

CON MÁS INDUSTRIA, UN PAÍS Y UNA SOCIEDAD MÁS POTENTES

UN MOTOR INDUSTRIAL LLAMADO AUTOMÓVIL

MARIO ARMERO

Vicepresidente ejecutivo de ANFAC

La industria es la principal herramienta para mejorar la economía de nuestro país y de Europa. Apostar por la reindustrialización es la mejor forma para superar la crisis y recuperar la confianza, ya que en los últimos años la pérdida de peso en el tejido Industrial ha pasado factura. Esto nos acercará aún más a los inversores del exterior y nos permitirá crear empleo y mejorar el bienestar de los ciudadanos.

En España, se están dando pasos claros hacia la reindustrialización, y el Ministerio de Industria lidera esa transformación del modelo productivo, donde tienen cabida muchos otros Ministerios. El Plan de medidas para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia aprobado por el Gobierno, más la reforma fiscal, da cuenta de la intensa actividad reformista que el Gobierno está llevando a cabo y que permitirá a la economía española recuperar la confianza de los mercados internacionales y ganar en eficiencia, flexibilidad y mayor competitividad.

Medidas como los Planes PIVE, PIMA Aire, programa MOVELE, Plan PIMA Industrial, novedoso y pionero, para la renovación de flotas de vehículos industriales, los Planes de Competitividad, las medidas en materia logística, la I+D..., constituyen una base sólida para rearmar nuestra potencia industrial, con la que podamos generar confianza entre los ciudadanos y empresas. Si a todo ello unimos la reforma del IRPF y del Impuesto de Sociedades, sin duda, España se sitúa al frente de los países que está apostando firmemente por una recuperación sostenida y sostenible.

50 AÑOS DE HISTORIA ▽

A partir de los años cincuenta España empieza a progresar en su industrialización, que afectará prácticamente a todos los sectores que componen la economía del país, incluido el de automoción que poco a

poco se ha ido convirtiendo en el sector industrial más importante y uno de los más dinámicos. Unos datos relativos a la producción española de automóviles servirán para plasmar el desarrollo del que hablamos: en 1960 se produjeron 40.000 vehículos, y en el año 2014 se fabricarán 2,4 millones de vehículos. Los datos reflejan perfectamente que cincuenta años han sido suficientes para que la industria automovilística española alcanzara las cotas de sus competidores europeos y superar a gran parte de ellos. De este modo España se sitúa en el segundo lugar europeo y noveno mundial de volumen de fabricación de coches.

Paralelamente, en los años cincuenta se fueron creando, con modestia y pocos recursos, las industrias de componentes. Junto a las grandes inversiones de las grandes marcas del automóvil, otras iniciativas de vehículos ven la luz en estos años. La implantación de todo este potencial industrial en nuestro país supuso la creación de una potente industria auxiliar. Esta industria auxiliar, después de distintos procesos de diversificación de la producción, comprendió que, para ser competitiva era necesario un cambio de estrategia: pasar de la fabricación con licencia, a la producción y creación de productos propios que ofrecieran rentabilidad, continuidad y desarrollo. Es decir, las industrias proveedoras de piezas abordaban, entonces, uno de los cambios más importantes de su historia: el paso de ser «industrias auxiliares» a ser propiamente «industrias de componentes». Los clientes a partir de este momento compran ideas y diseños españoles. Se pasó de cre-

FIGURA 1
GRANDES CIFRAS DEL SECTOR DEL AUTOMOVIL



FUENTE: ANFAC.

ar el producto a partir de planos diseñados por los propios clientes, a asumir la responsabilidad del desarrollo de los componentes. El conjunto de estas industrias fue adquiriendo un perfil económico e industrial propio y de importancia creciente.

Otro punto clave en el desarrollo de la industria española de la automoción fue saber incorporar la electrónica, elemento imprescindible para poder responder al crecimiento constante de las funciones que se integran en los vehículos. La utilización de nuevas tecnologías y nuevos materiales permitió perfeccionar el producto y obtener automóviles de elevadas prestaciones, alta fidelidad, mayores niveles de seguridad y control, consumos energéticos más bajos y menores emisiones respondiendo de esta manera a las demandas y necesidades de la sociedad. La estrategia siempre es la misma: saber amoldarse a cada momento histórico, ya que cada uno precisa y merece un tratamiento económico y político distinto. Y este sector lo ha sabido hacer: ha situado el país en los puestos más elevados del *ranking* de la industria automovilística y cambió la fisonomía socio-económica del país, elevándolo del nivel eminentemente agrícola que le caracterizaba hace cincuenta años, para incluirlo entre la élite escogida de los países industrializados y con mano de obra de alta calificación.

Cara al futuro, nuestra industria está llena de desafíos. En el caso español, el procurar garantizar a medio y largo plazo que la capacidad productiva instalada en España se mantenga.

UNA ACTUALIDAD EXIGENTE ↓

La conversión de la industria española de fabricación de vehículos en un potente dispositivo de creación de valor añadido ha sido posible gracias al esfuerzo

de las empresas que lo componen pero también gracias a una visión profundamente sentida por la sociedad española y sus autoridades políticas, de que el sector de automoción conforma y lidera la estructura industrial española y condiciona fuertemente las variables macroeconómicas más importantes, tanto a nivel nacional como en los ámbitos territoriales en los que está establecido. Algunos datos clave:

- Liderazgo en producción: Un primer puesto europeo en fabricación de vehículos comerciales, un segundo en producción total de vehículos y un noveno a nivel mundial.
- 17 fábricas en el territorio nacional de 8 grupos industriales, todos ellos en el top ten de la producción mundial.
- 10 Comunidades Autónomas con participación sectorial destacada.
- Una gran variedad en marcas, incluyendo europeas, americanas y japonesas, y tipos de vehículos, desde automóviles de turismo a comerciales ligeros, todo terreno, furgones, camiones ligeros y pesados o autobuses y autocares.
- Una integración total de las plantas españolas en sus respectivas «fábricas globales», interactuando con el entramado productivo y logístico mundial de cada marca.
- Una capacidad demostrada de asumir flexiblemente las exigencias de un proceso fuertemente cíclico y sujeto a fuertes oscilaciones de demanda, manteniendo estándares de productividad al primer nivel mundial.
- Gracias a ello, el sector puede ofrecer a España lo que nos muestra la figura 1.

