOS POR ERES TEMPORALES. AÑOS 2008-2009
Nº PERSONAS

FUENTE: Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

ello, tenemos que ser capaces de influir en elementos de competitividad como la logística que supone un coste muy relevante en los costes de fabricación de un vehículo, la I+D+i, los temas sociales, la fiscalidad, etcétera (gráfico 5).

EL FUTURO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO ↴

Por otro lado, desde la óptica del vehículo uno de los mayores retos será garantizar la movilidad individual de personas y mercancías por carretera racio-

nalizando el uso del vehículo, especialmente en zonas urbanas, que permita compatibilizar un desarrollo sostenible de la industria, ofreciendo soluciones alternativas que reduzcan las externalidades negativas, como pueden ser la congestión y los accidentes, trabajos que se deben de complementar con un mayor esfuerzo inversor en infraestructuras viarias, compensando en parte el esfuerzo fiscal que pesa sobre los usuarios del automóvil.

En este punto, jugará un papel importante el vehículo eléctrico, donde el Gobierno Español está realizan-

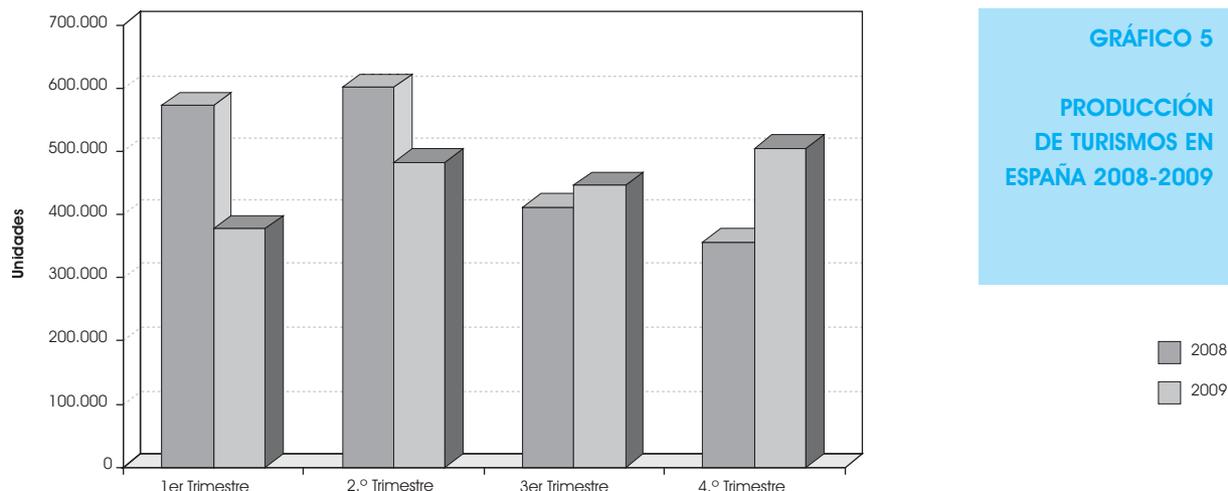


GRÁFICO 5

PRODUCCIÓN
DE TURISMOS EN
ESPAÑA 2008-2009

■ 2008
■ 2009

FUENTE:
Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

do un esfuerzo importante. Aunque quedan todavía por resolver algunos aspectos relativos a la capacidad de almacenamiento de las baterías, su velocidad de recarga, la tecnología empleada, la seguridad, etc., será una alternativa adicional dentro de la evolución hacia un vehículo más respetuoso con el medio ambiente. Pero, no hay que olvidar que al vehículo eléctrico también le acompañarán el desarrollo de vehículos basados en motores tradicionales (diesel / gasolina) todavía más eficientes y menos contaminantes, capaces de utilizar combustibles de origen «bio» en porcentajes crecientes o incluso varios combustibles diferentes (multifuel).

Quiero hacer unas reflexiones sobre un tema de vital importancia y un factor clave de competitividad para la industria del automóvil. La protección del medio ambiente es un objetivo permanente de la industria del automóvil. Los fabricantes dedican enormes esfuerzos y medios en la investigación y en el desarrollo de modelos que sean cada vez más respetuosos con el medio ambiente, aunque, en muchas ocasiones, ello pase desapercibido entre el gran público.

La industria del automóvil ha tomado conciencia desde hace muchos años de que el medio ambiente constituye un factor estratégico para el desarrollo; no se conforma con los logros obtenidos y continúa desarrollando el esfuerzo de diseñar nuevos modelos que permitan nuevos avances en la mejora medioambiental en un próximo futuro.

