



Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Universidad de León

Grado en Comercio Internacional
Curso 2023/2024

**ANÁLISIS DESCRIPTIVO Y EXPLORATORIO DEL ENTORNO GENERAL
DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA DESDE UN PUNTO DE
VISTA EVOLUTIVO E HISTÓRICO (1986 – 2023)**

**(DESCRIPTIVE AND EXPLORATORY ANALYSIS OF THE GENERAL
ENVIRONMENT OF THE AUTOMOTIVE SECTOR IN SPAIN FROM AN
EVOLUTIONARY AND HISTORICAL POINT OF VIEW (1986 – 2023))**

Realizado por la Alumna Dña. Paula García Díez

Tutelado por el Profesor D. Jose Luis de Godos Díez

En León, a 24 de febrero de 2024

INDICE

1.INTRODUCCIÓN.....	6
1.1 OBJETIVOS.....	7
2.METODOLOGÍA.....	9
3.MARCO TEÓRICO	11
4.IMPORTANCIA DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO EN ESPAÑA	13
4.1 DATOS DE VENTAS DE AUTOMÓVILES ENTRE 1986 Y LA ACTUALIDAD	18
4.1.1 Ventas en España	18
4.1.2 Exportaciones Españolas	19
5.DIMENSIONES O FACTORES DEL ENTORNO GENERAL.....	21
5.1 DIMENSIÓN TECNOLÓGICA	21
5.1.1 La búsqueda de la seguridad vial y la comodidad en el automóvil	21
5.2 DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL Y POLÍTICO-LEGAL.....	25
5.2.1 La preocupación social por el medioambiente y los cambios legislativos sobre emisiones contaminantes.	25
5.3 DIMENSIÓN ECONÓMICA.....	29
5.3.1 El poder adquisitivo en España	29
5.3.2 El precio de los combustibles	32
5.4 DIMENSIÓN DEMOGRÁFICA	37
5.4.1 La variación de la natalidad en España	37
5.4.2 Nuevos modelos de urbanización	38
5.5 DIMENSIÓN SOCIAL	39
5.5.1 Variación de los conductores en las vías de circulación españolas	39
6.EL FUTURO DEL SECTOR.....	41
6.1 ENCUESTA A LA POBLACIÓN GENERAL.....	41
6.2 ENCUESTA A UN PROFESIONAL DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN ..	43
7.CONCLUSIONES.....	47

8. REFERENCIAS	51
ANEXOS	55

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 4.1- 20 países que más producción tienen de vehículos (año 2021)	14
Gráfico 4.2- Número de empleados en 2012 y 2021 de las principales empresas del sector de la automoción en España	15
Gráfico 4.3- Rentabilidad Económica en 2021 y 2012 de las principales empresas del sector de la automoción	16
Gráfico 4.4- Rentabilidad Financiera en 2021 y 2012 de las principales empresas del sector de la automoción	17
Gráfico 4.5- Número de turismos nuevos matriculados en España (1990-2021).....	19
Gráfico 4.6- Número de exportaciones de turismos de España al resto del mundo (1995-2021).....	20
Gráfico 5.1- Variación media del IPC en España (1986-2022)	30
Gráfico 5.2- Evolución del salario mínimo interprofesional (euros) 1986-2022	31
Gráfico 5.3- Precios reales (cts de euro) en orden cronológico desde 1986 hasta 2010	36
Gráfico 5.4- Tasa bruta de natalidad en España desde 1986 hasta 2021	37
Gráfico 5.5- Evolución de las licencias expedidas del permiso B (1991-2021).....	39
Gráfico 6.1- Orden de importancia de los factores establecidos por los encuestados (mayor a menor importancia)	42
Gráfico 6.2- Respuestas a la pregunta "ventas afectadas en el futuro"	43
Gráfico 6.3- Orden de importancia de los factores establecidos por el experto (mayor a menor importancia).....	45

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 5.1- Normas EURO y su fecha de entrada en vigor	27
Tabla 5.2- Precios nominales (en ptas y cts de euro) en orden cronológico (PVP/litro)	33

Tabla 5.3- Precios reales (cts de euro) en orden creciente (PVP/litro).....	34
Tabla 5.4- Precios reales (cts de euro) en orden cronológico (PVP/litro)	35

RESUMEN

El estudio que nos concierne trata sobre la evolución de las ventas del sector automovilístico en España en concreto, se tratará de determinar al final de dicho estudio si los factores del entorno general propuestos han podido afectar a las mismas positiva o negativamente. Además, se destacará la importancia del sector de la automoción en España, siendo este uno de los pilares fundamentales en la economía y se enmarcará el estudio en un marco temporal entre 1986 y la actualidad, siendo 1986 fecha clave por la entrada de España en la CEE.

En primer lugar, el documento se centra en el estudio del marco teórico relativo al entorno, la importancia del sector de la automoción en España, así como diversos factores del entorno, Por último, se analizará si dichos factores han tenido influencia en las ventas y en caso afirmativo, en qué medida han influido.

En el apartado referente a la encuesta y entrevista, el presente documento se enfoca en análisis de la opinión tanto de la población general, como de un profesional del sector de la automoción sobre la influencia de dichos factores en las ventas, así como las posibilidades de evolución futura de las mismas.

PALABRAS CLAVE

Automóvil, entorno general, evolución, exportaciones, matriculaciones.

ABSTRACT

The study that concerns us deals with the evolution of sales in the automobile sector in Spain in particular. At the end of the study, we will try to determine whether the general environmental factors proposed have had a positive or negative effect on sales. In addition, the importance of the automotive sector in Spain will be highlighted, as it is one of the fundamental pillars of the economy, and the study will be framed in a time frame between 1986 and the present day, with 1986 being a key date due to Spain's entry into the EEC.

Firstly, the document focuses on the study of the theoretical framework relating to the environment, the importance of the automotive sector in Spain, as well as various environmental factors. Finally, it will analyse whether these factors have had an influence on sales and, if so, to what extent they have had an influence.

In the section on the survey and interview, this document focuses on analysing the opinion of both the general population and a professional in the automotive sector on the influence of these factors on sales, as well as the possibilities of future sales trends.

KEYWORDS

Automotive, general environment, evolution, exports, registrations.

1.INTRODUCCIÓN

La importancia en nuestro país del sector del automóvil es crucial, ya que influye de manera notable y positiva en el PIB, así como que es un sector líder entre los países europeos ya que se encuentra entre los diez primeros en unidades fabricadas, y cuenta con 17 plantas que emplean a un gran número de personas. Además, la entrada de España en la CEE en 1986 es una fecha clave ya que a partir de ese momento en España hubo cambios en estructuras, cambios e introducción de nueva legislación y otros cambios relacionados con el sector de la automoción que pudieron afectar de algún modo a las ventas de turismos nuevos.

La evolución de la tecnología, así como de la sociedad ha propiciado que haya un progreso notable en los automóviles tanto en términos de seguridad como de comodidad, y posiblemente ha supuesto un punto a tener en cuenta en las ventas.

Además, la preocupación por el medioambiente de la sociedad y la introducción a lo largo del tiempo sobre normativas en relación a la contaminación de los vehículos, han podido suponer otro punto de influencia en las ventas de turismos nuevos ya que, actualmente, existen restricciones de circulación en algunos territorios, algo a tener en cuenta si se adquiere un vehículo para poder conservar la libre movilidad. Aunque si miramos hacia atrás, la preocupación por el medioambiente no es un tema de actualidad, si no que, hace tiempo que la sociedad sostiene este pesar, un pesar que cada vez se hace más creciente y al que se añade la incertidumbre sobre qué vehículo es adecuado comprar.

Por otro lado, el poder adquisitivo es un factor de relevancia en la sociedad ya que es responsable de la toma de decisiones en muchos aspectos, pero sobre todo en la adquisición de bienes y servicios, por lo que, a la hora de adquirir un turismo nuevo, podría ser otro punto más a tener en cuenta en cuanto a influencia. El precio de los combustibles está directamente relacionado con el uso de un turismo, y por tanto puede ser otro factor más, y, aunque en la actualidad existen los coches cuyo combustible es la electricidad, es algo bastante reciente que no empaña la relevancia del precio de los combustibles como el diésel y la gasolina.

La natalidad ha tenido varias épocas de crecimiento, y dado que las ciudades se han desarrollado y es cada vez más necesario desplazarse, quizás el crecimiento de una familia provoque la aparición de la necesidad de desplazarse todos juntos, por lo que también se crea la necesidad de la adquisición de un vehículo para poder satisfacer la anterior.

Por último, pero no menos ni más importante, la variación del número de conductores en las vías españolas también podría tenerse en cuenta en la influencia en las ventas de turismos nuevos, ya que, quizás si hay más conductores, más personas sientan la necesidad de conducir y desplazarse y para ello necesitan un vehículo, en este caso un turismo que les ayude a satisfacer esa necesidad.

Por todo lo anteriormente expuesto, sería interesante tener presentes estos factores del entorno, y analizar su posible influencia o no influencia sobre las ventas de turismos nuevos. Además, la importancia del sector será otro apartado de interés a tratar, ya que puede ser beneficioso este sector para España económicamente hablando, así como poder tener una posible visión de futuro de dicho sector a través de la opinión de la población general y de un experto.

1.1 OBJETIVOS

El objetivo principal del trabajo es conocer la posible influencia de ciertos factores del entorno sobre las ventas de turismos nuevos en España, tanto nacionales como exportaciones, teniendo en cuenta que 1986 es una fecha clave de partida en este trabajo, ya que España entra en la CEE y eso supuso muchos cambios a diferentes niveles como por ejemplo el legislativo, entre otros.

Además, el trabajo se centrará también en el análisis de la importancia del sector de la automoción en España, así como una posible visión de futuro a través de la opinión de la población general, así como de un experto en dicho sector.

Como objetivos concretos, podemos detallar los siguientes:

- Establecer diferentes factores del entorno que tengan posible influencia en las ventas de turismos nuevos ordenados dentro de las dimensiones del entorno.
- Analizar la importancia del sector de la automoción en España a nivel económico, y de empleo.

- Establecer una posible visión de futuro sobre la situación de dicho sector, a través de la opinión de la población general y de un experto.
- Realizar una aportación personal general al trabajo gracias a los conocimientos que he interiorizado durante mi formación en la Universidad de León, hacia un trabajo sobre un sector que es cercano, y con el que me siento identificada, no solo por estar empleada en él, si no por tener aficiones relacionadas con dicho sector.

2.METODOLOGÍA

Para realizar este trabajo, además de elaborar una introducción, se han usado diferentes técnicas como las siguientes:

En primer lugar, se utilizarán técnicas exploratorias y descriptivas. Las técnicas exploratorias serán utilizadas para averiguar los factores del entorno que han podido tener influencia en las ventas de turismos nuevos, y adentrarse dentro de los mismos para ver en qué consisten. Las técnicas descriptivas serán utilizadas en la siguiente parte del trabajo para poder plasmar los datos necesarios, en este caso principalmente de las ventas de turismos, y datos económicos sobre la importancia del sector y así poder completar el cuerpo del trabajo.

Es necesario reflejar que se utilizarán fuentes de obtención de información de carácter primario, como la encuesta a la población general, usando herramientas como Google forms, o la entrevista personal al experto en el sector de la automoción. En este caso, se elaborarán preguntas dirigidas a la población general sobre el posible futuro del sector en España, teniendo en cuenta los factores expuestos en el trabajo, para que, a partir de este punto, la población general pueda exponer su punto de vista a cerca de la importancia de cada factor, así como la posibilidad del futuro de este. En cuanto a la entrevista personal, se elaborará una relación de preguntas muy similares a las de la población general, pero siempre teniendo en cuenta que a quien se entrevista es a una persona con experiencia y conocimiento amplio sobre el sector, de tal manera, que se pueda averiguar la misma información que en la encuesta, pero con un punto de vista profesional. Para poder encontrar a un profesional, recurriré a personas que se hayan formado en la Universidad de León y que concretamente, hayan estudiado Ingeniería Mecánica por su cercanía con el sector.

Además, se utilizarán fuentes secundarias, en este caso, entre ellas se encontrarán la Dirección General de Tráfico (Dirección General de Tráfico, 1999), el Instituto Nacional de Estadística (Instituto Nacional de Estadística, 2023), el Boletín Oficial del Estado («Real Decreto 136/2002, de 1 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Sociedades Cooperativas.», 2002), Legislación Europea (EUR-Lex, 2022), el

Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX, 2021) o la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC, 2021). Se han utilizado otras fuentes secundarias, principalmente organismos oficiales o fuentes fiables como las mencionadas anteriormente, pero cabe destacar, que he acudido al centro de documentación del Museo de Historia de la Automoción de Salamanca, donde me han facilitado la consulta de documentos relacionados con este sector como una revista oficial de la Dirección General de Tráfico (Dirección General de Tráfico y Ministerio del Interior, 1988)

Por último, se extraerán las conclusiones con mayor relevancia de la realización de este trabajo.

3.MARCO TEÓRICO

Para poder entender el entorno y todo el documento restante, así como su importancia, se comenzará describiendo que es el entorno y estableciendo un breve pero relevante marco teórico.

El concepto de entorno hace referencia a todo lo que se encuentra fuera de la empresa, entendiéndolo a esta como una organización. Es importante establecer un entorno relevante para el análisis, que será o estará formado por todos los factores externos que tienen influencia en las decisiones y resultados de la empresa. En muchas ocasiones, dichos factores al ser externos se escapan del control de la propia empresa, pero su análisis permitirá identificar oportunidades o amenazas que ejercen los factores sobre la ésta y su éxito.

Para analizar el entorno se pueden tener tres perspectivas: el análisis de los factores y agentes que intervienen en el entorno, las características o atributos del entorno que genera incertidumbre. Se pondrá el foco en la primera, pero, a pesar de ello el resto de las perspectivas se tendrán en cuenta. (Guerras Martín y Navas López, 2022)

También es importante mencionar el concepto de perfil estratégico, en este caso, será un perfil estratégico del entorno. Se trata de una herramienta que tiene como objetivo diagnosticar el entorno general en dos fases. Durante la primera, se construye una lista de factores clave, y durante la segunda se valora el impacto que estos factores tienen en la actuación de la empresa, y así de este modo, se podrán establecer las oportunidades y amenazas. Como los factores pueden ser muy amplios y variados, es importante establecer límites y por ello, se agrupan los factores en seis dimensiones: político-legal, económica, demográfica, sociocultural, tecnológica y medioambiental. A continuación, se detallará cada una de las dimensiones:

- La dimensión político-legal contiene las actuaciones de gobiernos en cuanto a decisiones políticas se refiere, las normas que regulan un país, aspectos de la estabilidad gubernamental, políticas fiscales y monetarias, legislación laboral, bienestar social, etc.
- La dimensión económica se refiere a la naturaleza y la dirección del sistema económico de la empresa y que viene dada por los indicadores principales de

carácter económico: PIB, tasa de inflación, tasa de desempleo, tipos de interés, etc.