- Un 10% del PIB y 24.000 millones de recaudación fiscal.
- 37.000 millones de exportaciones (un 16% del total) de productos «intensivos en conocimiento», que son los que caracterizan a las principales economías desarrolladas.
- Una responsabilidad medioambiental demostrada en la reducción de contaminantes (99% de partículas y 60% de NOx en los últimos 10 años), el aumento de la eficiencia energética (25% de reducción del consumo en igual plazo) y el reciclado de más del 85% de los vehículos usados.
- Una contribución fundamental a la imagen y marca de España, con vehículos *made in Spain* en los mercados más exigentes y en los lugares más emblemáticos (taxis de Nueva York o Londres, por ejemplo).
- Una fabricación española potente de vehículos comerciales e industriales en todas sus gamas, que aporta unos bienes de inversión fundamentales para el crecimiento económico general y que genera además saldo positivo en su balanza de pagos. El carácter de «input estratégico» de los vehículos comerciales e industriales *made in Spain*, los hace imprescindibles en el esfuerzo de reindustrialización que necesita imperiosamente nuestra economía y en el que la logística y el transporte deben jugar un papel esencial.

La industria del automóvil constituye un pilar fundamental de la recuperación. Nuestras fábricas y nuestros productos están preparados para aprovechar la inercia de crecimiento del comercio mundial. El automóvil está sirviendo de motor al esperado crecimiento:

- **Crecemos en producción y exportaciones.** Este año fabricaremos 2,4 millones de vehículos, avanzando en nuestro objetivo de que España vuelva a producir 3 millones de vehículos en el año 2016-2017, como marca nuestra hoja de ruta, el Plan 3 Millones.
- **Aumentamos las inversiones.** Estamos asistiendo a un ciclo inversor sin precedentes en el sector. Más de 4.000 millones en 18 meses. No hay ningún otro sector con semejante apuesta por España.
- **Generamos empleo.** Más de 19.400 puestos de trabajo hasta septiembre de 2014. El 8,1% de la población activa, es decir casi 1,8 millones de personas trabajan directa o indirectamente en el automóvil.
- **Mantenemos unas intensas exportaciones.** El sector del automóvil este año volverá a registrar un superávit positivo con cerca de 16.000 millones de euros.

Pero, las buenas cifras de la industria no nos deben hacer caer en la autocomplacencia. Hay otros países que están haciendo sus deberes y han mejora-

do su posicionamiento tanto en mercado como en fabricación de vehículos, como es el caso de Reino Unido. Las perspectivas de Reino Unido son poder alcanzar los 2,5 millones de vehículos fabricados en 2017. Nuestro Plan 3 Millones, que es nuestra hoja de ruta, pretende alcanzar los 3 millones en ese mismo año. Por este motivo, hay que seguir trabajando en un nuevo modelo sostenible. La industria del automóvil puede y quiere seguir jugando un papel protagonista, liderando el sector industrial. Un país con más industria y un sector del automóvil más fuerte, será un país con más crecimiento.

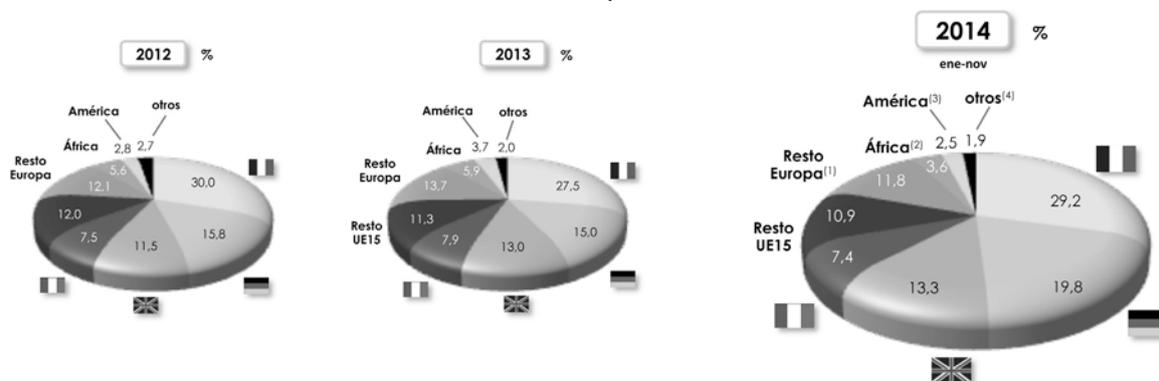
Las fábricas de vehículos en España están siendo un referente para poder mejorar en competitividad y poder incrementar la carga de trabajo en las cadenas de producción. España en el año 2011 fabricaba 34 modelos, en el año 2013 han ascendido a 39 modelos y se espera en los próximos dos años producir 45 modelos distintos, gracias a las inversiones recibidas, y a la diversificación de los países de destino, ya que zonas como el Norte de África, Rusia o EE.UU demandan cada vez más el vehículo «*Made in Spain*» (ver gráfico 1, en página siguiente).

Para seguir compitiendo tenemos que recuperar la tradición de la industria, hay que transformar el modelo de trabajo hacia los nuevos conocimientos, la innovación y a las nuevas tecnologías. La automoción ha puesto en marcha estas herramientas para ser un sector más competitivo y sostenible. Este novedoso modelo industrial, sumado al talento de directivos, al compromiso de operarios, más el esfuerzo de la Administración y la unión para trabajar en una misma dirección, hará que España sea un país rico en industria y en oportunidades para la sociedad. Estamos ante una oportunidad única en la historia de nuestro país para aprovechar el empuje de sectores como el del automóvil para cimentar el futuro de nuestro país, de nuestras generaciones futuras...