No conviene olvidar los logros relativos a las emisiones de contaminantes de carácter local (NOx, CO, partículas, etc.), que han sido objeto de estricta regulación a través de las Directivas Euro I, II, III, IV y V y que, a pesar de alcanzar niveles muy bajos actualmente, lo

serán aún más en los próximos años. La emisión de partículas, que proceden fundamentalmente de los motores diésel, se ha reducido en un 90% desde 1990. Hoy en día son necesarios 100 coches nuevos para producir las mismas emisiones que producía un único coche fabricado en la década de los 70 y los niveles de ruido de los vehículos se han reducido en un 90% desde 1970. Ahora, la contaminación de los vehículos a motor proviene fundamentalmente de los vehículos viejos y es previsible que en los próximos años la situación mejore, a medida que los vehículos de las generaciones previas sean puestos fuera de la circulación.

En definitiva, los fabricantes de vehículos europeos han sido muy sensibles a las preocupaciones medioambientales y por ello han aceptado el reto de cumplir sus responsabilidades con la sociedad, desarrollando esfuerzos técnicos y económicos muy intensos.

En este sentido, hay que destacar el papel del coche eléctrico. Hasta el momento, sin embargo, el coche eléctrico no es una historia de éxito. La tecnología es casi tan vieja como el coche en sí mismo. Hace 100 años, ya hemos visto numerosos intentos de romper el monopolio de los motores de combustión con la tracción eléctrica.

Pero al final, todos los intentos tuvieron un denominador común: fallaron debido al alto coste, la baja autonomía y una pobre infraestructura.

Estas cuestiones todavía están por resolver. Los coches eléctricos no son la solución que alguna gente podría esperar. Pero nos encontramos en un punto en que la propulsión eléctrica puede ser una alternativa viable.

La pregunta que hay que hacerse es si los coches eléctricos ofrecen oportunidades para Europa. La respuesta ha de ser afirmativa. Las ventajas ecológicas de la movilidad eléctrica sin emisiones son obvias. ¿Y cuál debería ser la estrategia entonces para los vehículos eléctricos en Europa?

ESTRATEGIA PARA EL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN EUROPA

Desde la perspectiva de la industria del automóvil, se debe hacer un esfuerzo ganador para hacer estas tecnologías exitosas comerciales y extenderlas a todo el mundo, basado en estos pilares claves:

- ✓ Ante todo, necesitamos una política medioambiental clara para dirigir el hecho de que los avances tecnológicos inicialmente tendrán un alto coste. Los incentivos a la demanda pueden ayudar a captar la atención de los consumidores.
- ✓ El siguiente pilar clave es la preparación de mercado: Ahora el único camino es comenzar a crear las infraestructuras de recarga para conseguir la aceptación del consumidor y crear la necesaria demanda del mercado.
- ✓ Cuando esto llegue a la movilidad eléctrica, también necesitaremos normas globales con interfaces comunes entre los vehículos eléctricos y la infraestructura de recarga.
- ✓ Otro pilar clave es la tecnología. Se debe ampliar la colaboración entre industria y los gobiernos para obtener una ventaja respecto al resto.
- ✓ Y, por último, pero no menos importante: necesitamos, no solamente que los coches sean limpios, sino que la fuente de generación de la propulsión también lo sea, porque de lo contrario no se habrá conseguido nada.

Mientras tanto, tenemos que ser realistas en nuestras expectativas para la adopción de un volumen grande de vehículos eléctricos.

EE UU, China, Japón, Australia, Israel y otras naciones ofrecen los ejemplos de cómo se han coordinado actividades para animar la inversión en investigación y desarrollo durante la crisis. China y EE UU aún persiguen una iniciativa conjunta sobre la electromovilidad. Y pienso que estaremos de acuerdo en que la UE no puede permitirse ser olvidada. Simplemente, hay demasiado en juego.

Los fabricantes europeos proponen una hoja de ruta básica de seis puntos:

Primero, definir una política medioambiental de apoyos al coche eléctrico a largo plazo. Por ejemplo, favoreciendo una fiscalidad mejor para los compradores de coches eléctricos y asegurando el acceso a materias primas como el litio.

Segundo, tenemos que coordinar las estrategias nacionales. Tenemos que evitar crear un contraproductivo conjunto de iniciativas que compitan entre sí en la Unión Europea.

Tercero. Tenemos que asegurar el acceso a la financiación. Es llano y simple: ¡El dinero es la sangre vital de la investigación y desarrollo!

Cuarto, tenemos que movernos rápido hacia la normalización. Recuerde, que si no hacemos las normas comunes, otros lo harán por nosotros.

Quinto, necesitamos más visibilidad para la electromovilidad para concienciar al cliente.

Sexto, tan pronto como sea posible, tenemos que crear una infraestructura baja en carbono para los vehículos eléctricos y los de pila de combustible en toda la Unión Europea.

La era post-petróleo ha comenzado ya.