



Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

Universidad de León

Grado en Comercio Internacional

Curso 2014 / 2015

**EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA.
EVOLUCIÓN, FUTURO Y PROYECCIÓN
INTERNACIONAL**

**AUTOMOBILE SECTOR IN SPAIN. EVOLUTION, FUTURE AND
INTERNATIONAL SCOPE.**

Realizado por el alumno Manuel González Vergara

Tutelado por la Profesora María Del Carmen Huerga Castro.

Universidad de León, a Diciembre de 2014

ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUCCIÓN..... | 8 |
| 2. OBJETO DEL TRABAJO | 9 |
| 3. METODOLOGÍA..... | 10 |
| 3.1 PERIODO DE INVESTIGACIÓN | 11 |
| 4. PRODUCCIÓN DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL | 12 |
| 4.1. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR MARCAS | 12 |
| 4.2. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR SEGMENTOS O TIPOS | 15 |
| 4.3. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS... 16 | |
| 4.4. SITUACIÓN DE ESPAÑA EN EL ENTORNO MUNDIAL EN PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS | 19 |
| 5. MATRICULACIONES EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL | 26 |
| 5.1. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR MARCAS 27 | |
| 5.2. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR TIPO Y PROCEDENCIA. .. 28 | |
| 5.3. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR FUENTE DE ENERGÍA. 30 | |
| 5.4. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR CANALES..... 33 | |
| 5.5. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS | 35 |
| 5.6. INFLUENCIA DEL PLAN PIVE EN LA MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS | 38 |
| 5.7. SITUACIÓN DE ESPAÑA EN EL ENTORNO MUNDIAL EN MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS | 40 |

| | |
|--|-----------|
| 6. FLUJOS Y BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR..... | 44 |
| 6.1. EXPORTACIONES TOTALES DE VEHÍCULOS. | 44 |
| 6.1.1. Exportaciones totales de vehículos. (Unidades exportadas) | 45 |
| 6.1.2. Exportaciones totales de vehículos. (Millones Euros)..... | 46 |
| 6.2. PRINCIPALES DESTINOS DE EXPORTACIÓN..... | 47 |
| 6.3. BALANZA COMERCIAL ESPAÑOLA EN EL SECTOR | 52 |
| 6.4. ANÁLISIS PRODUCCIÓN - EXPORTACIÓN..... | 53 |
| | |
| 7. IMPORTANCIA DEL SECTOR EN LA ECONOMÍA | 55 |
| 7.1. PESO DEL SECTOR EN LA ECONOMÍA | 55 |
| 7.2. INFLUENCIA DEL SECTOR EN EL EMPLEO. | 57 |
| 7.3. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS. | 58 |
| 7.4. RECAUDACIÓN DEL SECTOR | 60 |
| 7.5. VARIACIÓN DE PRECIOS DEL AUTOMÓVIL..... | 62 |
| | |
| 8. PERSPECTIVAS Y FUTURO DEL SECTOR..... | 63 |
| 8.1. PERSPECTIVAS DE LA PRODUCCIÓN Y MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS. | 63 |
| 8.2. PERSPECTIVAS DE LAS EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS. | 66 |
| 8.3. FORTALEZAS Y FACTORES CLAVE DEL SECTOR EN ESPAÑA. | 68 |
| | |
| 9. CONCLUSIONES FINALES | 71 |
| | |
| BIBLIOGRAFIA..... | 73 |

ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS

| | |
|--|-----------|
| Tabla 4.1 Relación marcas productoras vehículos en España | 13 |
| Tabla 4.2 Producción española por tipo de vehículo. Período 2012-2013. (Unidades producidas). | 15 |
| Gráfica 4.3 Producción española por tipo de vehículo. Turismos con respecto al total de vehículos. Período 2012-2013..... | 16 |
| Figura 4.4 Situación geográfica de las factorías de Vehículos en el Estado Español por Comunidad Autónoma. | 17 |
| Gráfica 4.5 Producción de vehículos por Comunidades Autónomas. Ejercicio 2013- 2012..... | 18 |
| Tabla 4.6 Principales países productores de vehículos. Años 2012-2013. .. | 20 |
| Tabla 4.7 Producción de vehículos por país y tipo y variación interanual. Unión Europea. Período 2012-2013 | 21 |
| Tabla y gráfico 4.8 Variación interanual de producción de vehículos en España. Periodo 2006-2013..... | 22 |
| Gráficas 4.9 y 4.10. Producción de vehículos Área geográfica. Por continentes y áreas geográficas. Período 2012-2013..... | 24 |
| Tabla 5.1 Matriculación de vehículos por marca. Años 2012 y 2013..... | 27 |
| Tabla 5.2 Matriculación de vehículos por tipo y procedencia. Años 2012 y 2013. (Unidades vendidas). | 29 |
| Gráfica 5.3 Matriculación de vehículos por fuente de energía. Años 2012 y 2013. | 31 |
| Gráfica 5.4. Matriculación de vehículos híbridos en España. Periodo 2005-2013. | 31 |
| Tabla 5.5. Matriculación de vehículos por tramos de emisiones de CO₂. Ejercicio 2012 y 2013..... | 32 |
| Gráfica 5.6. Matriculación de vehículos por tramos de emisiones de CO₂. Ejercicio 2012 y 2013..... | 32 |
| Tabla 5.7. Matriculación de vehículos (turismos) por canales. Ejercicios 2012 y 2013. | 34 |
| Gráfica 5.8. Matriculación de vehículos por canales. Ejercicio 2012 y 2013. | 34 |
| Tabla 5.9. Matriculación por comunidades autónomas. Ejercicios 2012 y 2013. | 36 |
| Gráfica 5.10. Matriculación de turismos en España. Periodo 1986 - 2012. | 38 |

| | |
|--|-----------|
| Tabla 5.11. Matriculación de vehículos por países. Ejercicios 2012 y 2013. | 40 |
| Gráfica 5.12 Matriculación por países. Ejercicios 2012 y 2013 | 43 |
| Tabla 6.1 Exportaciones totales España por tipo de vehículo. Periodo 2012-2013. (Unidades exportadas). | 45 |
| Tabla 6.2. Exportaciones totales España por tipo de vehículo. Periodo 2012-2013. (Millones de Euros). | 46 |
| Tabla 6.3. Países destino en la exportación de vehículos. (Unidades) | 48 |
| Gráfica y tabla 6.4. Países destino en la exportación de vehículos. (Cuotas). | 50 |
| Tabla 6.5. Diversificación de destino de exportación. | 51 |
| Tabla 6.6. Exportación, Importación y Balanza comercial del sector del automóvil en España. Periodos 2012 y 2013. (Millones de Euros) | 52 |
| Tabla y gráfica 6.7 Producción – Exportación vehículos en España. Periodos 2012 y 2013. (Unidades totales) | 53 |
| Gráfica 7.1. Exportaciones e importaciones del sector del automóvil sobre el total del Comercio Internacional en España. Periodo 2012-2013. | 56 |
| Tabla 7.2. Parque nacional de vehículos según tipo. (Unidades totales) | 58 |
| Gráfica 7.3. Porcentaje de vehículos con más de 10 años. (Tipo de vehículo). | 59 |
| Tabla 7.4. Recaudación e ingresos por tasas e impuestos. (Miles de euros). | 60 |
| Tabla 7.5 Cuota partidas de recaudación con respecto al total. Ejercicio 2013. | 61 |
| Gráfica 7.6. IPC General sobre IPC Automóviles. Periodo 2006-2013 | 62 |
| Gráfica 8.1. Producción Española de vehículos. Incremento interanual (%). Periodo 2013-2014. | 64 |
| Tabla 8.2. Producción de vehículos en España. Por tipo de vehículo. Enero-octubre 2014. | 65 |
| Tabla 8.3. Matriculación de vehículos en España. Por tipo de vehículo. Año 2014. | 65 |
| Gráfica 8.4. Exportación de vehículos en España. Incremento interanual (%). Año 2014. Enero- Octubre | 66 |
| Tabla 8.5 Exportación de vehículos en España. Por tipo de vehículo. Año 2014. | 67 |
| Gráfica 8.6 Producción - Exportación de vehículos en España. Periodo 2012-2015. Miles de unidades. | 68 |

RESUMEN DEL TRABAJO

El presente estudio, tiene como objetivo profundizar en los elementos fundamentales del sector del automóvil en España, mediante un análisis exhaustivo del mismo.

La industria del automóvil tiene una gran relevancia en la economía de nuestro país, siendo esta, uno de los motores fundamentales de España en los últimos tiempos.

Este sector, es uno de los pilares sobre el cual se mantienen grandes expectativas a la hora de alcanzar la tan deseada recuperación de la crisis económica, que lleva lastrando la economía de nuestro país en los últimos años.