La automoción es una comunidad de cultura y valores, de los que emerge la actividad económica y el consenso social. Es un sector que ofrece soluciones, ofrece complicidad a otros y potencia la generación de riqueza sobre esas sinergias y créanme, ahora es el turno de la nueva España industrial y el turno del automóvil. Para ello, hay que continuar con el proceso de reformas ya iniciado y que hacen falta para impulsar el camino hacia el éxito y seguir ganando en competitividad en nuestra industria. El automóvil integra todas estas piezas en un conjunto coherente, armónico y orientado al éxito. Un ecosistema o una sociedad estructurada que pasa por la existencia de actores estratégicos con capacidad de arrastre que sirvan de modelo a nuestra sociedad, a nuestros jóvenes. El sector del automóvil tiene una proyección económica y social, una visibilidad que trasciende la actividad de fabricación. En España existe una «auténtica cultura del automóvil», compuesta por valores positivos de eficiencia, novedad, diseño, innovación y tecnología. Flexibilidad, creación de valor, cohesión empresarial y laboral, innovación

GRÁFICO 1 DIVERSIFICACIÓN DE LA EXPORTACIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS

Destinos de exportación



La UE-15 sigue siendo el principal destino de exportación de automóviles fabricados en España (2012: 76,8%; 2013: 74,6%; 2014 ene-nov: 80,6%), con sus 4 mayores mercados como principales receptores de nuestra producción (2012: 64,8%; 2013: 63,4%; 2014 ene-nov: 69,7%). Sin embargo, los vehículos fabricados en España están haciéndose presentes cada vez más en destinos muy diversos, fuera de estos mercados tradicionales.

- | | |
|------------------|---|
| (1) Resto Europa | Principal destino Turquía. Incluye Rusia e Israel |
| (2) África | Principal destino Argelia |
| (3) América | Principales destinos Méjico y EE.UU. |
| (4) otros | Principal destino Australia |

FUENTE: ANFAC.

y productividad, son las señas de identidad de nuestra industria y la clave del éxito de nuestro país.

Es muy larga la lista de necesidades pendientes de atender para nuestra industria. Todos los sectores las tenemos (costes de energía, mayor acceso al crédito, más avances en logística, mejor orientación de las políticas de I+D, mayores avances en la reforma del mercado de trabajo y formación, liberalización de servicios, ilegalidades en la postventa, simplificación de la estructura del Estado/unidad de mercado y la fiscalidad. La industria del automóvil apuesta por España y está dispuesta a asumir los sacrificios que le correspondan en esta etapa de importantes ajustes. Siempre hemos sido solidarios y responsables en nuestros compromisos. Y ahora, con mayor razón. Por eso, continuaremos insistiendo en las decisiones estratégicas que han hecho fuerte a la industria española del automóvil y que, estoy convencido, nos van a convertir en protagonistas privilegiados de los positivos cambios estructurales que se van a producir en la economía española. Lo que ha sido bueno para nuestro sector, lo será también para España. Los resultados, en mi opinión, no tardarán en apreciarse.

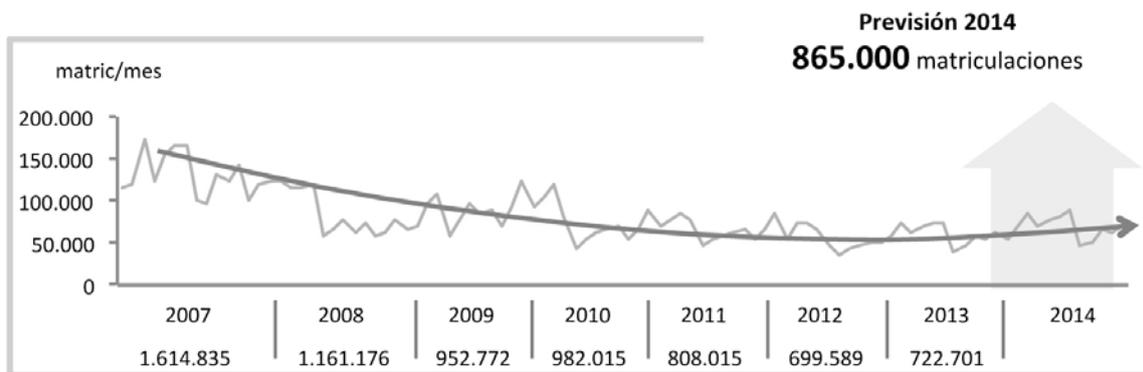
Mercado Interior

El mercado interno está todavía con volúmenes muy bajos. En lo que llevamos de 2014 se ha registrado un aumento en las matriculaciones gracias a los Planes PIVE y PIMA Aire, pero todavía queda mucho recorri-

do (ver gráfico 2, en página siguiente). España tiene potencial para alcanzar 1,2 millones de vehículos matriculados. Estamos, sin duda, en una dinámica positiva, y esta línea de planes de rejuvenecimiento es la adecuada, ya que el consumo privado todavía no está en niveles óptimos. El parque de vehículos en circulación en un país constituye un sistema abierto en el que se pueden definir dos variables de estado fundamentales: nivel o cantidad de vehículos, y calidad o prestaciones que éstos proporcionan. Para simplificar y dada la alta correlación edad-prestaciones (tanto por la tecnología incorporada de origen como por el desgaste por uso), puede tomarse la antigüedad media de los vehículos como un indicador suficiente de la calidad promedio del parque, considerándose en general los 10 años como una frontera relevante de obsolescencia.