- La dimensión demográfica contiene los cambios más importantes en la estructura de la población y recoge variables como, por ejemplo: la pirámide de la población, movimientos de emigración-inmigración, la diversidad étnica, la distribución geográfica, etc.
- La dimensión sociocultural recoge las creencias, valores, actitudes y formas de vida de las personas que forman parte de la sociedad en la que está presente la empresa. Puede contener variables como: la existencia de grupos religiosos diferenciados, los cambios en los modelos familiares, el papel de la mujer en la economía, el estado de salud de la población, etc.
- La dimensión tecnológica puede incluir la inversión pública en I+D, el esfuerzo tecnológico de un país, la infraestructura tanto de tecnología como de telecomunicaciones, las tecnologías de la información y redes, etc.
- La dimensión medioambiental, es una dimensión que ha cobrado importancia en los últimos años, y que se refiere a aspectos tales como la disponibilidad de recursos naturales, las energías renovables, el consumo de energía, la eficiencia energética, el cambio climático, el reciclaje, el tratamiento de residuos, etc. (Guerras Martín y Navas López, 2022)

Después de explicar cada una de las dimensiones, es necesario destacar tres cuestiones importantes sobre las mismas:

- No todos los factores del entorno general afectan de forma relevante a una industria concreta o empresa, por lo que la identificación de estos ha de hacerse para cada caso.
- Similares factores del entorno general pueden tener efectos diferentes en distintas industrias
- El impacto del entorno general puede variar significativamente incluso entre empresas que están dentro de la misma industria. (Guerras Martín y Navas López, 2022)

4.IMPORTANCIA DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO EN ESPAÑA

El sector de la automoción en España es un sector con gran importancia ya que aporta crecimiento y prosperidad a nivel incluso mundial, y también contribuye a nivel social de manera que facilita la movilidad de las personas, es un motor de innovación, generador de empleo y un punto importante en el comercio internacional.(Montoriol Garriga y Díaz, 2021)

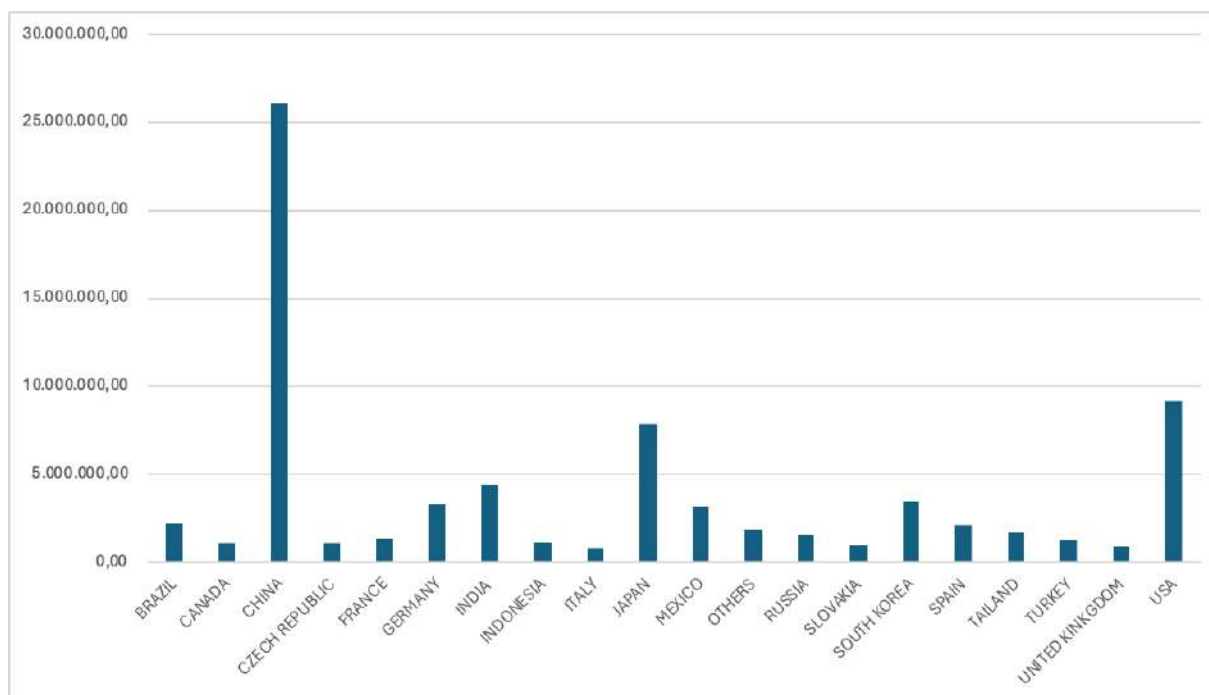
En 2021 España, realizó exportaciones a otros países europeos y también a países de diferente continente, en concreto el 86% de los vehículos y el 60% de los componentes fabricados en España se exportaron en 2021 a todo el mundo. Sus cifras totales de exportaciones incluyen turismos, vehículos comerciales y vehículos industriales. Los países europeos a los que más exportó España vehículos fueron Francia con 336.052 unidades, Alemania con 318.536 unidades e Italia con. 221.066 unidades. Además de eso, al continente asiático exportó 32.891 unidades y a Oceanía 12.326 unidades.

Por otro lado, en España este sector representa un 10% del PIB español y contiene una cifra importante del total de exportaciones, ya que un 18% de las exportaciones totales que realiza España son solo de dicho sector.(ICEX, 2021)

Más allá de los datos económicos concretos, existen puntos positivos de este sector en España, y destacan cuatro:

- Es un líder industrial: España es el segundo país que más vehículos fabrica en Europa y el noveno país del mundo en este ámbito (Datosmacro.com, s. f). Existen en España 17 plantas de fabricación de vehículos de las principales marcas de vehículos del mundo que se han instalado en el país, entre las cuales se encuentran: Peugeot, Opel, Citroën, Seat, Volkswagen, Renault, Ford, Mercedes, Nissan...(Clicars, 2022; ICEX, 2021)

Gráfico 4.1- 20 países que más producción tienen de vehículos (año 2021)



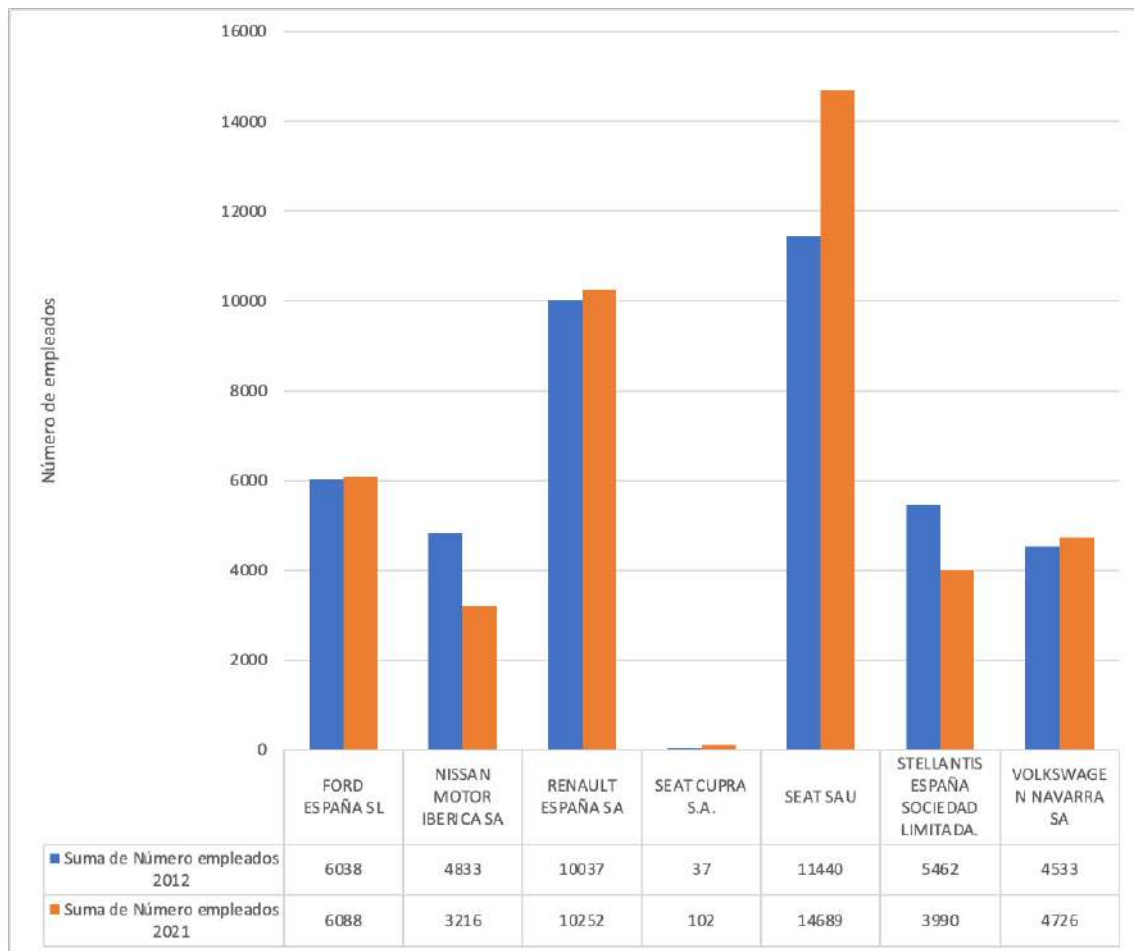
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Datosmacro.com

- La exportación y/o logística: como ya se mencionó anteriormente, las cifras a niveles de exportaciones son importantes, y cabe destacar que además de eso, más de 5 millones de vehículos se transportan todos los años por territorio español. Por otro lado, la inversión pública y privada en infraestructuras logísticas se considera objetivo estratégico para mantener la competitividad del sector. (ICEX, 2021)
- I+D+i: además de tener 17 plantas de las principales marcas, dichas plantas están entre las más automatizadas de Europa, así como que el país es uno de los que más invierte en modernización y automatización e I+D+i en los sectores industriales. *“El avance tecnológico del sector se basa en una avanzada red de Universidades, Centros Tecnológicos y clústers industriales”*(ICEX, 2021)
- Sector de Componentes: este punto positivo se basa en que tenemos en España 1.000 proveedores pertenecientes a 720 grupos de empresa que están instalados en el país, y que son quienes dan suministro de componentes a este sector en las plantas de fabricación. También para los componentes hay una alta inversión en I+D+i, y de un total de 37.170 millones de euros facturados en 2019, un 4,2% fue destinado a la I+D+i.(ICEX, 2021)

Como ya se mencionó anteriormente, en este sector se genera una cantidad importante de empleo, y consta de 17 plantas de las principales marcas. Es por ello, que a continuación se mostrarán datos de algunas de estas marcas para constatar en mayor medida la importancia del sector. Dichos datos, serán de 2012 y 2021 para poder apreciar el cambio positivo o negativo de dichos datos y por tanto la situación de dichas empresas.

En primer lugar, se muestran datos del número de empleados mediante un gráfico y su correspondiente tabla debajo del mismo:

Gráfico 4.2- Número de empleados en 2012 y 2021 de las principales empresas del sector de la automoción en España



Fuente: Elaboración propia a partir de la fuente Datosmacro.com

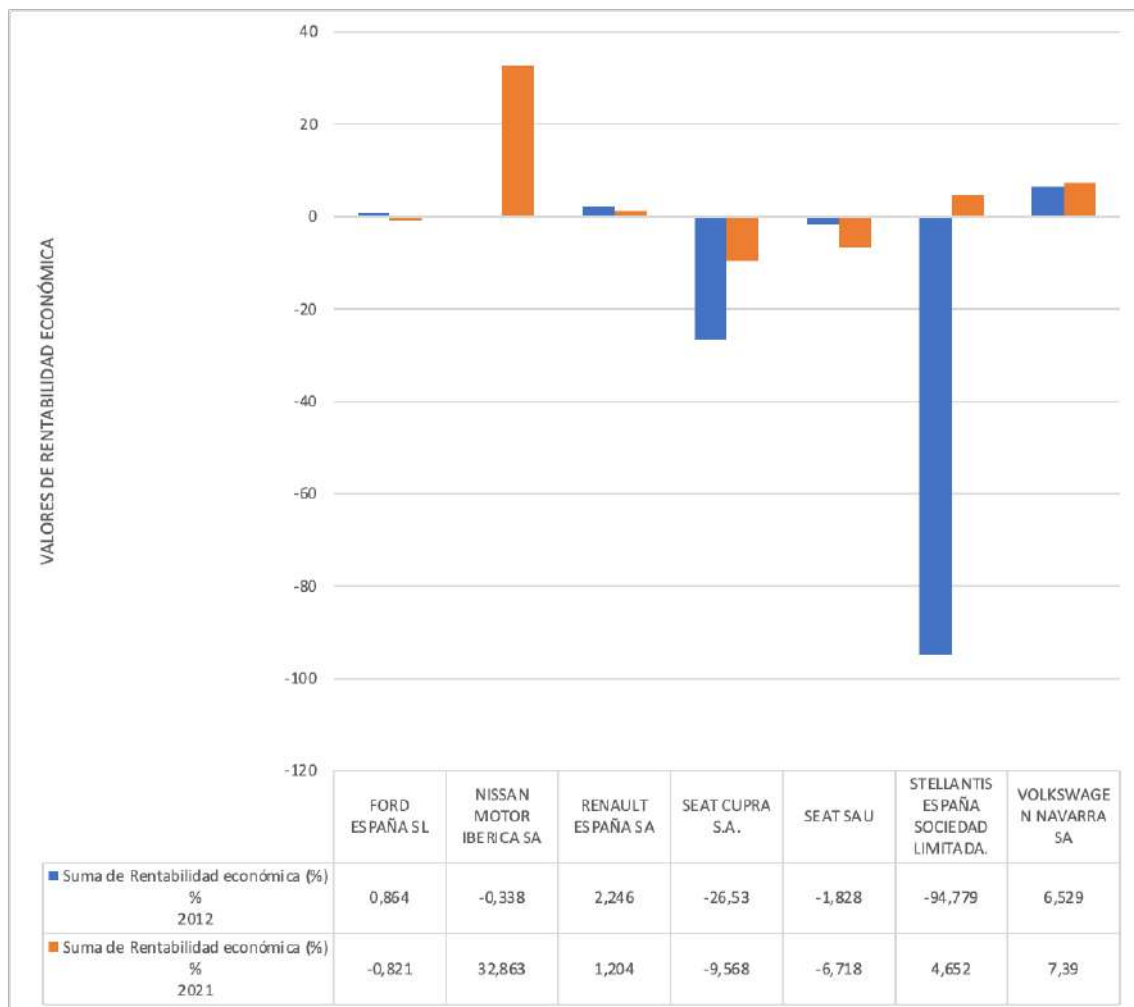
A la vista de este gráfico y de la correspondiente tabla, se puede apreciar como en 4 de las empresas (Renault España, Seat Cupra S.A, Volkswagen y Seat SAU) ha habido un

aumento del número de empleados siendo este más prominente en la empresa Seat SAU. Por otro lado, cabe destacar que Ford no ha sufrido apenas variación reseñable y en cuanto a Nissan Motor Iberica S.A y Stellantis España S.L, ambas han sufrido una disminución de sus empleados.

En resumen, 4 de las 7 empresas presentadas anteriormente, han experimentado un aumento en sus empleados, por lo que posiblemente, se puede justificar de este modo que es un sector que genera empleo y por ello su importancia.