A la hora de enfocar el trabajo, estableceremos cuál es la evolución del mismo en los últimos años, así como su futuro a corto y medio plazo. Profundizaremos también, en los factores claves del mismo, analizando de forma separada cada uno de los factores que influyen en su desarrollo.

Asimismo, haremos especial mención en la proyección internacional del sector y aproximaremos cuáles son las perspectivas de las que goza la industria del automóvil de nuestro país en el entorno exterior. La gran dependencia exterior del sector hace de este campo, uno de los principales elementos en los que focalizar nuestro estudio.

Los resultados obtenidos, nos aportarán una imagen fehaciente de la industria del automóvil en España, y nos permitirá obtener una fotografía sobre cuál será la evolución y futuro del mismo.

ABSTRACT

The present study aims to deep into the basic elements of the automobile sector in Spain, through an analysis of it.

The motor industry has a great importance in the economy of our country, being one of the key drivers of Spain in recent times.

This sector is one of the pillars on which great hopes are kept in reaching the desired recovery from the economic crisis, which drags the economy of our country in recent years.

By the time of focusing the work, we will establish how its evolution was in recent years, as well as its future in short and medium term. Is also necessary deepen in the key factors, by analyzing separately each one of the elements that influence its development.

Furthermore, we will make special mention in the international projection of the sector, and we will advance on what are the expectations of the automobile industry of our country in the international markets. The large dependency of the sector makes this international area, one of the main ground rules on which our study are focused.

The results obtained will provide us a reliable picture of the automotive industry in Spain, and will allow us to obtain an idea of how will be its progress in the future.

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años, el factor que más ha influido en la situación económica tanto de nuestro país, como del entorno internacional, ha sido la aparición de la actual crisis económico-financiera.

Esta situación no es nueva para España, ya que durante las últimas décadas, nuestro país se ha visto en la necesidad de readaptar su modelo económico de crecimiento a las circunstancias de cada momento.

La industria del automóvil no ha sido ajena a esta situación y ha tenido que adaptarse y buscar nuevas soluciones para superar los retos a los que se ha visto obligada a enfrentarse en los últimos tiempos. En este sentido, ha conseguido sumar su granito de arena aportando a la economía española puestos de trabajo, exportaciones y en definitiva, crecimiento económico.

El despegue del sector del automóvil en España, a pesar de que ya existían fábricas con anterioridad, se produce a finales de la década de los 70 con la apertura de las primeras fábricas de primer nivel. Este hecho, unido al bajo coste de producción de nuestro país, a una mayor apertura a nivel Europeo y una gran demanda de vehículos durante aquellos años, permitió el desarrollo del sector en España.

En la actualidad el sector del automóvil pretende adoptar un papel protagonista en el sector industrial español, en un momento en el que los motores principales de la economía durante los últimos años como los servicios financieros y la construcción, se han paralizado.

Es en el sector secundario en el que están depositadas gran parte de las esperanzas de nuestro país. Este sector está destinado a desarrollar una estructura económica de futuro mediante la exportación de productos de gran calidad. Sin embargo, para la consecución de dichos objetivos, la industria deberá superar sus propios desafíos.

Durante los últimos años, el sector del automóvil no solo ha permitido ubicar a la economía española en la senda de una recuperación económica, sino que también ha situado a nuestro país dentro del mapa del comercio internacional.

2. OBJETO DEL TRABAJO

Mediante la realización del siguiente trabajo pretendemos realizar un estudio exhaustivo del sector del automóvil en España. Para ello, analizaremos los datos disponibles en las distintas fuentes en relación a los periodos comprendidos entre el comienzo del ejercicio correspondiente al año 2012 y la actualidad (año 2014).

Dentro de nuestros objetivos se encuentran los siguientes:

- Analizar la evolución de la producción de vehículos procedentes de las fábricas situadas en territorio nacional y las ventas de cada una de las firmas en nuestro país en el periodo comprendido entre el ejercicio correspondiente al año 2012 y la actualidad.
- Estudiar los flujos comerciales, exportaciones e importaciones de vehículos, de la industria del automóvil de España con los países del ámbito europeo así como del entorno internacional.
- Presentar la situación general del sector del automóvil en España y su importancia en la economía de nuestro país.
- Establecer las perspectivas con las que cuenta la industria automovilística y el futuro del sector en un futuro inmediato.

Mediante la consecución de estos objetivos creemos que podremos plasmar una visión, lo más aproximada posible, de la realidad actual del sector del automóvil en España, así como analizar su evolución, futuro y proyección internacional.