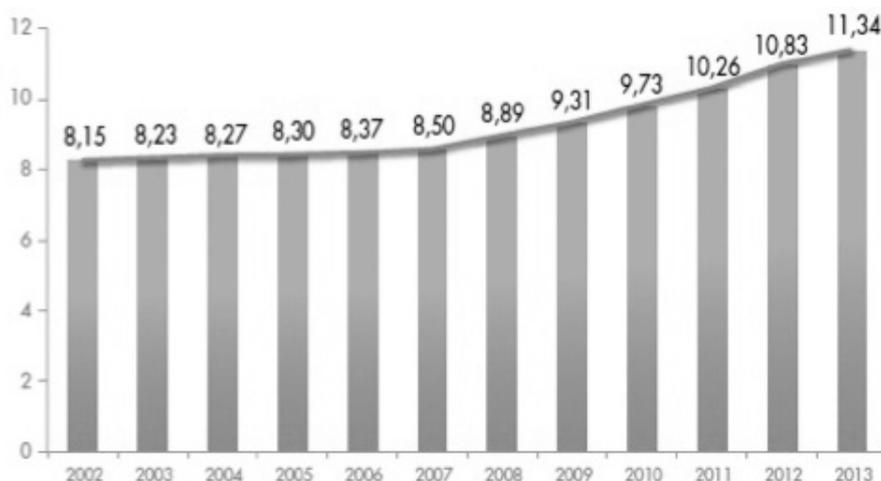
El término «potencial» se refiere al nivel de parque y mercado que corresponderían, en un escenario económico estable, es decir, sin las oscilaciones al alza o a la baja generadas por el ciclo económico, al grado de desarrollo económico actual de España (su renta per cápita) y a la cantidad y calidad de su stock actual de vehículos. La diferencia de los niveles actuales con los «potenciales» reflejaría precisamente el efecto del ciclo, en este caso de crisis, y debería irse reduciendo según vaya normalizándose la coyuntura económica. Es importante distinguir este concepto de «potencial actual» del de «potencial a largo plazo», que supondría crecimiento a largo plazo de la renta y examinaría el freno que la «satu-

GRÁFICO 2
PREVISIÓN MATRICULACIONES DE TURISMOS 2014



FUENTE: ANFAC.

GRÁFICO 3
EDAD PROMEDIO PARQUE ESPAÑOL 2012-2013



FUENTE: ANFAC.

ración» (volumen y calidad del parque ya existente) impone a la tasa de motorización a largo plazo y por tanto al crecimiento del mercado.

Si en cantidad el parque español ha sufrido una ralentización debida a la crisis, la calidad está experimentando un deterioro acelerado que le ha desviado de su tendencia natural a largo plazo:

- La proporción de vehículos nuevos sobre los antiguos ha caído 11 puntos desde 2006.
- La edad promedio ha aumentado 3 años desde el inicio de la crisis, alineándose con la de los países europeos menos desarrollados (ver gráfico 3).

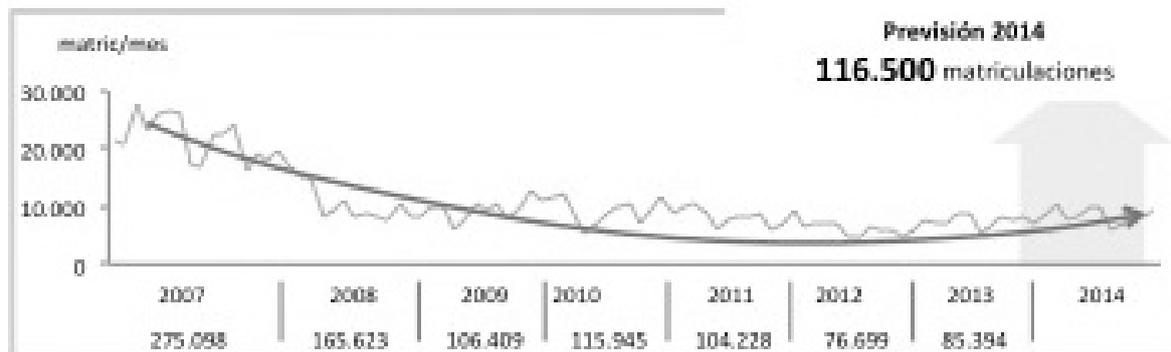
La crisis ha empeorado gravemente la calidad del parque español, medida en términos de antigüedad media de los vehículos, no sólo respecto de su potencial o nivel «natural» según sus parámetros económicos y de contexto (desvío de aproximadamente

2 años), sino incluso respecto del promedio precrisis (aumento de 3 años).

La ratio bajas/matriculaciones ha mantenido en España una tendencia creciente desde el inicio de la motorización masiva en la década de 1960. Sin embargo, España aún no ha alcanzado una situación de «ratio bajas/matriculaciones estable», ya que los altos valores actuales del ratio se deben a la atípica reducción del denominador (matriculaciones) debido a la crisis, que compensa sobradamente la reducción de bajas por alargamiento de la vida de los vehículos. El ratio español estable debe converger hacia ese umbral «natural» de 0,9-0,95, pero con valores más «normales» de bajas y matriculaciones. La lentitud en el ajuste de estas variables exigirá un periodo de tiempo significativo, pasando previamente por niveles en torno a 0,7-0,8.

- Atendiendo a las regularidades a largo plazo observadas en el entorno internacional en que se inte-

GRÁFICO 4
PREVISIÓN MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS 2014



FUENTE: ANFAC.

gra España y teniendo en cuenta su grado de desarrollo relativo actual, medido en términos de renta per cápita, la tendencia natural del stock o parque de automóviles de turismo apuntaría a una tasa de motorización potencial del orden de 510 turismos por 1.000 habitantes. No obstante, si la gravedad de la actual crisis u otras situaciones de shock macroeconómico modificaran sustancialmente y de forma permanente la realidad económica española, este nivel potencial debería recalcularse, ajustándolo a parámetros diferentes de desarrollo económico.