Además de los datos sobre los empleados, a continuación, se presentarán datos sobre la rentabilidad económica y financiera de dichas empresas (SABI Informa, s. f.).

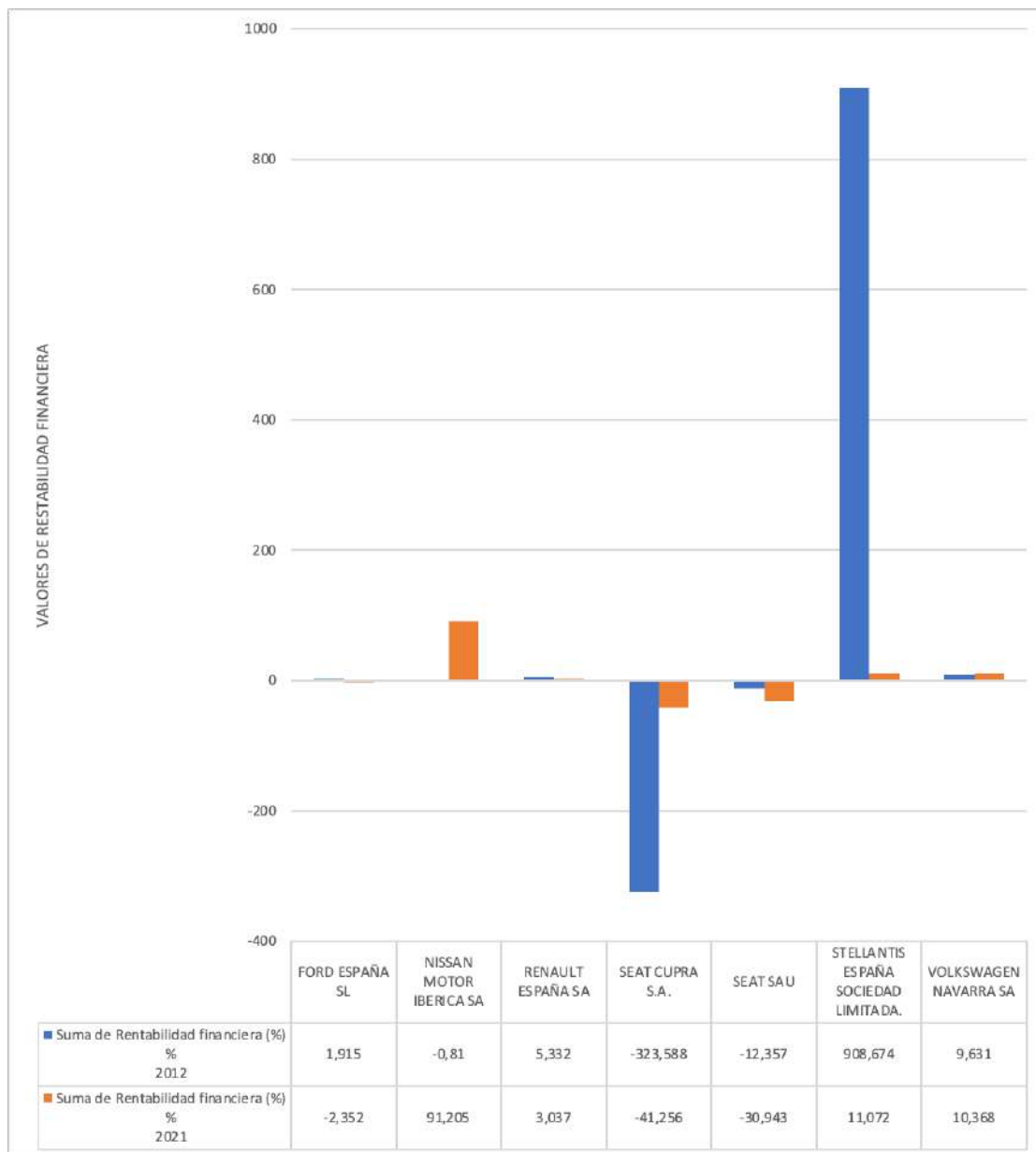
Gráfico 4.3- Rentabilidad Económica en 2021 y 2012 de las principales empresas del sector de la automoción



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la fuente SABI Informa

A vista del gráfico y su correspondiente tabla, se puede apreciar como la tendencia de la rentabilidad es de aumento, ya que en comparación con 2012, en 2021, ha habido tres empresas que han sufrido un aumento como Nissan Motor Ibérica S.A, Stellantis España S.L y Volkswagen Navarra S.A. Por otro lado, el resto de las empresas han sufrido una disminución de su rentabilidad como Renault España S.A y Seat SAU, y en concreto, Seat Cupra S.A continua con una rentabilidad negativa, pero lo hace en menor medida. En resumen 3/7 empresas han experimentado un aumento de la rentabilidad económica.

Gráfico 4.4- Rentabilidad Financiera en 2021 y 2012 de las principales empresas del sector de la automoción



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la fuente SABI Informa

En dicho gráfico y su tabla, se aprecia como la única empresa que ha aumentado la rentabilidad financiera es Nissan Motor Ibérica S.A, el resto de las empresas no han obtenido tan buenos resultados en dicha rentabilidad. Por tanto, se puede afirmar que, una de las siete empresas ha mejorado sus resultados de rentabilidad financiera.

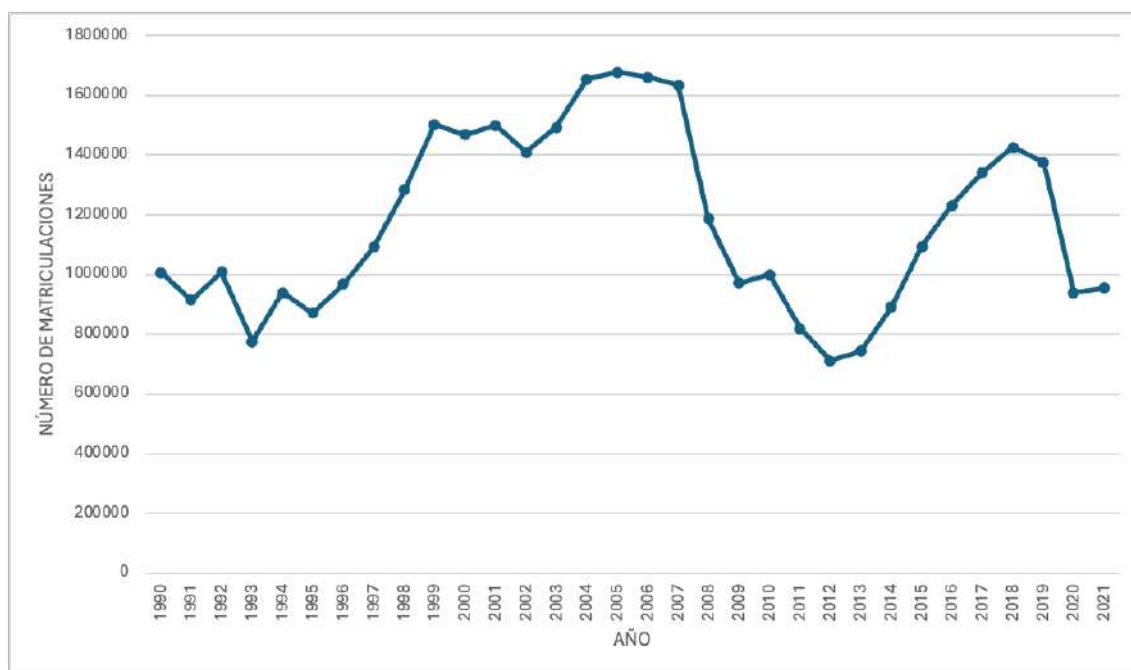
4.1 DATOS DE VENTAS DE AUTOMÓVILES ENTRE 1986 Y LA ACTUALIDAD

4.1.1 Ventas en España

Para poder aportar datos sobre las ventas en España, se han extraído datos de las matriculaciones de vehículos nuevos, concretamente turismos, pero antes de exponerlos, se aportará una pequeña definición.

Según la Dirección General de Tráfico, *“La matriculación de un vehículo es un requisito previo a que puedas circular con él. Debes matricular y colocar las placas de matrícula antes de circular con cualquier vehículo a motor, así como remolques y semirremolques de masa máxima autorizada superior a 750 kilogramos”* (2020b) Cada vehículo matriculado se considera como un vehículo nuevo en circulación y por tanto, como un vehículo con nuevo propietario. Es por ello que se expondrán estos datos como ventas de vehículos nuevos en España. (Se aportan datos desde 1990 por no hallar anteriores).

Gráfico 4.5- Número de turismos nuevos matriculados en España (1990-2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la fuente SABI Informa

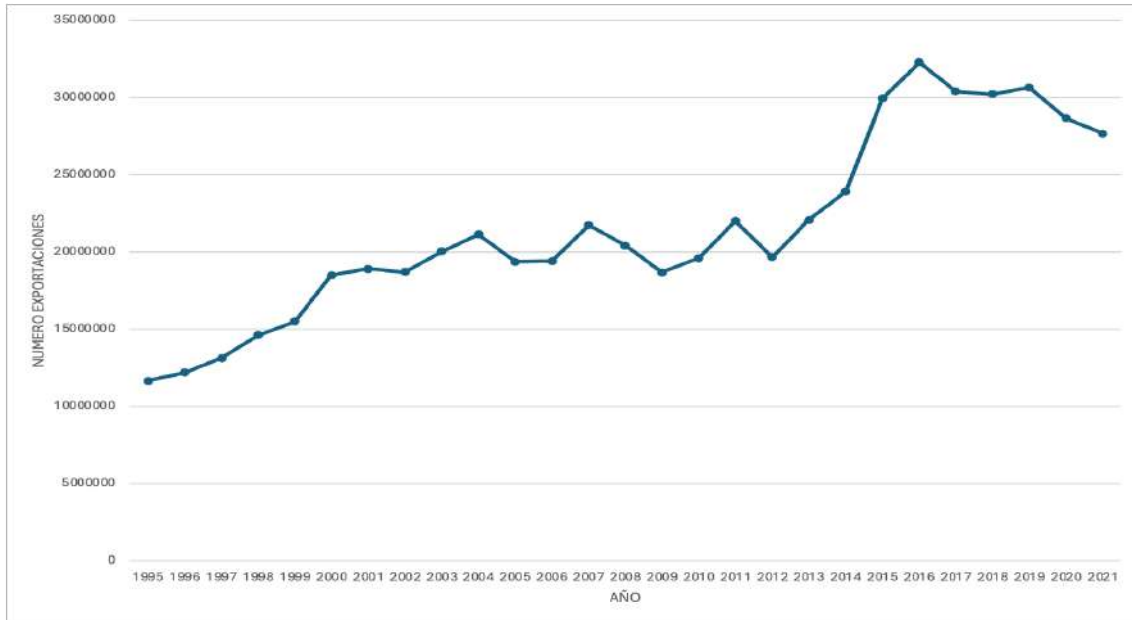
A la vista del gráfico y los datos expuestos anteriormente se destacan cinco tendencias diferentes a lo largo del periodo temporal destacado. Entre 1990 y 1993 se aprecia un descenso de los turismos matriculados y por tanto de las ventas de los mismos. Entre 1994 y 2007 la tendencia general es creciente, hay un aumento de las matriculaciones de vehículos (turismos) nuevos y por tanto un aumento de las ventas. Entre 2008 y 2012 la tendencia es decreciente, es decir, se han vendido en esos años menos vehículos. Entre 2012 y 2018 vuelve a aumentar las matriculaciones de vehículos y por último, a partir de 2019 se vuelve a transformar la tendencia en decreciente. Cabe mencionar que en 2020 y 2021 hay cifras muy cercanas, pero no se puede afirmar que se haya estancado ya que no hay suficientes datos para ver una tendencia estable.

4.1.2 Exportaciones Españolas

Las exportaciones españolas de turismos al resto del mundo se engloban entre 1995 y 2001 y se presentan los datos tanto en un gráfico como en su correspondiente tabla. Cabe destacar que los datos han sido extraídos de la base de datos de comercio internacional Data Comex. Además, el producto escogido ha sido de la nomenclatura Taric, en concreto

“8703 Automóviles de turismo y demás”. (Se aportan datos desde 1990 por no hallar anteriores).

Gráfico 4.6- Número de exportaciones de turismos de España al resto del mundo (1995-2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la fuente DataComex

La tendencia general es creciente, pero se puede apreciar como el crecimiento es más pronunciado a partir de aproximadamente el año 2013. Cabe mencionar que a partir de 2017 la tendencia cambia y comienzan a descender las exportaciones de turismos, por tanto, la tendencia es decreciente y se exporta menos.

5.DIMENSIONES O FACTORES DEL ENTORNO GENERAL

5.1 DIMENSIÓN TECNOLÓGICA

5.1.1 La búsqueda de la seguridad vial y la comodidad en el automóvil

El año 1986, en concreto en este factor, se convierte en un año clave debido a la celebración del año europeo de la seguridad vial, ya que se hace obligatoria la ITV (Inspección Técnica de Vehículos), lo que supuso un punto a favor de la seguridad vial. Los vehículos de más de 5 años pasaron en ese año a tener la obligatoriedad de ser inspeccionados.(Dirección General de Tráfico y Ministerio del Interior, 2018)

En 1987, las ITV llevadas a cabo detectaron que aproximadamente un 24% de los vehículos tenían algún fallo en la dirección y un 23% en los frenos, elementos que son claves en la seguridad de un vehículo. Además, un 30% de los vehículos han sido declarados no aptos¹. Por otro lado, de los 2 millones de coches obligados a acudir a la ITV, solo acudieron aproximadamente 1 millón 200 mil, es decir, un 56%. El 44% que no acudió, según la fuente de donde se obtuvo esta información, puede deberse a que se deshicieron del vehículo por ser viejo.(Dirección General de Tráfico y Ministerio del Interior, 1988)

Una inspección técnica de vehículos puede tener tres calificaciones posibles, siendo estas: Inspección favorable, desfavorable o negativa. Aquellos vehículos que obtengan la inspección favorable será debido a que el vehículo se encuentra en perfectas condiciones para circular de manera segura por las vías de circulación, es decir, es seguro y no tiene que acudir a la ITV hasta la próxima visita dentro del plazo establecido. Por otro lado, los vehículos que obtengan una inspección desfavorable, será debido a que el vehículo pone en peligro la seguridad vial (tanto la de los ocupantes del vehículo como la del resto de conductores) por tener defectos graves, de tal manera que, deben solucionar esos defectos y volver a pasa la inspección para poder volver a circular. Por último, la inspección negativa se otorga a aquellos vehículos que suponga “*un riesgo directo e inmediato para la seguridad vial*” de tal manera que se retira inmediatamente de la circulación hasta que

¹ Dichos datos en porcentaje son solo de los vehículos obligados a pasar la ITV.

se subsanen los errores. La diferencia entre inspección desfavorable y la inspección negativa, supone que en la primera el vehículo podrá circular para acudir a subsanar los defectos, y en la segunda no podrá hacerlo de ningún modo dado que supone un alto peligro su circulación.(J.M.M, 2023)

Además de la incorporación de la ITV de manera obligatoria, a lo largo de los años los vehículos han cambiado y se han incorporado elementos que aportan comodidad y seguridad para los usuarios del vehículo y el resto de usuarios de las carreteras.