3. METODOLOGÍA

Para la realización del presente trabajo debemos recopilar la información disponible en las distintas fuentes de datos relacionados con nuestro estudio.

Para ello, estableceremos qué bases de datos son las más apropiadas en el ámbito del sector que pretendemos analizar. Todas las fuentes de las que tomaremos información, proceden de organismos oficiales y de bases de datos de fiabilidad contrastada.

Cabe destacar, que en el ámbito del sector del automóvil ocurre un fenómeno realmente reseñable. En este sentido, hemos detectado que diferentes organismos oficiales aportan información heterogénea y en ocasiones se hallan discrepancias entre los datos publicados. Para estos casos, deberemos comprobar qué datos o informaciones son aquellos en los que un mayor número de fuentes concuerdan.

Esto se sucede de forma concreta con muchas de las bases de datos a consultar. En algunas cuestiones, las fuentes de la Dirección General de Tráfico (DGT) o el Instituto Nacional de Estadística toman datos de la ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones). Sin embargo estos datos, en algunas ocasiones, no se ajustan con los de la fuente original. Para esas situaciones, hemos optado por tomar la información de la fuente de origen (ANFAC), a la hora de llevar a cabo nuestro estudio.

Otra cuestión importante es la nomenclatura empleada por los organismos relacionados con el mundo del automóvil. En muchas ocasiones se entremezclan los términos de vehículo y turismo. Es necesario señalar que el término vehículo abarca todas y cada una de las modalidades existentes (Turismos, camiones, industriales... etc.), mientras que los turismos son una clase específica de vehículos.

En algunos de los análisis presentados en el trabajo, trataremos de forma separada a los turismos. Esto es debido a que dentro de la modalidad de vehículos, en muchas ocasiones, son los que más representación cuantitativa constituyen sobre el total.

El siguiente trabajo se centrará exclusivamente en el sector relacionado con la producción, venta y flujos comerciales de vehículos. Somos conscientes de la importancia de la industria de componentes, la cual también podría ser objeto de estudio, si bien aporta un peso mucho menor a la economía española.

La metodología utilizada generalmente en cada uno de los capítulos es similar. Tras realizar una introducción, se agregan los datos obtenidos mediante representaciones gráficas y tablas. Una vez hecho esto, analizamos la información poniendo de manifiesto las características más relevantes para cada caso. Finalmente y de esta manera, a partir de datos objetivos obtendremos unas conclusiones finales ecuanímes que recojan la situación real del sector del automóvil en España.

En lo que respecta a la estructura del trabajo comenzaremos analizando la producción del sector del automóvil en España. Estudiaremos dicha producción considerando cada una de las variables a tener en cuenta, para finalmente describir cual es la situación de nuestro país en el entorno internacional. A continuación, siguiendo la metodología del capítulo anterior, procederemos al análisis de las matriculaciones de vehículos. Seguidamente, estudiaremos los flujos comerciales del sector del automóvil y analizaremos la importancia del mismo dentro de la economía española. Posteriormente, evaluaremos las perspectivas de futuro de la industria del automóvil de nuestro país, así como sus fortalezas. Finalmente expondremos las conclusiones que hemos alcanzado tras la elaboración del presente trabajo.

3.1 PERIODO DE INVESTIGACIÓN

La elección del periodo temporal en el que se basa nuestro estudio, se debe principalmente a los efectos producidos en el sector del automóvil durante la crisis económico-financiera. Tras el estallido de la crisis, la industria del automóvil de nuestro país se ha comportado de forma convulsa en los años posteriores a la misma.

No ha sido hasta el año 2012, cuando el sector ha tocado fondo y se ha producido un punto de inflexión. Es en ese mismo ejercicio, cuando en el sector del automóvil se ha comportado de manera más o menos estable por lo que realizar previsiones no resultaría tan aventurado.

Por todo ello hemos decidido fijar como periodo de investigación, los ejercicios que abarcan desde el 2012 hasta la actualidad. Creemos que de esta manera, no se producirán alteraciones en los cálculos y podremos alcanzar los objetivos planteados de una manera más clara y concisa.

4. PRODUCCIÓN DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL

La producción del sector del automóvil es clave para la industria de nuestro país. Numerosos informes oficiales, tanto de entes públicos como privados, reflejan esta realidad. Por esta misma razón, creemos que profundizar en este sentido es fundamental para nuestro estudio.