- La calidad media tendencial del parque español, medida en términos de antigüedad, debería situarse actualmente en el entorno de los 8,5 años de edad promedio, parámetro consistente con un volumen de bajas anuales en torno a los 1,2 millones. El deterioro acumulado en la actual crisis y la lentitud en el ajuste de estas variables ha alejado ya este nivel de calidad del potencial alcanzable a corto plazo. Hoy, la edad media alcanza los 11,3 años y, este debe ser un claro objetivo de todos: rejuvenecer el parque porque puede ser una de las palancas que nos puede ofrecer la posibilidad de incrementar las ventas y la producción de nuestras factorías en nuestro mercado.

- Considerando los valores potenciales de las variables de estado y de salida del sistema parque, las entradas o matriculaciones anuales deberían ajustarse a un nivel potencial del orden de los 1,2-1,3 millones de turismos/año, compatible con el desarrollo económico español actual y su grado cuantitativo y cualitativo de motorización. La fuerte desviación experimentada en estos años de crisis exigirá sin embargo un periodo sostenido de ciclo expansivo para recuperar este nivel potencial.

Vehículos Comerciales

El mercado de vehículos comerciales ligeros es un indicador clave de la situación económica, debido a su transversalidad e implicación con la actividad

comercial y de servicios. Sus fluctuaciones dependen fuertemente de la confianza empresarial y de la evolución de la inversión, que a su vez se conectan directamente con el ciclo económico. En los años de mayor bonanza, el mercado español de vehículos comerciales experimentó un incremento acumulado 2002-2007 superior al 42%, muy por encima del crecimiento de los turismos, situando al mercado en los niveles más elevados de su historia. Este rápido crecimiento, unido al descenso de la actividad comercial desde el inicio de la crisis, ha llevado a que, a pesar de cierta recuperación, todavía estemos lejos de los volúmenes de mercado pre-crisis. La previsión para 2014 apunta a rebasar las 116.500 unidades (ver gráfico 4).

La representatividad de los profesionales autónomos como compradores de vehículos comerciales ligeros ha disminuido progresivamente durante los últimos años, pasando de significar más de la mitad del mercado a mediados de la década de los 90 a sólo la cuarta parte en la actualidad. La reducción en la cuota de compra de los autónomos se ha producido en favor del resto de empresas, que han aumentado su cuota en más de 12 puntos, así como de las compañías de alquiler de vehículos, que han pasado de adquirir poco más del 6% hace aproximadamente 15 años a más del 21% en la actualidad.

El parque de vehículos comerciales está muy envejecido. En 2011 el parque de vehículos comerciales ligeros alcanzó su nivel máximo, con más de 3.200.000 unidades, tras haber acumulado un crecimiento cercano al 62% durante la década pasada. Este crecimiento fue muy superior al registrado en el parque de turismos, que aumentó un 27% en dicho periodo. Con el inicio de la crisis, la fuerte disminución del flujo de matriculaciones frenó bruscamente el crecimiento del parque, que ni siquiera llegó al 1% en la etapa 2008-2011. Las fluctuaciones del mercado en los últimos años, tanto al alza como a la baja, que han sido especialmente intensas en los vehículos de mayor capacidad de carga, se reflejan también en la evolución del parque: en la dé-

cada pasada dicho segmento aumentó más (83,6%) que en los vehículos más ligeros (52,2%).

La antigüedad media del parque español de vehículos comerciales ligeros se sitúa también por encima de los 11 años, envejeciendo con mayor rapidez que los turismos. Según diversas estimaciones y muestreos de parque, la intensidad media de uso de los VCL supera los 27.000 km/año, es decir, 1,5 veces mayor que el kilometraje medio anual de los turismos. Por tanto, 1 «año-veh.comercial» equivale a 1,5 «años-turismo». Así, podría estimarse que el parque de VCL tiene aprox. 16 años de envejecimiento real, comparado con los 11,3 años promedio de los turismos.

Los vehículos comerciales ligeros suponen casi un 30% de la movilidad urbana en grandes ciudades.

El nivel de movilidad de los vehículos comerciales presenta grandes diferencias en función del tamaño de los núcleos de población en que desarrollan su actividad. Recientes estudios de movilidad y trabajos de campo sobre el parque de furgonetas y furgones(*) sitúan el recorrido medio en una ciudad grande, como Madrid, en torno a 85-90 km/día, mientras que en una ciudad pequeña, como Soria, se estima en 45 km/día.

La actividad de este tipo de vehículos supone un 27% de la movilidad total en una ciudad como Madrid. Dicha cifra es muy similar para estudios realizados en París (25%) y Londres (30%), pero es muy inferior en ciudades pequeñas (Soria, 7%). Por tipo de actividad, el 65% de la movilidad urbana de vehículos comerciales ligeros corresponde a empresas de diversos sectores productivos, destacando principalmente el reparto de mercancías y paquetes (27%) y la distribución alimentaria (13%). El peso de las empresas públicas en la movilidad de este tipo de vehículos es sólo del 9%. El 35% restante de la movilidad de furgones y furgonetas se debe a profesionales autónomos desempeñando servicios de diversa índole.

Para un determinado nivel de desarrollo económico, la tendencia general apunta a una reducción de la