Además de la ITV, ha habido elementos que han hecho evolucionar a los vehículos por su incorporación en los mismos, y que también han supuesto un aumento en la comodidad de uso de estos, pero también un aumento importante de la seguridad vial.

A continuación, de manera cronológica se expondrán los elementos más importantes incorporados a los vehículos:

En 1981, se incorpora el airbag del conductor a los vehículos como medida de seguridad. Este elemento *“El airbag (que complementa al cinturón, nunca lo sustituye) es una bolsa de gas que se hincha inmediatamente frente al conductor y/o los pasajeros en caso de choque frontal y en ocasiones, en otros tipos de impacto”*. El airbag sirve principalmente para cuatro cosas: absorbe la energía cinética del cuerpo, evita un impacto contra elementos reduce el riesgo de heridas y disminuye el movimiento de la cabeza evitando así riesgo de lesiones cervicales.(Ministerio del Interior y Dirección General de Tráfico, s. f.)

En ese año, en el salón de Ginebra, la marca alemana Mercedes-Benz sorprendía con la propuesta de dicho elemento para la seguridad del conductor, el cual, *“en su nacimiento sólo se trataba de una innovación considerada un extra”*. Años más tarde, en 1987, se incorporaba ese elemento para proteger también al copiloto, en 1993 la marca mencionada, desarrollaba el primer airbag lateral y en 2011 el primer airbag lateral de cabeza y tórax, otro extra de seguridad para los ocupantes del vehículo. (Basco, 2017)

Otro dato importante de mencionar es que en 2006 se hizo obligatorio que todos los vehículos lo tuviesen instalado, lo que aumentó notablemente la seguridad, ya que, a partir de ese momento, se inspeccionaría también su tenencia y funcionamiento en la ITV.(Ministerio del Interior y Dirección General de Tráfico, s. f.)

En 1990, se incorpora el GPS en los automóviles gracias a la marca Mazda (desde los años 60 establecida también en Europa), el cual se instaló por primera vez en un vehículo que la marca llamó “Cosmo”, de tal manera que, aportaba mayor comodidad en la movilidad al usuario y supuso una evolución en la tecnología automotriz. (Gutiérrez, 2021)

En 1995, el control electrónico de estabilidad (ESP) es desarrollado por la marca Bosch. Se trata de un sistema que mejora la estabilidad del vehículo, y así evita que se pierda el control de este cuando existe pérdida de tracción en las ruedas. (Compramostu coche, 2019). Según Rubén Fidalgo, autor de un artículo en la revista Autocasión, el ESP en Europa, *“ha salvado hasta hoy más de 8.500 vidas y ha evitado más de un cuarto de millón de accidentes de tráfico. Esto convierte al control de estabilidad en el sistema de seguridad más importante en el vehículo después del cinturón de seguridad, incluso por encima del airbag”* (2016)

En 2003, incorpora por primera vez a su modelo de producción en serie “Toyota Prius”, los sensores de aparcamiento, un elemento que se incorpora en el parachoques del automóvil y que utiliza tecnología ultrasónica para medir la distancia entre la carrocería y los obstáculos, de tal manera que, mientras más se acerca la carrocería a dichos obstáculos, más continuado se vuelve el pitido que se emite. Supuso un avance en la tecnología del automóvil, pero también otro punto a favor de la comodidad en el uso del vehículo, ya que, tiene beneficios como: el aumento de la confianza del conductor, la reducción de los puntos ciegos, la reducción del estrés asociado con aparcar marcha atrás... (Blázquez, 2020)

En 2010, se incorporan los sistemas para prevenir colisiones. Un ejemplo de ello fue la marca Nissan, que desarrolló este sistema con el objetivo de prevenir los accidentes por alcance, y lo hicieron bajo su concepto Safety Shield, basado en la idea de que los “vehículos ayudan a proteger a las personas”. El funcionamiento consiste en evitar que el conductor choque con el vehículo que le precede, y en este caso, el vehículo emite señales visuales y sonoras para advertir al conductor del peligro y eleva forzosamente el pedal del acelerador, pero solo funciona hasta aproximadamente los 60km/h según la marca. Si

el peligro de colisión existiese de manera inminente, además de lo anterior, se produce un refuerzo de la frenada y tensión en el cinturón. (AutoBild, 2010)

En 2018, se añade como elemento de seguridad la E-call a los vehículos. El reglamento de la UE 2015/758 relativo a este elemento, obliga a todos los fabricantes a incluir este sistema eCall basado en el número 112, de tal forma que se active de manera automática en caso de detectar una accidente grave o de manera manual por uno de los ocupantes del vehículo. Además se requiere que si falla este sistema, el vehículo avise a los ocupantes y que cualquier dato personal tratado a través de este sistema cumpla con la protección de datos e intimidad de la UE. *“Desde el 31 de marzo de 2018, solo se concede la homologación de tipo UE a los vehículos y sistemas eCall que se ajusten al presente Reglamento”*.(EUR-Lex, 2021)

Además de estos elementos de seguridad y de todo lo mencionado anteriormente, también existía un plan de carreteras en 1983, antes de la entrada en 1986 de España en la CEE (Comunidad Económica Europea). Dicho plan, estaba destinado a la creación de 20.000 km de red de autovías y autopistas para una mayor comodidad y seguridad a la hora de viajar. A finales de 1987, ya se habían construido 3.733km de dicha red, de los cuales, 483 ya se habían construido en el año 1983. Por ejemplo, dos tramos importantes fueron los que unían Madrid con Burgos y Madrid con Zaragoza.

Otro de los objetivos de crear esta red, era acercar a España al resto de socios comunitarios. Después de la entrada de España en la CEE, ya había diferentes ayudas para la construcción y mejora de las carreteras, en concreto dos. La primera de las ayudas fue el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el cual, aportó a las autonomías 26 millones de pesetas durante 1986 y se incrementó la aportación en 1987. La segunda de las ayudas fue los préstamos y subvenciones concedidos por la CEE para la mejora de rutas (por ejemplo, para la mejora de la ruta Madrid-Extremadura).(G Berges y Hernández, 1988)

5.2 DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL Y POLÍTICO-LEGAL

5.2.1 La preocupación social por el medioambiente y los cambios legislativos sobre emisiones contaminantes.

En la actualidad existe una gran preocupación por el medioambiente ya que el cambio climático es un factor que está en proceso según los expertos, y por lo cual, tanto la población general como los gobiernos deben tomar conciencia.

Desde la página del gobierno de España se exponen cuestiones sobre este tema dada la preocupación. El cambio climático se trata de una realidad observable que se puede ver en todo el planeta en forma de: aumento de temperaturas, aumento del nivel del mar, fenómenos extremos, movimiento y desaparición de especies... Incluso, se espera que en un futuro disminuyan las precipitaciones, la nubosidad, haya mayores temporadas de sequía, olas de calor más extensas y con temperaturas más elevadas...(Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, s. f.)

Dicha preocupación no es solo una cuestión de la actualidad ni es una cuestión a nivel europeo, incluso con anterioridad a 1986, concretamente en 1972 las Naciones Unidas estableció a nivel internacional un Programa para el medio ambiente donde detallaba aspectos como: la evolución de ciertos planteamientos sobre el medio ambiente, los problemas medioambientales y las tendencias del mismo, posibles medidas a adoptar...(UNEP, 1982). Además, en 1992, países de muchas partes del mundo adaptaron medidas contenidas en un gran acuerdo con el propósito de paliar el cambio climático, y se llamó “Convención Macro de Naciones Unidas sobre Cambio Climático”(Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, s. f.)

También en los últimos años se han celebrado conferencias de las Naciones Unidas con este mismo motivo, como por ejemplo en 2021, la COP 26, conferencia en la que participaron más de 120 líderes mundiales y abordaron temas como: la intensificación de la acción por el clima, el abandono de los combustibles fósiles, el compromiso de descarbonizar el transporte por carretera para 2040 (con coches de emisiones 0), los bosques...(Naciones Unidas, s. f.)

Es importante mencionar que desde que España entró en 1986 en la Comunidad Económica Europea (CEE), actual Unión Europea (UE), ha habido normativa europea que todos los miembros de la actual UE y en aquel momento CEE tuvieron que adoptar en materia de emisiones de gases en vehículos, que, como se ha mencionado anteriormente, forma parte de una de las cuestiones a tratar cuando se habla de cambio climático, y como existía y existe la preocupación por reducir el impacto de las emisiones de los vehículos, cada vez se imponen requisitos medioambientales más estrictos a través de reglamentos y directivas. Dada la temática del presente documento, se mencionará dicha normativa.

Antes de mencionarla, es importante explicar la diferencia entre una directiva y un reglamento, dos de las posibles normativas europeas que pueden adoptar los estados miembros cuando son aprobadas.

Una directiva se diferencia de un reglamento porque la directiva no se aplica directamente en los Estados miembros, hace falta trasponerla al derecho nacional de cada estado antes de ser aplicada, sin embargo, el reglamento se aplica en los estados miembros de manera directa tras su entrada en vigor. (EUR-Lex, 2022)

En primer lugar, se encuentra la Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor. Dicha directiva estuvo en vigor hasta el 1 de enero de 2013, pero ha sido derogada y aprobada otra en su lugar.

En segundo lugar, se encuentra la normativa que sustituye la de 1970, que es el Reglamento (CE) n o 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. («Reglamento (CE) n o 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007 , sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y

Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos», 2007)

En general, ha habido varias normas relativas a las emisiones llamadas “Normas Euro”, y la primera, la norma “Euro 0” para el control de las emisiones contaminantes de los vehículos fue aprobada en 1988. Desde entonces, las normas han ido evolucionando y se han ido numerando a través de los números romanos.

Dichas normas miden todos los gases que son producidos por los coches, como el dióxido de carbono, óxido de nitrógeno, partículas en suspensión... Cada norma tenía establecidos unos límites que han ido cambiando con el paso del tiempo y la actualización de dichas normas o la aparición de nuevas normas. (RACE, 2023)

A continuación, se va a mostrar una tabla con las diferentes normas y su fecha de entrada en vigor para los coches:

Tabla 5.1- Normas EURO y su fecha de entrada en vigor

NORMA	FECHA ENTRADA EN VIGOR
EURO I	jul-92
EURO II	ene-96
EURO III	ene-00
EURO IV	ene-05
EURO V	sept-09
EURO VI	sept-14

Fuente: Elaboración propia a partir de la fuente RACE

El objetivo principal de estas normas es que cada vez los coches sean más limpios y tengan valores más bajos en sus emisiones, de tal manera que un coche que cumpla la normativa Euro VI, será más limpio y con menos emisiones que un coche que cumpla la norma Euro V. En 2009, cuando se aprobó la norma Euro V, se obligó por ejemplo a incorporar en los vehículos diésel el filtro de partículas, y en los vehículos de gasolina la inyección electrónica directa. (RACE, 2023)

En la actualidad se encuentra en vigor la norma Euro VI, pero se han tomado otras medidas en España, como la clasificación de los vehículos a través de unos distintivos de carácter ambiental. Según la Dirección General de Tráfico “*el distintivo ambiental tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio*

ambiente y ser un instrumento eficaz al servicio de las políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico en episodios de alta contaminación, como de promoción de nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente” (2020a)

En algunas ciudades, como por ejemplo Madrid, ya se hace uso de dichos distintivos para prohibir la circulación por una zona determinada llamada “Zona de Bajas Emisiones” o “ZBE”. Las etiquetas existentes son las siguientes: 0, ECO, B y C.

En la zona “ZBE Distrito Centro” solo pueden circular aquellos turismos que poseen la etiqueta ECO y etiqueta 0 sin restricción como normal general. Los turismos que tienen la etiqueta C y B no pueden acceder salvo casos excepcionales que serán autorizados.(Comunidad de Madrid, s. f.)

Además, es importante mencionar, que dicha etiqueta se otorga a nivel nacional a aquellos vehículos que cumplen determinados requisitos, e incluso hay vehículos a los cuales no tienen el derecho de poseer dicha etiqueta.

Según la Dirección General de tráfico la etiqueta se otorga a los vehículos según los siguientes criterios, cito textualmente:

“Etiqueta 0 emisiones, Azul: Identifica a los vehículos más eficientes. Tendrán derecho a esta etiqueta eléctricos de batería (BEV), eléctricos de autonomía extendida (REEV), eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía de 40 km o vehículos de pila de combustible”

“Etiqueta Eco: Los siguientes en el escalón de eficiencia, se trata en su mayoría de vehículos híbridos, gas o ambos. Tendrán derecho a esta etiqueta eléctricos enchufables con autonomía inferior a 40 km, híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural y gas (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). Deben cumplir los criterios de la etiqueta C.”

“Etiqueta C, Verde: Vehículos de combustión interna que cumplen con las últimas emisiones EURO. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de septiembre de 2015. Vehículos de más de 8 plazas, excluido el conductor, y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2014.”

“Etiqueta B, Amarilla: Vehículos de combustión interna que, si bien no cumplen con las últimas especificaciones de las emisiones EURO, sí que lo hacen con anteriores. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas desde el 1 de enero de 2001 y diésel a partir de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2006.”(2020a)

El resto de los vehículos que no se encuentren en los criterios mencionados anteriormente, no poseen ningún distintivo ambiental ya que no se considera vehículo limpio, y en España, dichos vehículos son un 50% del total.(Dirección General de Tráfico, 2020a)

5.3 DIMENSIÓN ECONÓMICA

5.3.1 El poder adquisitivo en España

La demanda de automóviles de un país es un claro indicador de la situación económica del mismo, ya que la compra de un automóvil, para las familias, puede considerarse la segunda inversión más importante, sólo por detrás de la vivienda. (Vidal Fierro, 2018)

Un factor que puede ser influyente de manera positiva o negativa es el poder adquisitivo, y para poder ver su influencia, se presentarán datos de la variación del IPC y de los salarios mínimos desde 1986 hasta 2022.