A la hora de analizar la producción del sector del automóvil en España, en primer lugar es recomendable plantearnos el punto de vista desde el cual afrontar nuestro estudio.

Para realizar el análisis de la producción del sector, hemos optado por llevarlo a cabo desde diferentes perspectivas y tratando de forma separada a cada una de las variables a tener en cuenta. De este modo, tenemos la convicción de que podremos alcanzar nuestros objetivos de una forma más ordenada y detallada en lo que respecta a la producción del sector en nuestro país.

En primer lugar, analizaremos de forma separada los datos obtenidos según la marca, el tipo de vehículo producido; así como también tendremos en cuenta la comunidad autónoma y la situación de España en el entorno mundial.

Finalmente, trataremos de forma conjunta los resultados obtenidos con la finalidad de obtener una visión general de la producción del sector del automóvil en nuestro país.

4.1. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR MARCAS

A la hora de estudiar la producción en el sector del automóvil según la marca de vehículo, tendremos que realizar una serie de puntualizaciones.

Es necesario aclarar que algunas de las firmas que producen automóviles en España pertenecen al mismo grupo o compañía. Trataremos cada una estas marcas por separado, teniendo en cuenta la categoría de vehículo a la que pertenezcan cada uno de los modelos. De este modo, comentaremos cada una de las firmas con sus respectivos modelos clasificándolos según su modalidad (bien sean turismos, vehículos comerciales o vehículos industriales).

A la hora de analizar la producción consideramos de gran interés comentar la siguiente tabla elaborada por la ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones):

Tabla 4.1 Relación marcas productoras vehículos en España.

| TURISMOS | | | | |
|------------------------|------------|------------------|---------------------------------|----------------------|
| GRUPO | MARCA | Nº MODELOS | FÁBRICA | C. AUTÓNOMA |
| MERCEDES | Mercedes | 1 | Mercedes - Vitoria | País Vasco |
| PSA | Citroën | 4 | PSA - Vigo | Galicia |
| | Peugeot | 3 | | |
| GM | Opel | 2 | GM - Figueruelas (Zaragoza) | Aragón |
| VAG | Audi | 1 | SEAT - Martorell (Barcelona) | Cataluña |
| | Seat | 6 | | |
| | Volkswagen | 1 | VW - Navarra | Navarra |
| RENAULT | Renault | 4 | Renault - Valladolid y Palencia | Castilla y León |
| FORD | Ford | 2 | Ford Almussafes (Valencia) | Comunidad Valenciana |
| VEHÍCULOS COMERCIALES | | | | |
| GRUPO | MARCA | Nº MODELOS | FÁBRICA | COMUNIDAD AUTÓNOMA |
| MERCEDES | Mercedes | 1 | Mercedes - Vitoria | País Vasco |
| PSA | Citroën | 1 ⁽¹⁾ | PSA - Vigo | Galicia |
| | Peugeot | 1 ⁽¹⁾ | | |
| GM | Opel | 1 | GM - Figueruelas (Zaragoza) | Aragón |
| FORD | Ford | 1 | Ford Almussafes (Valencia) | Comunidad Valenciana |
| RENAULT | Nissan | 3 | Nissan - Barcelona | Cataluña |
| | Renault | 1 | Renault - Palencia | Castilla y León |
| CNH | Iveco | 1 | Iveco - Valladolid | Castilla y León |
| VEHÍCULOS INDUSTRIALES | | | | |
| GRUPO | MARCA | Nº MODELOS | FÁBRICA | COMUNIDAD AUTÓNOMA |
| RENAULT | Nissan | 2 | Nissan - Ávila | Castilla y León |
| CNH | Iveco | 1 | Iveco - Valladolid | Castilla y León |
| | | 2 | Iveco - Madrid | Comunidad Madrid |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANFAC- Memoria Anual 2013

Nota⁽¹⁾: Los modelos del Grupo PSA fabrican también variantes eléctricas de sus modelos.

En la tabla 4.1 observamos como el grupo VAG (al cual pertenece la firma española SEAT), se sitúa en al frente de producción de turismos en España en cuanto al número de modelos fabricados, con 8 modelos diferentes. Este grupo es seguido muy de cerca por el Grupo francés PSA (Citroën- Peugeot) con 7 modelos.

El grupo VAG produce sus modelos de la firma SEAT en su factoría de Martorell (Barcelona) además del modelo Q3 de Audi. El grupo posee también otra fábrica en Navarra donde produce el modelo Polo (perteneciente a la firma alemana Volkswagen). Con respecto al Grupo PSA, su producción se centra en sus fábricas de Vigo y Madrid.