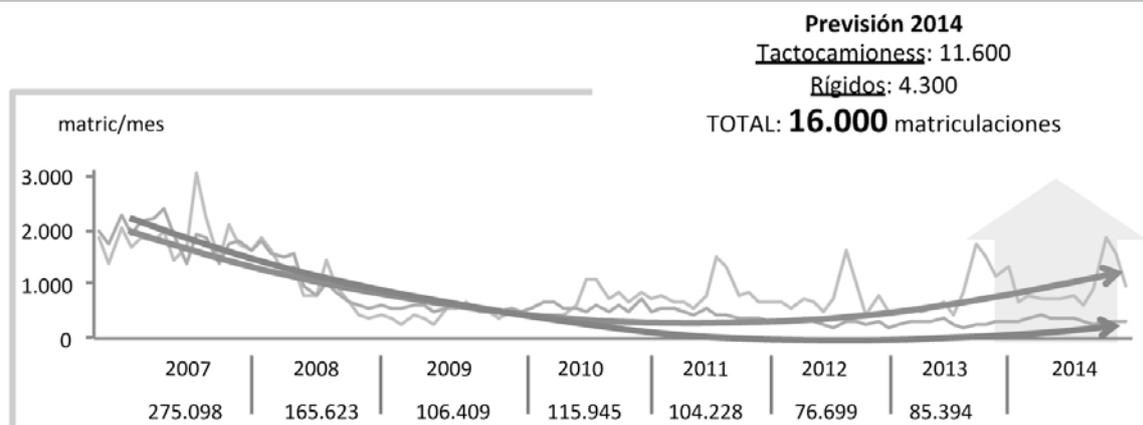
intensidad según crece el PIB per cápita. Sin embargo, considerando grados de desarrollo diferentes, que implican normalmente estructuras económicas más diversificadas y con flujos comerciales más globales y menos locales, que requieren más medios de transporte capilar, la intensidad se correlaciona positivamente con el nivel de desarrollo. Conviene recordar, sin embargo, que además del grado de desarrollo global, la intensidad de transporte ligero en un país concreto viene condicionada por numerosos elementos estructurales, como tamaño relativo y dispersión geográfica de núcleos de población, importancia del comercio interior, disponibilidad de infraestructuras complementarias o sustitutivas, diversificación modal del transporte, etc.

Teniendo en cuenta tanto la evolución reciente de este mercado como los ratios de bajas y parque, el volumen de mercado que se correspondería con la estructura económica y comercial española y que constituye por tanto el potencial que se debiera conseguir estaría en la horquilla de 140.000-160.000 matriculaciones anuales. Este nivel de mercado, que ya se alcanzó a principios de los 2000 y que fue ampliamente superado en el período 2002-2008, es compatible con los ratios de desarrollo económico españoles y con sus tendencias estructurales en cuanto a intensidad de parque por unidad de PIB y debiera permitir una expansión «normal» (es decir, de recuperación post crisis) de los flujos de actividad comercial y productiva.

Vehículo Industrial

Las fábricas españolas de vehículos industriales están consiguiendo atraer inversiones y producción en un contexto difícil y con exceso de capacidad instalada a nivel europeo. A pesar de esta mayor competitividad, la producción en 2013 se situará en el entorno de las 50.000 unidades. La diversificación de mercados es importante también en VI, con Latinoamérica y Norte de África situándose detrás de la UE, que sigue absorbiendo más del 90% del total exportado.

GRÁFICO 5
PREVISIÓN MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES 2014



FUENTE: ANFAC.

A pesar de la crisis, la industria española de vehículos pesados se mantiene en el segundo lugar de la producción europea, tras Alemania.

Dentro de los camiones más pesados, la construcción ha sido durante el período 2002-2007 un cliente fundamental. Los camiones pesados de obra llegaron a superar a los de carretera en 2006. El fin de la burbuja ha hecho desaparecer prácticamente el segmento de obra, con menos de 200 unidades en 2013, frente a las casi 7.000 de 2006.

El mercado de camiones en crisis: evolución 2008-2013.

La crisis financiera impactó directamente en la economía real, con caídas drásticas de actividad, inversión y empleo. La caída de la actividad económica ha deprimido sustancialmente la demanda de transporte. La crisis financiera impactó directamente en la economía real, con caídas drásticas de actividad, inversión y empleo. La caída de la actividad económica ha deprimido sustancialmente la demanda de transporte. El transporte por carretera es un sector con muy alto porcentaje de microempresas (<20 empleados, casi el 99%), pero que sólo representan el 50% del volumen de negocio total. Las empresas medianas y grandes (>20 empleados) no llegan al 2% del total, pero generan el restante 50% del volumen de negocio (gráfico 5, en página anterior).

La crisis ha afectado más intensamente a los transportes de menor distancia.

Los tráficos intramunicipales, con recorridos medios de 10 km, han disminuido casi un 70% y los intrarregionales (110 km), un 40%. Por el contrario, los tráficos interregionales (promedio 350 km) sólo se han reducido un 21% mientras los internacionales (1.000 km) han aumentado un 10%.

Vulnerabilidad del sector frente a la crisis financiera.

El microfundismo estructural y la dependencia de la financiación bancaria del sector de transporte por carretera le han hecho muy vulnerable ante la sequía crediticia, deteriorando gravemente todos los canales de venta de camiones. La disminución y encarecimiento de la financiación ha afectado gravemente a todo tipo de empresas desde 2008, y en el sector del transporte en especial a pymes y autónomos, para los cuales prácticamente se ha producido un cierre bancario. Las financieras de marca están haciendo un gran esfuerzo para facilitar la adquisición de vehículos industriales, asumiendo más riesgo y morosidad, pero su acceso a los fondos es más caro y obliga a mayores tipos de interés. No obstante, las actuales previsiones macro apuntan a un aumento del PIB a corto y medio plazo, con la exportación como uno de los vectores clave para el crecimiento. En este escenario sería fundamental la eliminación o reducción de obstáculos financieros. La recuperación del PIB debe animar el transporte y la demanda de vehículos industriales. El crédito será la asignatura pendiente para este mercado.

El parque

Con una presencia cada vez mayor en el parque, y dada su menor fiabilidad, los vehículos más viejos se

están concentrando en los tráficos intra e intermunicipales, donde la proporción de vehículos de más de 10 años ha pasado de un 49,2% en 2007 a un 72,9% en 2012. El número de camiones con más de 15 años es también llamativo (18% del parque 2012) y realizan un 15% del tráfico intramunicipal. Actualmente más del 41% del transporte de mercancías intramunicipal lo realizan camiones con más de 10 años; en 2007, sólo el 28%.

A la destrucción de parque por falta de renovación se ha sumado la exportación de un porcentaje importante del parque. Desde 2008 se ha producido un fuerte incremento de las bajas por exportación y tránsito comunitario, acumulando más de 160.000 unidades, principalmente camiones, en el período 2008-2013, lo que supone casi el 6% del parque actual de vehículos industriales.