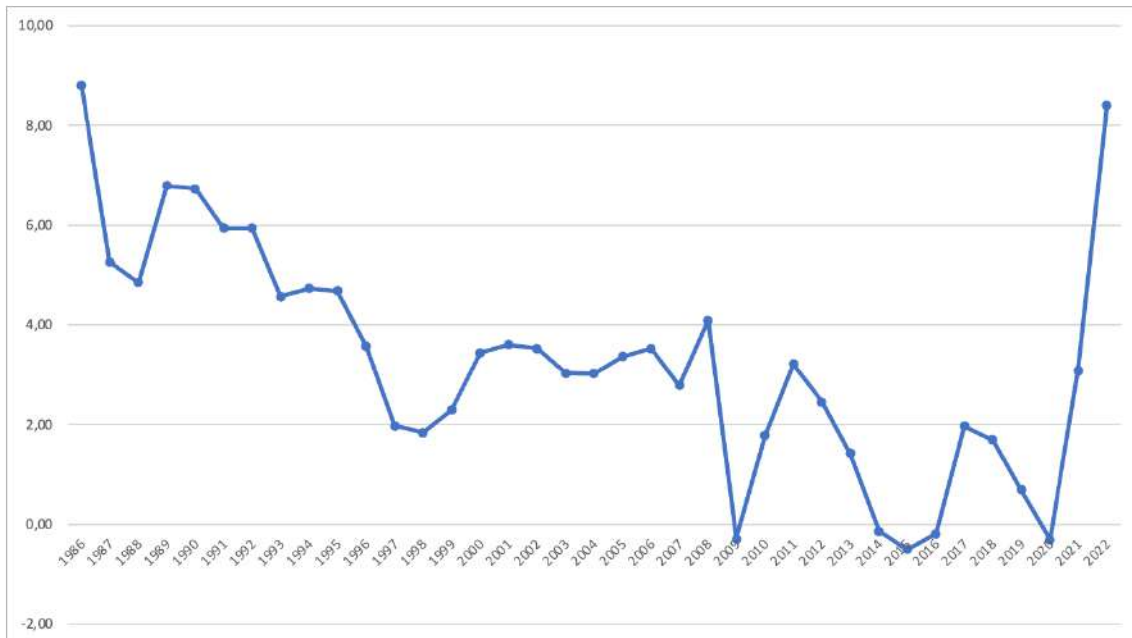
Antes de comenzar a presentar datos, se definirán dos conceptos básicos mencionados anteriormente en este apartado:

Según Ignacio González Veiga, subdirector General de Precios y Presupuestos Familiares del INE, *“El Índice de Precios de Consumo (IPC) tiene como objetivo principal la estimación de la evolución en el tiempo de los precios de los bienes y servicios que los hogares dedican al consumo”*.(2018)

Por otro lado, el salario mínimo se define como *“El salario mínimo interprofesional (SMI) fija la cuantía retributiva mínima que percibirá el trabajador referido a la jornada legal de trabajo”*. Además, el Gobierno se encarga de regularlo anualmente, teniendo en cuenta el Índice de Precios al Consumo, así como otros factores que se consideran de influencia.(Instituto Nacional de Estadística, s. f.)

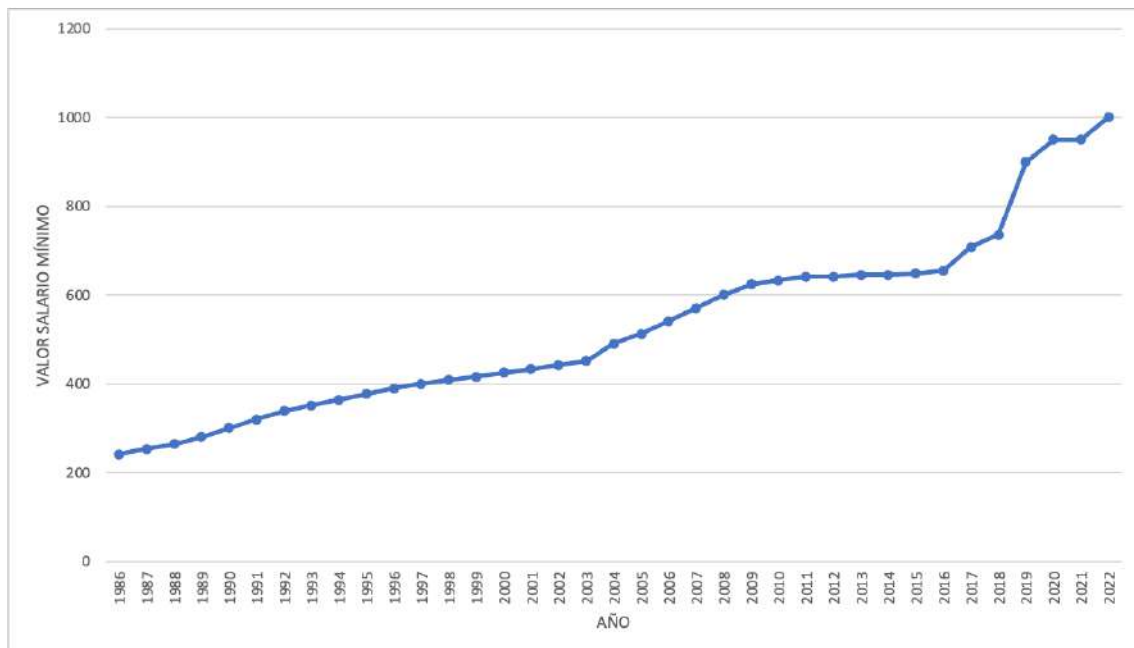
A continuación, se presentarán datos de la variación media del IPC desde 1986 hasta 2022 en un gráfico, y otro gráfico de la evolución del salario mínimo interprofesional en España desde 1986 hasta 2022.

Gráfico 5.1- Variación media del IPC en España (1986-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de la fuente Instituto Nacional de Estadística

Gráfico 5.2- Evolución del salario mínimo interprofesional (euros) 1986-2022



Fuente: Elaboración propia a partir de la fuente Real Ilustre Colegio de Abogados de Zaragoza

La variación del IPC tiene dos tendencias generales a la vista de la gráfica. La primera tendencia es decreciente a nivel general, ya que desde 1986 hasta 2020 se observa el decrecimiento en general. Después de 2020, la tendencia cambia por completo a creciente. Es por tanto, que los bienes y servicios que se dedican en los hogares al consumo, han disminuido su precio en términos generales entre 1986 y 2020, pero a partir de 2021 ocurre todo lo contrario.

En cuanto al salario mínimo interprofesional (mensual), en la gráfica se aprecia una tendencia general, la cual es creciente entre 1986 y 2022.

A modo de análisis, si el salario mínimo aumenta y los precios disminuyen, el poder adquisitivo aumenta, aunque, desde 2021 los precios de los bienes de consumo en hogares están aumentando, por tanto, el poder adquisitivo está disminuyendo, pero, si miramos antes de esa fecha, en términos generales, la situación es la contraria. Hay que mencionar que, en este documento, no se darán detalles porcentuales de dicha situación, es decir, no se especificará cuánto aumenta o disminuye el poder adquisitivo en porcentajes.

5.3.2 El precio de los combustibles

Los automóviles se propulsan mediante dos tipos de motores: el motor térmico, donde el combustible reacciona con un comburente (normalmente el oxígeno del aire), y gracias a dicha reacción parte de la energía de los reactivos es liberada en forma de energía térmica, para luego ser transformada en el motor a energía mecánica. El otro tipo de motor es el eléctrico, para el cual se usan baterías que tienen ciclos de carga y descarga, y en esta última, la energía interna es transformada en energía eléctrica, para luego convertirse en el motor en energía mecánica. (Kanglei, 2010)

En este caso, el precio de los combustibles puede ser un factor que afecte positiva o negativamente a las ventas de vehículos. Por ejemplo, si un combustible concreto aumenta mucho su precio, el coste del repostaje (teniendo en cuenta siempre los mismos litros) se elevaría, y si esta situación se mantuviese, podría ser una razón de peso en un país para que los ciudadanos se planteasen cambiar el vehículo a uno nuevo que consuma menos o con otro tipo de combustible. Es por eso, que se ha incluido este factor, y en el cual se analizará que evolución ha tenido en España el precio de los combustibles y si eso ha tenido algún tipo de repercusión en las ventas.

Se ha obtenido información de una nota que refleja de manera histórica el precio del gasóleo de automoción entre 1960 y 2011, pero dada la cronología del presente trabajo, se extraerán datos desde 1986 hasta 2011 únicamente. Además, es importante mencionar, que dichos datos pertenecen a España y Baleares. A continuación, se mostrarán varias tablas de elaboración propia a partir de datos obtenidos de una nota elaborada por E. Matilla Prieto y publicada en la página web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.(s. f.)

Tabla 5.2- Precios nominales (en ptas y cts de euro) en orden cronológico (PVP/litro)

AÑO	MEDIA ANUAL	MONEDA
1986	60	PTA
1987	58	PTA
1988	56	PTA
1989	57	PTA
1990	61,2	PTA
1991	69,3	PTA
1992	73,6	PTA
1993	81,3	PTA
1994	81,4	PTA
1995	82,1	PTA
1996	90,1	PTA
1997	93,8	PTA
1998	88,9	PTA
1999	95	PTA
2000	116,7	PTA
2001	116,3	PTA
2002	69,5	CTS EURO
2003	70,4	CTS EURO
2004	75,9	CTS EURO
2005	90	CTS EURO
2006	95,7	CTS EURO
2007	97	CTS EURO
2008	114,1	CTS EURO
2009	91,2	CTS EURO
2010	107,5	CTS EURO
2011	126,7	CTS EURO

Fuente: Elaboración propia a partir de una nota de E.Matilla Prieto

Los datos que se presentan en la tabla anterior, los precios nominales se han expuesto en dos monedas diferentes, ya que, en España, el 1 de enero de 2002 entraron en circulación billetes y monedas de euro, y por tanto pasó a ser la única moneda de curso legal en el país. (Banco de España, s. f.). Para poder facilitar el análisis de estos precios, se han extraído datos de la misma fuente con la que se elaboró la tabla anterior, y se han elaborado dos tablas de precios reales en céntimos de euro a valores de 2010.

Tabla 5.3- Precios reales (cts de euro) en orden creciente (PVP/litro)

AÑO	MED.ANUAL	MONEDA
1989	92,2	CTS EURO
1990	92,7	CTS EURO
1988	96,8	CTS EURO
1995	96,8	CTS EURO
1998	97,5	CTS EURO
1991	99,2	CTS EURO
1992	99,5	CTS EURO
1994	100,5	CTS EURO
1999	101,7	CTS EURO
1996	102,6	CTS EURO
1997	104,7	CTS EURO
1993	105	CTS EURO
1987	105,1	CTS EURO
2003	109,8	CTS EURO
2002	111,7	CTS EURO
1986	114,5	CTS EURO
2004	114,7	CTS EURO
2001	116,3	CTS EURO
2000	120,9	CTS EURO
2009	120,9	CTS EURO
2005	131,6	CTS EURO
2007	133,4	CTS EURO
2006	135,4	CTS EURO
2010	140	CTS EURO
2008	150,8	CTS EURO
2011	159,9	CTS EURO

Fuente: Elaboración propia a partir de una nota de E.Matilla Prieto

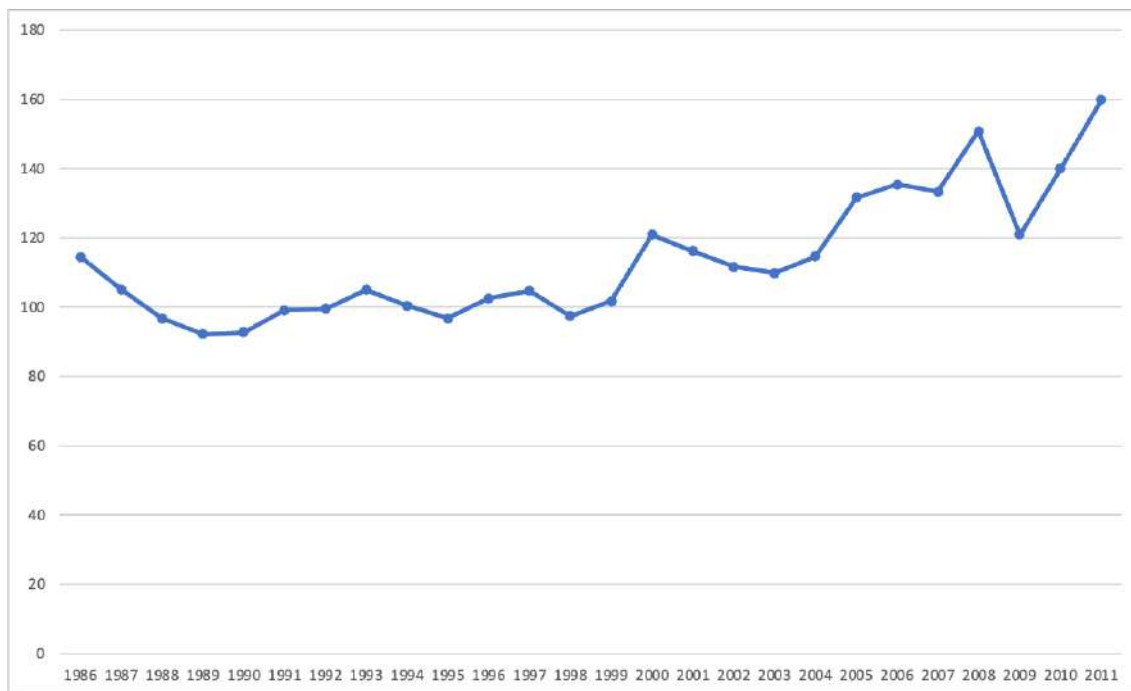
Tabla 5.4- Precios reales (cts de euro) en orden cronológico (PVP/litro)

AÑO	MED.ANUAL	MONEDA
1986	114,5	CTS EURO
1987	105,1	CTS EURO
1988	96,8	CTS EURO
1989	92,2	CTS EURO
1990	92,7	CTS EURO
1991	99,2	CTS EURO
1992	99,5	CTS EURO
1993	105	CTS EURO
1994	100,5	CTS EURO
1995	96,8	CTS EURO
1996	102,6	CTS EURO
1997	104,7	CTS EURO
1998	97,5	CTS EURO
1999	101,7	CTS EURO
2000	120,9	CTS EURO
2001	116,3	CTS EURO
2002	111,7	CTS EURO
2003	109,8	CTS EURO
2004	114,7	CTS EURO
2005	131,6	CTS EURO
2006	135,4	CTS EURO
2007	133,4	CTS EURO
2008	150,8	CTS EURO
2009	120,9	CTS EURO
2010	140	CTS EURO
2011	159,9	CTS EURO

Fuente: Elaboración propia a partir de una nota de E.Matilla Prieto

Además, a partir de estos datos, se ha elaborado un gráfico para que de manera más visual se puedan apreciar todos los cambios que los precios han sufrido a lo largo del tiempo, y si hay algún cambio reseñable.

Gráfico 5.3- Precios reales (cts de euro) en orden cronológico desde 1986 hasta 2010



Fuente: Elaboración propia a partir de una nota de E.Matilla Prieto

A la vista de los datos y del gráfico anterior, se puede apreciar una tendencia entre 1986 y 1989 ligeramente decreciente. Sin embargo, a partir de 1989 la tendencia cambia por completo y pasa a ser creciente partiendo en 1989 de un valor de 92,2 cts de euro y acabando en 2011 con un valor de 159,9 cts de euro cada litro (PVP/litro), aunque haya habido ligeras variaciones entre esos años.

Otro dato importante a tener en cuenta es el fenómeno de la “dieselización”. Dicho fenómeno se enmarca temporalmente durante el último medio siglo, y consiste en la creciente tendencia del uso de los motores diésel en automóviles de particulares (repostados con gasóleo). A partir de 1974 se comenzó a perfeccionar el motor diésel y es en 1999 cuando la cuota de vehículos diésel alcanza el 50% y en 2006 el 70%. (Matilla Prieto, s. f.)

Una vez conocido el fenómeno de la “dieselización”, y en base a los datos de precios del gasóleo, se puede concluir que los precios del combustible en automoción han ido en aumento, y esto puede ser un factor condicionante tanto positiva como negativamente de

las ventas en el sector de la automoción, algo que se comprobará al final del presente trabajo.