En esta lista también aparecen la firma Mercedes-Benz (Vitoria), el grupo General Motors con su factoría de Zaragoza (Opel) y el grupo Ford en Valencia

Con respecto a estos datos, cabe destacar que a pesar del hecho de que la producción de muchos modelos de estas compañías se lleve a cabo en España, tan solo el caso de la marca SEAT se trata de una compañía de origen español. Ni tan siquiera en este caso, se trata de una compañía que se podría considerar 100% nacional, puesto que la marca es una filial perteneciente al grupo alemán VAG. Acerca de la adquisición de la firma española SEAT por el grupo alemán, se pronuncia M.A. Montoro (2010).

Con respecto a los vehículos comerciales, el grupo francés Renault es el que más modelos produce. Al modelo de la marca Renault hay que sumarle los otros 3 modelos producidos en las fábricas de la firma Nissan (también perteneciente a dicho grupo). Dentro de esta categoría, también aparecen los grupos Daimler AG (Mercedes) con un modelo, el grupo PSA francés con 2 modelos; además de General Motors (Opel), el grupo Ford Así como la firma Iveco (que cuentan con la fabricación de un modelo, cada uno de ellos).

Finalmente en la parte correspondiente a los vehículos industriales, tan solo contamos con dos marcas que produzcan dichos automóviles en territorio español. Estas firmas son las ya mencionadas Iveco (perteneciente al grupo CNH), la cual produce sus 3 modelos en sus fábricas de Madrid y Valladolid; y la Nissan (perteneciente al grupo Renault) con 2 modelos producidos en su factoría situada en la provincia de Ávila.

4.2. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR SEGMENTOS O TIPOS

Además de la producción de vehículos divididos por marcas y modelos, es interesante analizar la producción española de turismos por segmentos. Los vehículos suelen clasificarse por segmentos teniendo en cuenta las características técnicas de cada uno de ellos. Estos segmentos o tipos pueden agruparse según diferentes criterios. Los segmentos que vamos a utilizar en nuestro estudio van a estar definidos siguiendo la misma clasificación que emplea la ANFAC para la confección de sus datos. Estos parámetros se pueden reflejar tal y como se muestra en la tabla 5.2, que se adjunta a continuación:

Tabla 4.2 Producción española por tipo de vehículo. Período 2012-2013. (Unidades producidas).

| Tipos | 2012 | 2013 | Variación 13/12 |
|-------------------------------|------------------|------------------|-----------------|
| Turismos | 1.539.680 | 1.719.700 | 11,69% |
| Todo Terreno | 55.469 | 34.968 | -36,96% |
| Comerciales | 202.193 | 192.731 | -4,68% |
| Furgones | 134.962 | 162.252 | 20,22% |
| Vehículos industriales | 46.875 | 53.687 | 14,53% |
| TOTAL | 1.979.179 | 2.163.338 | 9,3% |