En el segmento de obras, el hundimiento de la demanda de construcción y obra pública ha impulsado una mayor internacionalización de la actividad. La flota de vehículos ha acompañado este desplazamiento, desapareciendo del parque español y matriculándose en el país de trabajo. En otros sectores y segmentos la exportación de camiones usados ha sido simplemente consecuencia de la menor demanda de transporte y de la desaparición de numerosas empresas. La acumulación de camiones viejos y la exportación de un porcentaje significativo de los jóvenes han generado un déficit de equipamiento de transporte que acelerará la recuperación de este mercado en cuanto la actividad económica y la demanda de transporte lo requieran.

Con las previsiones macro mayoritarias, que apuntan a crecimientos positivos del PIB ya a finales de este año, los primeros meses de 2014 deberían mostrar signos claros de esta recuperación.

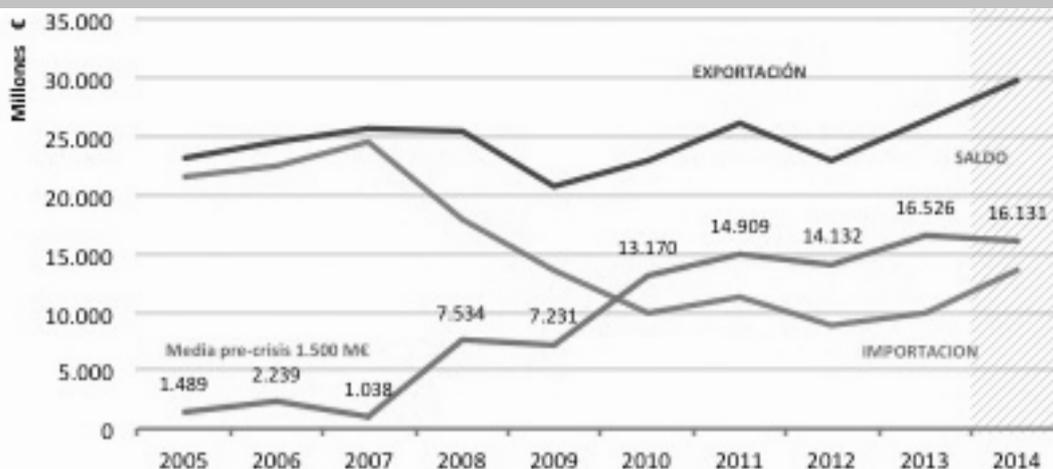
Exportaciones

El saldo comercial positivo del sector fabricante de automóviles se sitúa 10 veces por encima del nivel pre-crisis.

2013 cerró con un saldo positivo en automóviles⁽¹⁾ superior a 16.500 millones de euros, frente a los 1.500 millones de media del nivel pre-crisis (2005-2007). El valor de las exportaciones prácticamente se ha mantenido en niveles similares a los registrados antes de la crisis. Incluso se ha superado en 2013. Esto ha sido posible por el cambio en la tipología de vehículos fabricados en España y por la diversificación hacia mercados con mayor poder adquisitivo. El valor de las importaciones, tras un fuerte retroceso por la reducción drástica del mercado, comienza a recuperarse. A pesar de ello, y por la buena evolución de la exportación, se espera un saldo comercial positivo en 2014 alrededor de los 16.000 millones de euros (ver gráfico 6).

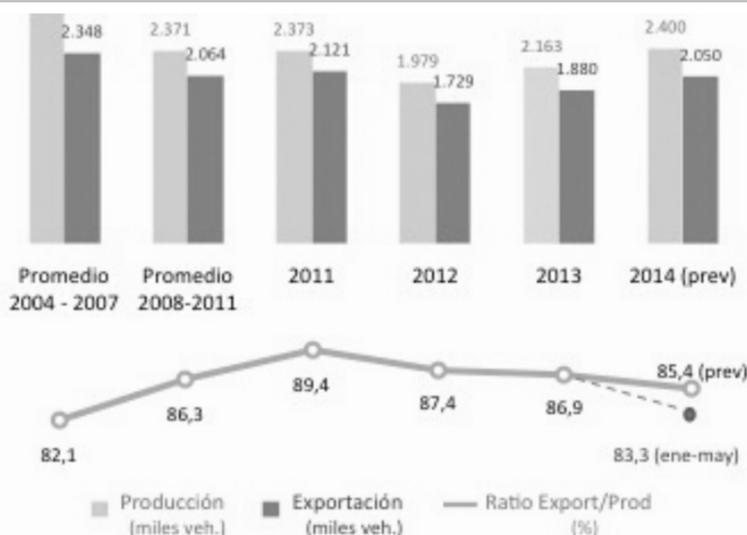
La producción y exportación de vehículos hacia el objetivo 3 Millones. La producción de vehículos alcanzará en 2014 los 2,4 millones de vehículos y la previsión

GRÁFICO 6
BALANZA COMERCIAL DEL AUTOMÓVIL (2005-2014)



FUENTE: ANFAC.

GRÁFICO 7
PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS (2004-2013)
PREVISIÓN 2014



FUENTE: Elaboración propia, ANFAC.

es que llegue a los 3 millones en el año 2017. La exportación de vehículos superará en 2014 los 2 millones de unidades con una cuota sobre la producción del 85,4%. El crecimiento del mercado interior está permitiendo recuperar la cuota de equilibrio necesaria para el sector, entre exportación y producción, históricamente situada alrededor del 82%. Una cuota más elevada crea distorsiones importantes desde el punto de vista de los costes logísticos. (ver gráfico 7).

El intenso periodo inversor de 2012-2014 ha propiciado la asignación de nuevos modelos cuya salida al mercado se concentra en 2014. Los nuevos vehículos fabricados en España potenciarán las exportaciones y la presencia de vehículos españoles en el mer-

cado. Los vehículos asignados a las fábricas españolas cada vez tienen un mayor valor por tipología de vehículo y mejores acabados.