5.4 DIMENSIÓN DEMOGRÁFICA

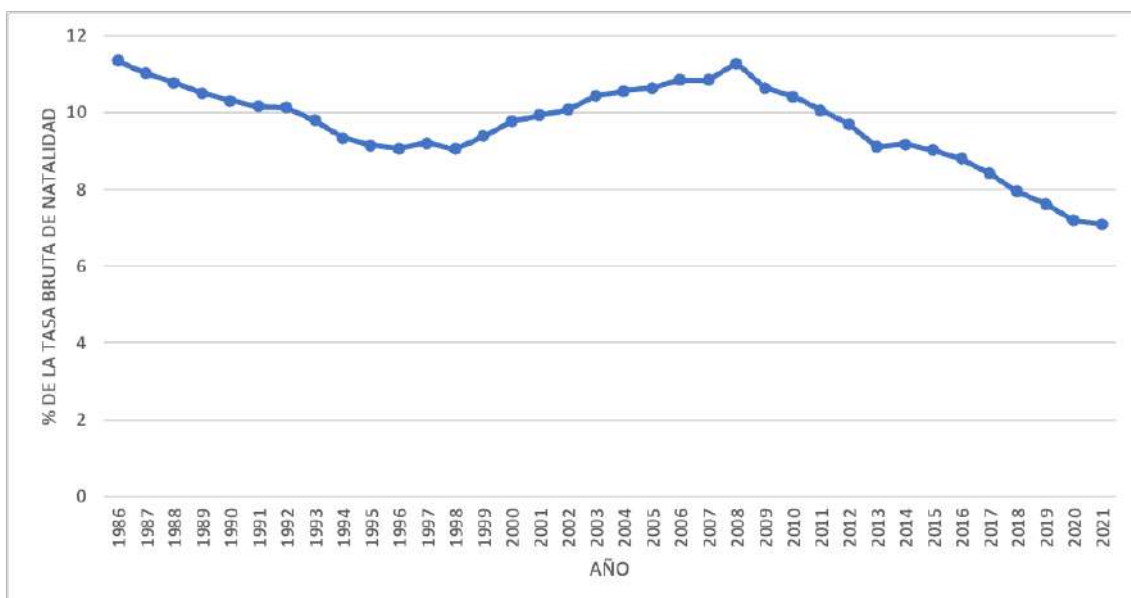
5.4.1 La variación de la natalidad en España

Para poder aportar datos sobre un aumento de la natalidad en España es importante definir el concepto de Tasa Bruta de Natalidad.

Según fuentes como el Instituto Nacional de Estadística, dicho concepto se define como aquel indicador empleado cuando se refiere al total de nacimientos ocurridos en un determinado ámbito geográfico.(2023)

Es por ello que a continuación se mostrarán datos de la Tasa Bruta de Natalidad en España entre 1986 y 2021 en un gráfico.

Gráfico 5.4- Tasa bruta de natalidad en España desde 1986 hasta 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de la fuente Instituto Nacional de Estadística

A la vista de la tabla se pueden apreciar dos tendencias y tres tramos temporales. En primer lugar, entre 1986 y 1998 la tendencia en el gráfico de la tasa es decreciente, por lo

que la natalidad estaba en descenso durante ese periodo de tiempo. Entre 1999 y 2009 la tendencia es creciente, por lo que entre esos años la natalidad fue en aumento. Por último, entre 2010 y 2021 la tendencia vuelve a ser decreciente, y nos encontramos con una natalidad en descenso en este periodo reciente.

Un apunte para destacar es que el coche familiar, posiblemente esté ligado al concepto de natalidad, ya que es un elemento que posee una carrocería de dos volúmenes simples con un portón que da acceso al maletero. Además, el número de plazas que contiene puede variar entre las 5 y las 7 plazas, por lo que pueden transportar a un número mayor de personas que un vehículo habitual. (Renting Finders, s. f.)

5.4.2 Nuevos modelos de urbanización

El autor Bernard Elissalde define la metropolización como *“una noción forjada por extensión del término «metrópoli» (etimológicamente, ciudad-madre) para designar a un proceso de transformación cualitativa, a la vez funcional y morfológico, de las ciudades muy grandes”*. (2004)

A lo largo del tiempo han ido creciendo y desarrollando las ciudades. En concreto, a partir de los años 80 se hacen presentes los trabajos en las periferias urbanas, porque durante esos años se consolida el fenómeno de la “periurbanización” en las ciudades grandes y medias. (Real Sociedad Geográfica y Asociación de Geógrafos Españoles, 1992)

Según Francisco Entrena Durán, el fenómeno de “periurbanización” consiste en *“la progresiva expansión de modelos de ciudad desconcentrada, dispersa o difusa, lo que hace que cada vez sean más borrosas e imprecisas las fronteras físicas y sociales entre lo rural y lo urbano”*. Además de eso, destaca que dicho fenómeno provoca que tanto la relevancia como la imagen de la periferia urbana aumenten o mejoren. Dichas zonas se hacen presentes como lugares de transición entre el campo y la ciudad, donde se mezclan actividades del mundo urbano y agrícola. (2005)

Con el desarrollo de las ciudades a niveles como los mencionados anteriormente, surgen otros conceptos como “la individualización del espacio-tiempo”, el cual consiste en los cambios que hacen los ciudadanos en la forma de organizar el territorio y el tiempo. Para

conseguir esto, se hace visible el uso de medios tecnológicos ya que lo que se pretende es el aumento de la autonomía. Un claro ejemplo de estos medios son los medios de transporte, entre los que se encuentra el automóvil.(Ascher, 2007)

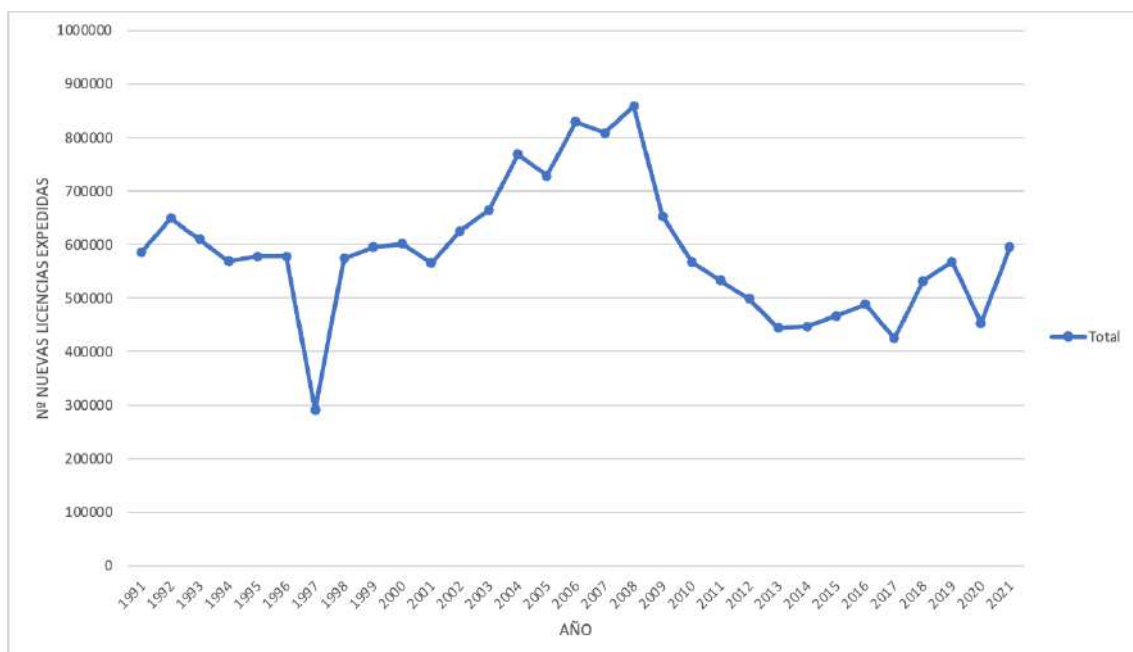
Un ejemplo de territorio que ha sufrido el fenómeno de metropolización en España es la Comunidad de Madrid, el cual se ha transformado a mayor velocidad e intensidad que ninguna otra ciudad española. (Humbert et al., 2011; Valenzuela Rubio, s. f.)

5.5 DIMENSIÓN SOCIAL

5.5.1 Variación de los conductores en las vías de circulación españolas

A lo largo de la historia, el número de conductores ha variado y para comprobarlo, se han extraído datos del Anuario Estadístico General (Dirección General de Tráfico, 2000, 2003, 2021). Con dichos datos, se han elaborado un gráfico, uno sobre la evolución de las nuevas licencias totales del permiso B expedidas desde 1991 a 2021, así su correspondiente tabla.

Gráfico 5.5- Evolución de las licencias expedidas del permiso B (1991-2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de la fuente Dirección General de Tráfico

En general se aprecian tres tendencias. Entre 1991 y 1997 la tendencia es decreciente, cada vez se expedían menos licencias. Entre 1998 y 2008 la tendencia es creciente, es decir, aumenta el número de nuevos conductores de automóvil en las carreteras españolas, pero es a partir de 2009 cuando comienza a ser decreciente, y por tanto se reduce el número de nuevos conductores. Por último, se aprecia un leve repunte a partir de 2020, por lo que se puede decir que en este último tiempo hay un pequeño aumento de las expediciones de licencias del permiso B de conducir, pero poco pronunciado. Estas variaciones de expediciones de licencias, significa variaciones de los conductores en las carreteras españolas y por tanto un posible factor influyente en las ventas de vehículos, ya que, mientras más licencias haya expedidas, cabe pensar o establecer la hipótesis de que más personas utilizarán un vehículo y posiblemente lo adquirirán.

6.EL FUTURO DEL SECTOR

6.1 ENCUESTA A LA POBLACIÓN GENERAL

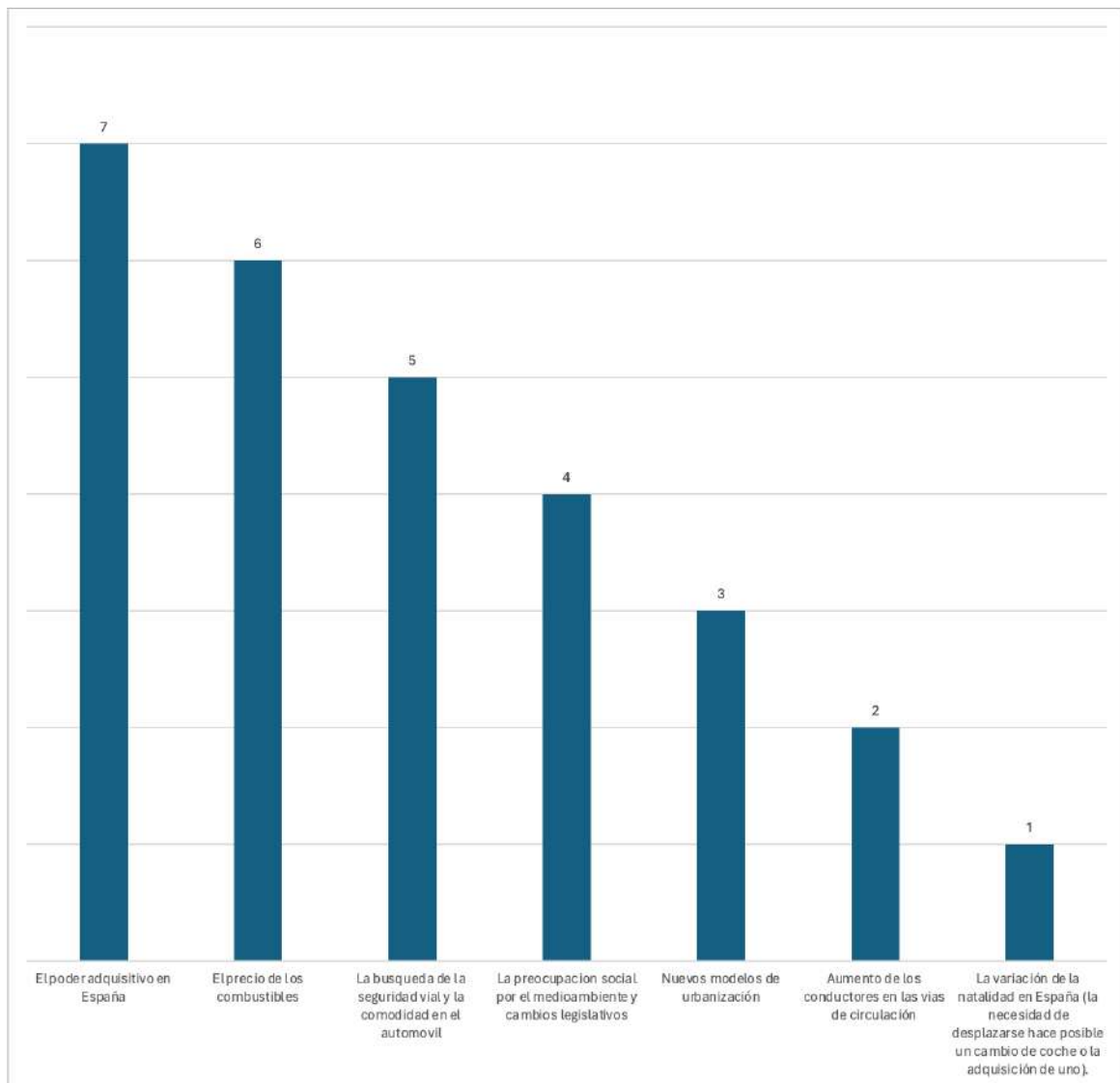
Además de la redacción del presente trabajo, para poder tener una visión de lo que la población general aprecia sobre este sector (en relación con las dimensiones planteadas) y lo que creen que ocurrirá en el futuro con dicho sector, se ha decidido llevar a cabo una encuesta con la herramienta de Google Forms.

Se trata por tanto de una encuesta analítica, transversal y con respuestas abiertas y cerradas dependiendo del tipo de pregunta establecida. Además, cabe destacar que se hizo de forma online, ya que era la forma más rápida y eficaz de obtener información primaria acerca del tema tratado. Las cuestiones planteadas se especificarán en un anexo.

De un total de una muestra de 101 respuestas, se ha extraído la siguiente información: Del total de participantes un 71,3% eran mujeres, un 27,7% eran hombres y el porcentaje restante declaró tener otro género diferente a los dos mencionados anteriormente. En relación con la edad, habiendo establecido cuatro tramos desde los 18 años hasta una edad superior a 65 años, el tramo de edad que más ha participado ha sido entre los 40 y los 65 años, y el que menos los mayores de 65 años. Cabe mencionar, que, aunque no ha sido el grupo más predominante, las personas entre 18 y 25 años han tenido bastante participación.

En las ventas de vehículos (turismos) nuevos puede haber varios factores que tengan importancia e influencia y, la población, ha determinado que es “*el poder adquisitivo*” el factor que en un futuro más va a influir, así como que “*La variación de la natalidad en España (la necesidad de desplazarse hace posible un cambio de coche o la adquisición de uno)*” lo han considerado como el menos influyente.