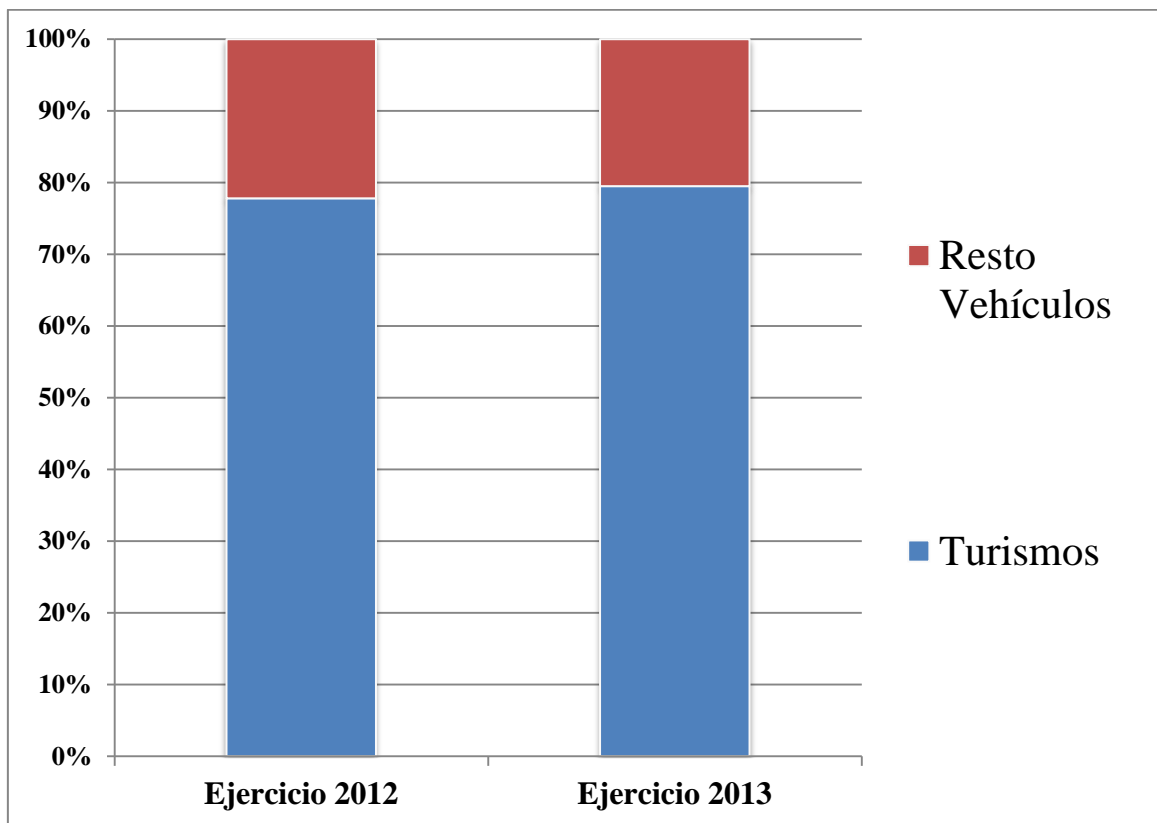
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANFAC.

En cuanto al tipo de vehículo producido en España, tal y como se refleja en la tabla 4.2, son los turismos los que representan la mayor cuota durante los últimos ejercicios, muy por encima del resto de tipos de vehículo.

Presumiblemente antes de realizar nuestro estudio, se podría presuponer que la parte correspondiente a los vehículos turismos sería la que alcanzaría una mayor cuota de producción. Es por esto, que los datos reflejados en la tabla tan solo vienen a corroborar esta realidad.

En términos estadísticos, la cuota de turismos producidos ronda el 80% del total en los tres últimos ejercicios, tal y como se muestra en la gráfica siguiente:

Gráfica 4.3 Producción española por tipo de vehículo. Turismos con respecto al total de vehículos. Período 2012-2013.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Tabla 4.2.

4.3. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS.

Además de afrontar nuestro estudio de la producción del sector del automóvil desde el punto de vista de las características técnicas de los vehículos fabricados así como la firma a la que pertenece cada vehículo; se podría realizar un estudio teniendo en cuenta la situación geográfica de las factorías donde se producen dichos vehículos.

Así otra variable admitida para la elaboración de nuestro estudio podría ser la clasificación en términos de la producción en el sector por comunidad autónoma.

En la figura 4.4 se observa la distribución geográfica de las fábricas de vehículos situadas en territorio español:

Figura 4.4 Situación geográfica de las factorías de Vehículos en el Estado Español por Comunidad Autónoma.