El sector del automóvil presenta una estructura productiva ligada a la especialización de sus fábricas. La asignación de nuevos modelos se basa en la competitividad de cada factoría, que están diseñadas para atender una demanda global. La exportación a destinos fuera de la UE está aumentando progresivamente en los últimos años, tanto en volumen como en cuota y supuso en 2013 más de la quinta parte de las ventas de los fabricantes españoles en el exterior. Se espera que esta progresión continúe en 2014. La reducción en los primeros meses viene derivada de los cambios

FIGURA 2
ESTIMACIÓN DE GENERACIÓN DE RIQUEZA



Lo importante es que España incremente su producción potenciando su mercado interior y aumentando la exportación mediante la diversificación de mercados de destino.

FUENTE: ANFAC.

en las líneas de producción y el lanzamiento de nuevos modelos. La rentabilidad de los vehículos en los principales mercados de exportación (Francia, Alemania, Reino Unido e Italia) es mayor que en España al tener niveles de precios superiores y menores descuentos.

La Balanza comercial de piezas y componentes evoluciona en línea con el incremento de producción de vehículos. La importación de piezas y componentes se está acelerando en 2013 como consecuencia del aumento de la producción. La importación de piezas y componentes alcanzó los 15.000 millones de euros en 2013, de los cuales más del 80% se exportó de nuevo, incorporados en vehículos con destino exterior. Una parte significativa de esas importaciones proviene de las más de 200 plantas de fabricación de componentes que forman parte de grupos de capital español con fábricas tanto en España como en el resto del mundo.

El concepto de «fábrica global» está plenamente interiorizado en el sector del automóvil. Nuestras fábricas interactúan con el entramado productivo y logístico mundial de cada marca. Por ello, gran parte de la exportación de piezas, y en concreto, de motores y cajas de cambio, vuelven ensambladas en vehículos que posteriormente nutren nuestro mercado interior. De los cerca de 2 millones de motores que se fa-

brikan en España, 1,5 millones se exportan. La exportación de cajas de cambio asciende a casi 700.000 unidades. Hay marcas que incorporan motores españoles en un 50% de los vehículos importados vendidos en España. Este porcentaje es del 25% en el caso de cajas de cambio. «Powered by Spain». España es un gran exportador de piezas y componentes con más de 10.600 millones de euros en 2013.

El sector del automóvil, tanto en su faceta de productor como de comercializador de vehículos, genera amplia riqueza al país. Independientemente del destino de los vehículos fabricados en España, cada 100 euros de producción genera otros 100 euros en el conjunto de sectores de la economía española. Independientemente del origen de los vehículos, cada 100 euros de venta en España genera 24 euros en actividades relacionadas y otros 24 euros en ingresos fiscales (IVA e Impuesto de matriculación) (ver figura 2).

CONCLUSIONES

Los párrafos precedentes muestran una historia de éxito, pero no es una historia de éxito al azar, sino todo lo contrario, totalmente causal. Y sus causas son múltiples, desde las políticas incentivadoras por par-

te de los gobiernos, hasta la reacción social e individual de considerar a la del automóvil una industria muy atractiva, que ha polarizado muchas vocaciones de buenos profesionales hacia ese sector, preparándose desde la etapa estudiantil para rendir bien en la labor industrial que le competiera. Recordando los tres factores clásicos de la producción, materia prima, capital y trabajo, se podría decir que esta historia de nuestra industria del automóvil es el resultado de un esfuerzo equilibrado de los diversos cometidos, referidos a esos factores.

La industria del automóvil, que es de finalización de una «cadena productiva», cuyos clientes son básicamente privados, no tiene como tal materias primas naturales, sino que parte de elementos con cierto grado de elaboración, como es el acero para el bloque, o la espuma plástica para rellenar los asientos. Pues bien, una de las características de nuestra industria del automóvil es que en seguida espoleó, y acrecentó y mantuvo esa industria primaria y auxiliar (que en verdad debería llamarse «suministradora») sin la cual hubieran sido imposible estos 50 años de éxito.

También ha sido importante la reacción del capital ante la evolución de la industria del automóvil; y el accionariado que está detrás de las grandes marcas, y de las no tan grandes, nunca ha negado su apoyo a nuevas inversiones para atender los requisitos de nuevo modelos para hacerlos más eficientes (en consumo y en reducción de contaminantes).

Y el factor trabajo no se ha rezagado, sino al revés, ha dado cumplida respuesta, y en España jamás ha quedado una iniciativa de la industria del Automóvil

sin ser debidamente atendida por los profesionales correspondientes. Desde mediados de los 60, justo cuando arranca esta historia, España se mostró decidida a incrementar los medios para la formación y capacitación de los Ingenieros e Ingenieros Técnicos Mecánicos y de otras parcelas del saber, como la Electrónica; que ha ido «invadiendo» el automóvil, en beneficio de su fiabilidad y prestaciones.

Pero a su vez esta industria está generando –y ha generado en estos 50 años– un considerable caudal de riqueza por influencia directa, indirecta y por los impuestos asociados. España se volcó con su industria del automóvil, pero también es cierta la recíproca. En el último de los cuadros que hemos ya expuesto, se hace una valoración de la riqueza generada por esta actividad industrial. Algunas de las cifras podrían generar intercambio de pareceres, pero en conjunto la idea del efecto económico de la industria del automóvil sobre el total de la población y sobre el Estado es incuestionable. Cerramos ahora una fase de 50 años desde casi los inicios de esta industria; pero estamos ya abriendo la siguiente, con grandes desafíos como la reducción de emisiones, la disminución del consumo, o la atención a combustibles alternativos. No en vano cabría señalar que en España es uno de los pocos países donde se fabrica, como puesto único en el mundo, un modelo de automóvil eléctrico con características muy afinadas para el transporte urbano y la distribución de mercancías. La buena entente entre España y la industria del automóvil continua; y esa es una gran noticia en unos momentos en que hace de verdad falta que haya potentes y fiables motores industriales, esenciales para el empleo y la economía.