Gráfico 6.1- Orden de importancia de los factores establecidos por los encuestados (mayor a menor importancia)



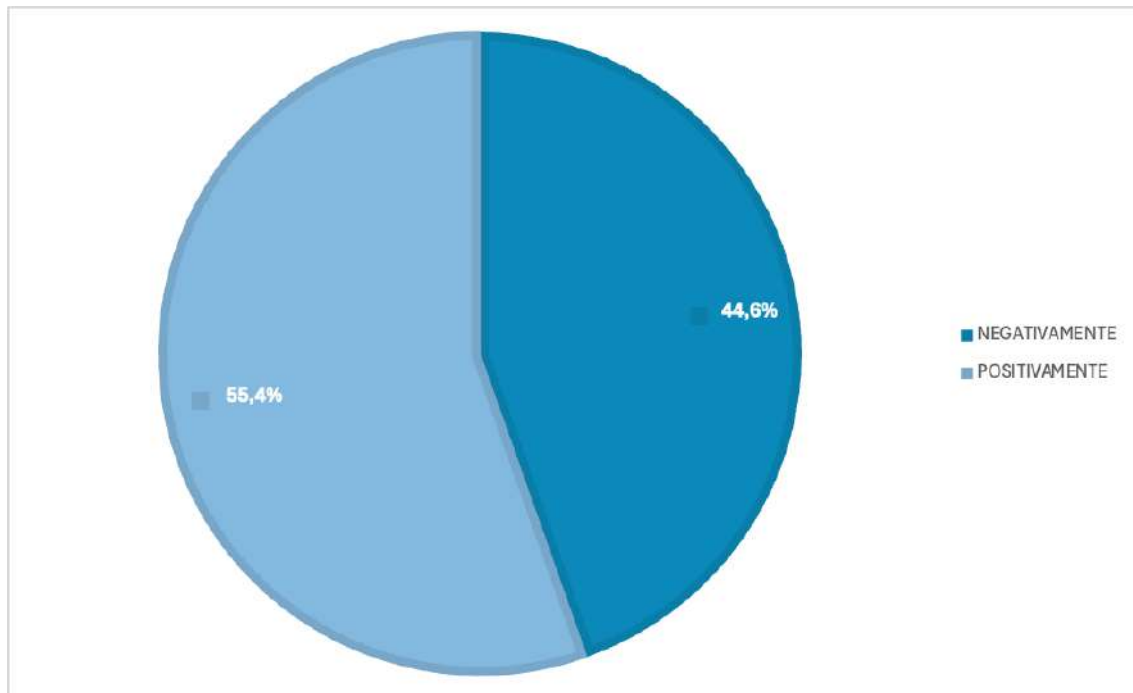
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta realizada con Google Forms

Además, un 61,4% del total de los participantes, declaran que creen que sí que aparecerán más factores (positivos o negativos) que influirán en las ventas futuras de turismos nuevos (además de los que se les mencionó en dicho formulario). Entre los ejemplos que aportaron, los más destacados son: la mejora del transporte público, nuevos combustibles, el cambio funcional de una ciudad con más espacio para los peatones y menos para los vehículos.

Por último, se preguntó a la población si creían que las ventas se verían afectadas en el futuro positiva o negativamente, a lo que predominó la respuesta “positivamente” con un 55,4% de la población, pero la respuesta “negativamente” con un porcentaje muy cercano

a la otra respuesta, siendo este un 44,6%. La población en este caso parece estar muy dividida en relación al futuro de las ventas de turismos nuevos, no hay un porcentaje lo suficientemente alto para que predomine claramente una respuesta, pero sí que la más elevada refleja una visión positiva de ese futuro, aunque no diste mucho numéricamente de la visión negativa.

Gráfico 6.2- Respuestas a la pregunta "ventas afectadas en el futuro"



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta realizada con Google Forms

6.2 ENCUESTA A UN PROFESIONAL DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN

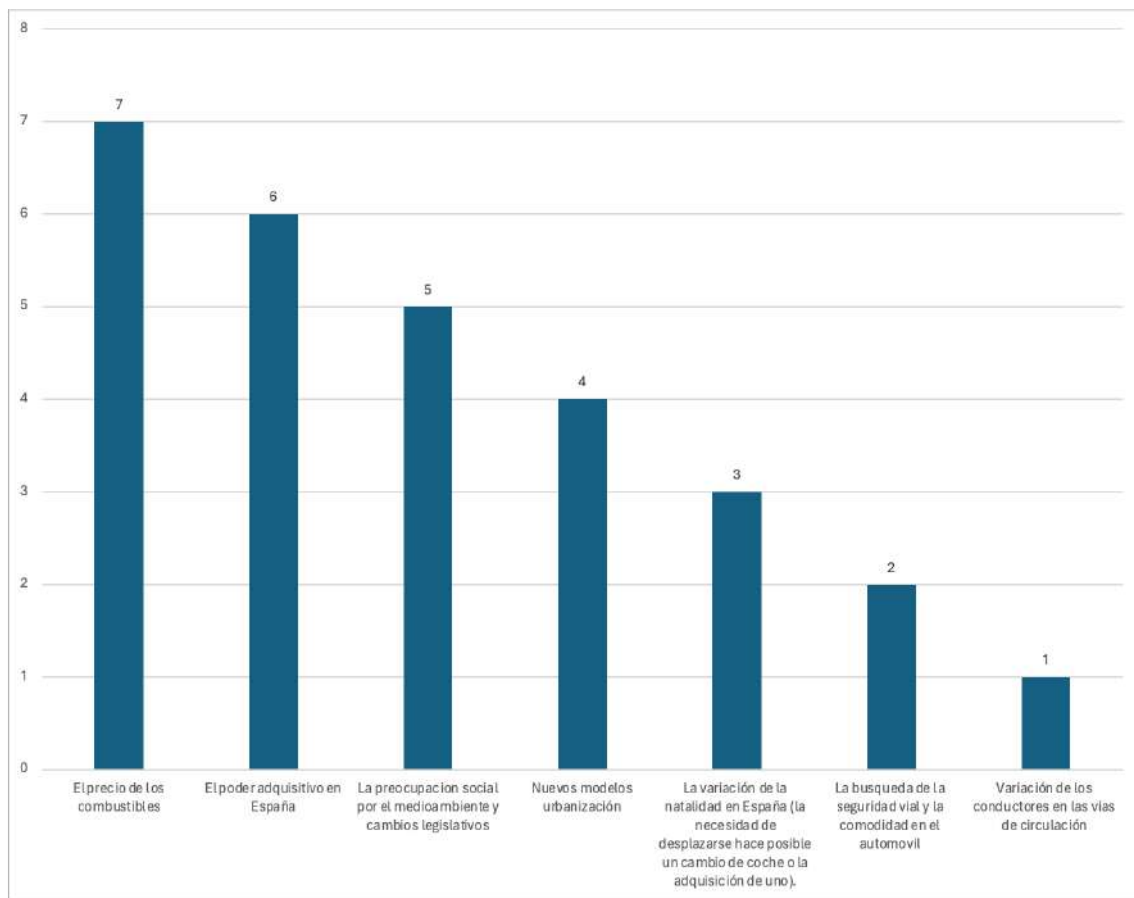
Por otro lado, se ha considerado como algo relevante entrevistar a un profesional del sector de la automoción, concretamente un profesional Graduado en Ingeniería Mecánica y anteriormente titulado en Formación Profesional de automoción, D. Javier Meana Fernández. Antes de detallar el contenido de la entrevista, la persona experta ha autorizado ser nombrada completamente en este documento y ha accedido a realizar dicha entrevista previamente a su comienzo.

La entrevista ha sido realizada en la misma dirección que la encuesta a la población general debido a que el propósito era saber la opinión de la población y de un profesional y así, tener dos visiones sobre el mismo tema. Además, es importante reflejar que dicha entrevista se ha hecho de manera personal.

En primer lugar, se pidió al profesional que, de todos los factores expuestos, estableciese un orden, llegando a concluir un factor como el más importante y otro como el menos importante. El factor calificado como el más importante fue “El precio de los combustibles” y el menos importante fue “La variación de los conductores en las vías de circulación españolas”. Para justificar esta clasificación, expone que, “el precio de los combustibles” es el factor más importante o influyente en el futuro porque en el momento presente hay países suministradores de combustible que están en conflicto, habrá más aranceles en el futuro y también se está ya apostado por combustibles sintéticos, serán los que se usen en el futuro. Esto significa que, se están intentado que cada vez se consuman menos combustibles de los que actualmente conocemos.

Por otro lado, la justificación que aporta para calificar como menos importante o influyente en el futuro “La variación de los conductores en las vías de circulación españolas” es que, cada vez se intenta fomentar más el transporte público, se intentan eliminar los coches por la contaminación y sin olvidar que no solo eso contamina, contamina también las calefacciones. Es decir, hay otros factores que podrían influir más que este.

Gráfico 6.3- Orden de importancia de los factores establecidos por el experto (mayor a menor importancia)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la entrevista personal realizada

Como experto en este sector, a las preguntas sobre el surgimiento de nuevos factores del entorno además de los existentes, respondió que en su opinión si surgirán nuevos factores, y destaca los siguientes: en primer lugar, hay fabricantes que apuestan solamente por el coche eléctrico sin haber infraestructura, y esto supondrá el factor de la finalización de fabricación de los motores de combustión. Además, la reducción de la gama de modelos en vehículos es otro factor, es decir, que se tiende a fabricar más vehículos SUV, con esto, puede hacer que caigan las ventas porque no todo el mundo tiene los mismos gustos, y el catálogo de vehículos se reduce. Por último, otro factor que surgirá será el aumento del coste de las reparaciones de los vehículos, y esto, se debe a que cada vez los vehículos tienen más electrónica y es más costoso repararlos y mantenerlos.

Además, se le hizo una pregunta acerca de si las ventas y exportaciones se verán afectadas en el futuro positiva o negativamente, y dada la tendencia e importancia que tiene

actualmente este sector, si cree que seguirá de la misma forma. A esta pregunta, respondió que en el futuro cerrarán fábricas por la eliminación de fabricación de vehículos diésel y gasolina, y por tanto las ventas caerán, así como también lo harán las exportaciones. El experto cree que algunas fábricas se podrán transformar en fábricas de vehículos eléctricos, pero no todas las que se cierran, por tanto, habrá menos fábricas.

7.CONCLUSIONES

El presente trabajo se ha realizado con el fin de analizar los factores del entorno, y su posible o no influencia sobre las ventas de turismos nuevos. También se ha analizado la importancia del sector, así como se ha intentado establecer una posible visión de futuro de dicho sector a través de la opinión de la población general y de un experto.

Es por ello que tras la información aportada durante todo el presente documento, he extraído varias conclusiones, las cuales expondré a continuación:

La primera, es que la importancia del sector de la automoción se hace presente, ya que como se expuso anteriormente, supone un 10% del PIB de España, así como que un 18% de las exportaciones totales de este país son solo de este sector. España es un país líder industrial, siendo el segundo país de Europa en fabricación y el noveno de todo el mundo. Además, genera empleo ya que, de las siete empresas analizadas en el apartado correspondiente, en cuatro hay un crecimiento de empleo, por lo que se confirma dicha teoría. Es por todo esto, que el sector de la automoción tiene una importancia visible en España.

En un primer momento, se decidió establecer factores que tuvieran posibilidad de influencia en las ventas de turismos nuevos de dicho sector. Estos factores fueron:

La búsqueda de la seguridad vial y la comodidad en el automóvil, la preocupación social por el medioambiente y los cambios legislativos sobre emisiones contaminantes, el poder adquisitivo en España, el precio de los combustibles, la variación de la natalidad en España (teniendo en cuenta que tener descendencia puede implicar cambiar el coche para moverse toda la familia completa), nuevos modelos de urbanización y la variación de los conductores en las vías españolas. Estos factores fueron ordenados en dimensiones como la tecnológica, medioambiental y político-legal, económica, demográfica y social respectivamente.

A la vista de estos factores ya desarrollados, y de los datos de ventas nacionales e internacionales, se puede concluir lo siguiente:

En términos generales, se ha visualizado que las ventas nacionales entre 1990 y 1993 disminuyen. Esto, puede deberse a la subida del precio de los combustibles en esos años que pasa de 92,7 pesetas el litro a 105 pesetas el litro a precios reales.

Entre 1994 y 2007 las ventas nacionales aumentan. Esto puede deberse a que hay un aumento de la natalidad, lo que fomenta el crecimiento de las familias. Además, teniendo en cuenta el desarrollo de las ciudades y la “periurbanización”, la necesidad de desplazarse es mayor, y junto con el aumento de la natalidad, es posible que aumente la necesidad de cambiar el coche para que toda la familia se pueda desplazar junta. Además, el poder adquisitivo aumenta, lo que facilita que una familia o persona pueda permitirse con mayor facilidad comprar un vehículo nuevo y no de segunda mano, aprovechando los beneficios que aporta en términos de seguridad y tecnológicos.

Entre 2008 y 2012 las ventas disminuyen y puede deberse a que hay una disminución de conductores, lo que provoca que menos personas utilicen el automóvil y por tanto disminuya la necesidad de comprarse un coche nuevo. Hay que señalar, que concretamente en este periodo en España, hay una inestabilidad en el poder adquisitivo y sobre todo un factor muy importante, la crisis de 2008 de España. Fue una crisis que afectó no solo a España, sino también a la Unión Europea, duró hasta aproximadamente el año 2014 y provocó un aumento del desempleo hasta el 20% y una caída del PIB en España de hasta el 1,2%, lo que lo convirtió en uno de los países más afectados. (Del Mar, 2023) Entre 2012 y 2018, las ventas nacionales vuelven a aumentar, y es posible que se deba a un aumento del poder adquisitivo en estos años, así como a la salida de la crisis en que se inició en 2008. A partir 2019, disminuyen las ventas, pero es en 2020 y 2021 cuando en la gráfica se aprecia una estabilidad con datos muy similares, aunque no se puede afirmar que haya un estancamiento en las ventas, ya que no hay suficientes datos.

Este último periodo, puede deberse a la normativa actual sobre la contaminación y la imposición de pegatinas a los vehículos por esta normativa. No todas las ciudades tienen dicha norma aplicada y tanto el distinguir vehículos como su aplicación genera incertidumbre en la población, porque posiblemente no sepan que vehículo es el adecuado, y, por tanto, no sepan si mantener el suyo actual o comprar uno nuevo. Además, el poder adquisitivo ha disminuido, por tanto, puede ser otro motivo por el que haya esa

disminución y posterior estabilidad en las ventas, porque como ya se mencionó, comprarse un turismo, puede suponer la segunda inversión más importante en una familia por detrás de la vivienda.

Después de concluir lo anterior, en mi opinión, creo que todos los factores de alguna forma tienen influencia en las ventas, pero también es cierto, que no todos tienen la misma influencia e importancia. Creo que el factor que en este caso más ha influido es el poder adquisitivo, ya que una persona o familia depende de él para tomar muchas decisiones a la hora de comprar productos o servicios y, en las conclusiones se menciona en varias ocasiones por su posible relación con los datos de las ventas.

Además, creo que el factor que menos ha influido es la variación de los conductores en las vías españolas, ya que, aunque han aumentado entre 2009 y 2020, entre esos años, a nivel nacional han disminuido las ventas y han aumentado, por lo que no creo que tenga influencia.

Cabe destacar, que la población ha establecido el poder adquisitivo como el más influyente, lo que apoya mi teoría, sin embargo, el experto, opina que el precio de los combustibles es lo más influyente, y, en mi opinión, si es influyente, pero en menor medida que el poder adquisitivo. Además, dicho experto coincide con mi opinión, ya que establece también la variación de los conductores como el factor menos influyente, sin embargo, la población opina que este factor es algo más influyente y posiciona como el menor, a la variación de la natalidad en España.

Para poder tener una pequeña visión de lo que en el futuro puede ocurrir con dichas ventas (nacionales y exportaciones), en la encuesta y en la entrevista se ha preguntado a la población y experto respectivamente. La población cree que habrá una afección de manera positiva de las ventas, aunque está bastante dividida porque, cerca de un 50% de los encuestados opinan que el futuro será negativo. El experto reflejó que se verán afectadas negativamente las ventas nacionales y las exportaciones en el futuro por el cierre de fábricas, y la posible eliminación del motor diésel y gasolina. En mi opinión, creo que, si se verán afectadas negativamente, y en primer lugar, posiblemente se vea reflejado en el PIB, porque coincidiendo con la opinión del experto, si creo que se vayan

a cerrar fábricas y eso supondrán menor producción nacional, menores ventas nacionales y exportaciones, y mayor desempleo en este sector. Además, el poder adquisitivo en los últimos datos que se expusieron disminuía, por lo que si sigue en esa tendencia es menos probable que alguien se decida a comprar un turismo nuevo.

Es decir, un sector que actualmente tiene una importancia visible es posible que, en un futuro deje de tenerla por lo expuesto anteriormente, y que España se vea afectada de manera negativa y a nivel general, dada la gran cantidad de exportaciones que genera y el porcentaje de PIB que supone en la actualidad.

8. REFERENCIAS

- ANFAC. (2021). *Datos clave del sector Automoción 2021 – ANFAC*. <https://anfac.com/datos-clave-del-sector-automocion-2021/>
- Ascher, F. (2007). *Los Nuevos Principios del Urbanismo: El fin de las ciudades no está a la orden del día* (J. Borja y M. Hernández Díaz, Eds.; 2.^a ed.). Alianza Ensayo. <https://urbanitasite.files.wordpress.com/2020/01/ascher-los-nuevos-principios-del-urbanismo.pdf>
- AutoBild. (2010). Nueva tecnología «anti-colisión» de Nissan . *AutoBild*. <https://www.autobild.es/noticias/nueva-tecnolog%C3%AD-anti-colisi%C3%B3n-de-nissan>
- Banco de España. (s. f.). *Historia de la peseta* . Recuperado 12 de noviembre de 2023, de <https://www.bde.es/wbe/es/areas-actuacion/billetes-monedas/historia-peseta/>
- Basco, B. (2017, octubre 17). *¿Sabías que el primer airbag se estrenó hace 30 años en un Mercedes?* e-Automotive. <https://noticias-renting.aldautomotive.es/sabias-que-airbag-mercedes/>
- Blázquez, L. (2020, agosto 1). *¿Qué ha hecho la tecnología para hacer que aparcar sea cada vez más fácil?* <https://noticias.coches.com/consejos/tecnologia-aparcar/396734>
- Clicars. (2022, junio 16). *Coches fabricados en España: estos son los modelos - Clicars Blog*. <https://www.clicars.com/blog/actualidad/coches-fabricados-en-espana/>
- Compramostucoche. (2019, marzo 1). *Cómo ha cambiado tu coche desde los años 80*. <https://www.compramostucoche.es/magazine/como-han-cambiado-coches-anos-80/>
- Comunidad de Madrid. (s. f.). *¿Cómo me afecta?* . Madrid 360. Recuperado 21 de noviembre de 2023, de <https://www.madrid360.es/como-me-afecta/>
- Datosmacro.com. (s. f.). *Producción de vehículos 2021*. Datosmacro.com. Recuperado 16 de febrero de 2024, de <https://datosmacro.expansion.com/negocios/produccion-vehiculos?anio=2021>
- Del Mar, S. (2023, abril 8). *La crisis económica de 2008: cómo afectó a España y a su sociedad*. Moncloa. <https://www.moncloa.com/2023/04/08/crisis-economica-2008-espana-1931836/>
- Dirección General de Tráfico. (1999). Anuario Estadístico General 1999. *Dirección General de Tráfico*.
- Dirección General de Tráfico. (2000). Anuario Estadístico General 2000. *Dirección General de Tráfico*.

- Dirección General de Tráfico. (2003). Anuario Estadístico General 2003. *Dirección General de Tráfico*.
- Dirección General de Tráfico. (2020a, noviembre 18). *Distintivo ambiental*. <https://www.dgt.es/nuestros-servicios/tu-vehiculo/tus-vehiculos/distintivo-ambiental/>
- Dirección General de Tráfico. (2020b, noviembre 25). Matricular un vehículo nuevo. *Dirección General de Tráfico*. <https://www.dgt.es/nuestros-servicios/tu-vehiculo/matricular-un-vehiculo/matricular-un-vehiculo-nuevo/>
- Dirección General de Tráfico. (2021). Anuario Estadístico General 2021. *Dirección General de Tráfico*.
- Dirección General de Tráfico, y Ministerio del Interior. (2018, septiembre 21). *1986: Año Europeo de la Seguridad Vial*. <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2018/10OCTUBRE/1986.shtml>
- Durán Entrena, F. (2005). Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad. *Papers 78*, 59-88. <https://ddd.uab.cat/pub/papers/02102862n78/02102862n78p59.pdf>
- Elissalde, B. (2004). *Metropolización*. En *HyperGeo*. <https://hypergeo.eu/metropolizacion/?lang=es>
- EUR-Lex. (2021, mayo 28). *Sistema eCall integrado en los vehículos: homologación de tipo*. <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/ecall-in-vehicle-system-type-approval.html>
- EUR-Lex. (2022, marzo 16). *Directivas de la Unión Europea*. <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/european-union-directives.html#:~:text=a%20diferencia%20de%20un%20reglamento,directiva%20es%20de%20aplicaci%C3%B3n%20general>
- Fidalgo, R. (2016, junio 13). *Homenaje al inventor del ESP Anton van Zanten | Autocasión*. <https://www.autocasion.com/actualidad/reportajes/homenaje-al-inventor-del-esp-anton-van-zanten#:~:text=S%C3%B3lo%20en%20Europa%2C%20el%20ESP,incluso%20por%20encima%20del%20airbag>.
- G Berges, A., y Hernández, E. (1988). Plan de Carreteras de 1983. *Autopista Autocatálogo*.
- González Veiga, I. (2018). El Índice de Precios de Consumo. Evolución metodológica y propuestas futuras. *Estadística Española*, 60(nº195), 11-31.
- Guerras Martín, L. Á., y Navas López, J. E. (2022). *La dirección estratégica de la empresa : teoría y aplicaciones* (6ª ed.) [Book]. Aranzadi-Thomson Reuters.

- Gutiérrez, A. (2021, agosto 25). *La historia del GPS: ¿cuál fue el primer fabricante en adaptarlo?* | *Memo Lira*. MemoLira. <https://memolira.com/breaking-news/historia-del-gps-cual-fue-el-primer-fabricante-en-adaptarlo/>
- Humbert, A., Molinero, F., y Valenzuela Rubio, M. (2011). España en la Unión Europea. Un cuarto de siglo de mutaciones territoriales. En *España en la Unión Europea. Un cuarto de siglo de mutaciones territoriales*. Casa de Velazquez. <http://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=508146>
- ICEX. (2021). *Automoción y movilidad*. <https://www.investinspain.org/es/sectores/automocion-movilidad>
- Instituto Nacional de Estadística. (s. f.). *Glosario de Conceptos. Salario mínimo interprofesional (SMI)*. Instituto Nacional de Estadística. Recuperado 6 de diciembre de 2023, de <https://www.ine.es/DEFIne/es/concepto.htm?c=5100&op=30189&p=1&n=20>
- Instituto Nacional de Estadística. (2023). *Indicadores Demográficos Básicos*. https://www.ine.es/metodologia/t20/metodologia_idb.pdf
- J.M.M. (2023, marzo 14). *ITV: favorable, desfavorable y negativa*. Dirección General de Tráfico. <https://revista.dgt.es/es/sabia-que/dudas/2023/0314-Los-resultados-de-la-ITV.shtml>
- Kanglei. (2010, noviembre 3). Método de propulsión. *Blog de Kanglei «El blog sobre el mundo el automóvil»*. <https://diarium.usal.es/kanglei/2010/11/03/metodo-de-propulsion/mundo-el-automovil>
- Matilla Prieto, E. (s. f.). Evolución del precio del gasóleo en España durante el último medio siglo. *Ministerio de Industria, Energía y Turismo*.
- Ministerio del Interior, y Dirección General de Tráfico. (s. f.). *Otros elementos de seguridad pasiva: el airbag, el casco, el reposacabezas*. Dirección General de Tráfico. Recuperado 12 de noviembre de 2023, de https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/educacion-vial/adultos/no-formal/airbag.pdf
- Dirección General de Tráfico, y Ministerio del Interior. (1988, febrero). *ITV una necesidad. Un año de ITV, demasiados fallos en frenos y dirección*, 7-8.
- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (s. f.). *Qué es el cambio climático*. <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/que-es-el-cambio-climatico.html>
- Montoriol Garriga, J., y Díaz, S. (2021, julio 12). *El sector del automóvil en España: estratégico y en transformación*. Caixa Bank Research.

<https://www.caixabankresearch.com/es/analisis-sectorial/industria/sector-del-automovil-espana-estrategico-y-transformacion>

Naciones Unidas. (s. f.). *COP26: Juntos por el planeta*. Recuperado 12 de noviembre de 2023, de <https://www.un.org/es/climatechange/cop26>

RACE. (2023, agosto 21). *De la Euro 0 a la futura Euro 7: así son las normativas medioambientales para vehículos de la UE | RACE*. <https://www.race.es/normativa-euro-6>

Real Decreto 136/2002, de 1 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Sociedades Cooperativas. (2002). *Boletín Oficial del Estado, BOE-A-2002-3019*, 6088-6095. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2002-3019>

Real Sociedad Geográfica, y Asociación de Geógrafos Españoles. (1992). *La Geografía en España (1970-1990)*. Fundación BBVA. https://www.fbbva.es/wp-content/uploads/2018/06/1992_li_000166_bos_geo.pdf

Reglamento (CE) n o 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007 , sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. (2007). *Diario Oficial de la Unión Europea. Sección L, 32007R0715*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/TXT/?uri=CELEX%3A32007R0715>

Renting Finders. (s. f.). *Glosario de Terminos. Familiar*. Renting Finders. Recuperado 8 de diciembre de 2023, de <https://rentingfinders.com/glosario/familiar/>

SABI Informa. (s. f.). *SABI Informa*. SABI Informa. Recuperado 16 de febrero de 2024, de <https://sabi.informa.es/version-20230626-8-0/home.serv?product=SabiInforma&>

UNEP. (1982). *El Estado del Medio Ambiente 1972-1982* . https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/28253/TSE1972-1982_SP.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Valenzuela Rubio, M. (s. f.). *Los Procesos de Metropolización: Madrid, una región metropolitana entre la dispersión y el policentrismo* (Número 121). Madrid.

Vidal Fierro, L. (2018). *El sector del automóvil en España. Análisis de los concesionarios* [Trabajo de Fin de Grado, Universidad de León]. https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/8484/TFG%20Luis%20Vidal%20Fierro_julio2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ANEXOS

ANEXO 1: CUESTIONES PLANTEADAS EN LA ENCUESTA A LA POBLACIÓN GENERAL

A continuación, muestro brevemente factores de diversos tipos que han podido influir positiva o negativamente en las ventas de vehículos nuevos en este sector desde 1986 hasta la actualidad.

1. La búsqueda de la seguridad vial y la comodidad en el automóvil
2. La preocupación social por el medioambiente y los cambios legislativos sobre emisiones contaminantes.
3. El poder adquisitivo en España
4. El precio de los combustibles
5. Nuevos modelos de urbanización (domicilio y trabajo más distante, periferia)
6. La variación de la natalidad en España (la necesidad de desplazarse hace posible un cambio de coche o la adquisición de uno).
7. Variación de los conductores en las vías de circulación españolas.

Una vez expuestos estos factores, se harán unas breves preguntas:

-Ordene los siguientes factores mayor a menor influencia en las ventas futuras de vehículos nuevos.

- ¿Cree que surgirán nuevos factores del entorno externo además de los existentes?

- Si ha respondido SI en la pregunta anterior, exponga el/ los factores que cree que surgirán

Es un sector con gran importancia ya que aporta crecimiento y prosperidad a nivel incluso mundial, ya que contribuye a nivel social de manera que facilita la movilidad de las personas, es un motor de innovación, generador de empleo y un punto importante en el comercio internacional. En 2021, el 86% de los vehículos fabricados en España se exportaron. Además, supone un 10% del PIB nacional y el 18% de las exportaciones totales de España son solo del sector de la automoción. Por último, en España hay 17

plantas de fabricación y se haya entre los 10 países que más vehículos producen del mundo.

- Dada la tendencia e importancia de este sector, ¿cree que seguirá de la misma forma en el futuro? ¿las ventas se verán afectadas positiva o negativamente?

-Exponga al menos un argumento que justifique su respuesta de la pregunta anterior

ANEXO 2: CUESTIONES PLANTEADAS AL EXPERTO EN LA ENTREVISTA

A continuación, muestro brevemente factores de diversos tipos que han podido influir positiva o negativamente en las ventas de vehículos nuevos en este sector desde 1986 hasta la actualidad.

1. La búsqueda de la seguridad vial y la comodidad en el automóvil
2. La preocupación social por el medioambiente y los cambios legislativos sobre emisiones contaminantes.
3. El poder adquisitivo en España
4. El precio de los combustibles
5. Nuevos modelos de urbanización (domicilio y trabajo más distante, periferia)
6. La variación de la natalidad en España (la necesidad de desplazarse hace posible un cambio de coche o la adquisición de uno).
7. Variación de los conductores en las vías de circulación españolas.

Una vez expuestos estos factores, se harán unas breves preguntas:

-Ordene los siguientes factores mayor a menor influencia en las ventas futuras de vehículos nuevos.

- Como experto en el sector, ¿Cree que surgirán nuevos factores del entorno externo además de los existentes?

- Si ha respondido SI en la pregunta anterior, exponga el/ los factores que cree que surgirán.

Es un sector con gran importancia ya que aporta crecimiento y prosperidad a nivel incluso mundial, ya que contribuye a nivel social de manera que facilita la movilidad de las personas, es un motor de innovación, generador de empleo y un punto importante en el comercio internacional. En 2021, el 86% de los vehículos fabricados en España se exportaron. Además, supone un 10% del PIB nacional y el 18% de las exportaciones totales de España son solo del sector de la automoción. Por último, en España hay 17 plantas de fabricación y se haya entre los 10 países que más vehículos producen del mundo.

- Dada la tendencia e importancia de este sector, y desde su punto de vista como experto, ¿cree que seguirá de la misma forma en el futuro? ¿las ventas se verán afectadas positiva o negativamente?

-Exponga al menos un argumento que justifique su respuesta de la pregunta anterior