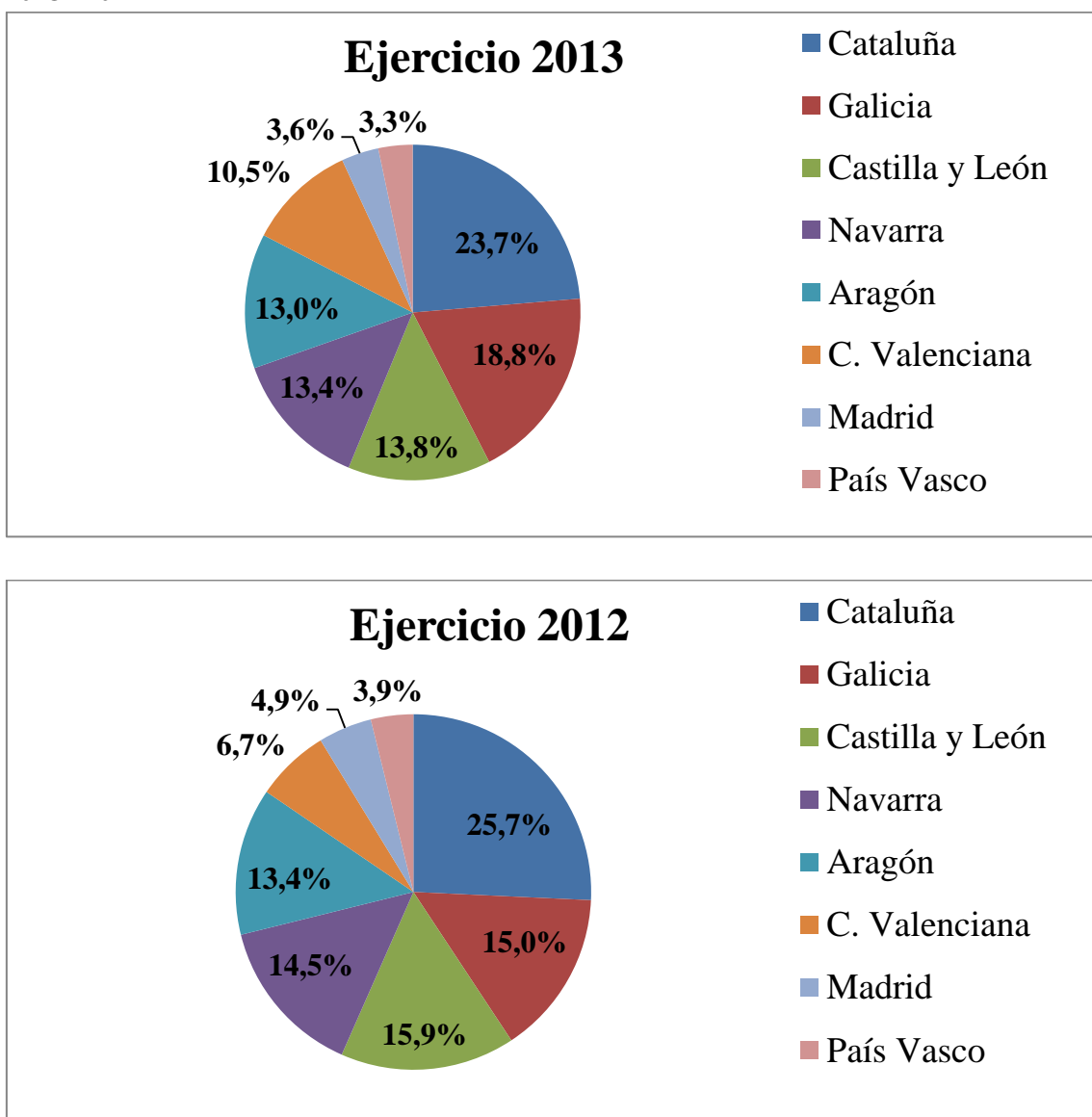
Fuente: ANFAC- Memoria Anual 2013

En cuanto a la distribución de la producción por comunidades autónomas, la figura 4.4 nos muestra que en la actualidad existen factorías distribuidas a lo largo de todo el territorio español. En total existen fábricas en 8 de las 17 comunidades autónomas existentes en España. Estas 8 comunidades son: Cataluña, Galicia, Castilla y León, Navarra, Aragón, Comunidad Valenciana, Madrid y País Vasco. En el mapa correspondiente a la figura 4.4, también se nos muestra la existencia de una fábrica del grupo francés Renault en Sevilla (Andalucía).

Sin embargo, esta fábrica solamente produce componentes de automóviles (más concretamente cajas de cambios para vehículos), por lo que no tiene cabida en nuestro estudio. Lo mismo acontece con la fábrica situada en Santander, correspondiente a la firma Mercedes, la cual también se centra en la producción de componentes para vehículos.

En términos estadísticos, la producción de vehículos por comunidades autónomas apenas ha variado durante los últimos ejercicios, tal y como se distingue en la gráfica siguiente:

Gráfica 4.5 Producción de vehículos por Comunidades Autónomas. Ejercicio 2013- 2012



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANFAC

La gráfica 4.5 nos muestra como Cataluña continúa al frente entre las comunidades autónomas en lo referente a producción de vehículos, con un 23,7% del total. A Cataluña la sigue muy de cerca la comunidad de Galicia con un 18,8%. Tras ellas continúan Castilla y León (13,78%), Navarra (13,4%), Aragón (13%) y la Comunidad Valenciana (10,5%). Ya más alejadas, con menor tasa de producción con respecto al total, concluyen la gráfica Madrid y el País Vasco con tasas del 3,6% y 3,3% respectivamente.

Comparando los datos del ejercicio correspondiente al año 2013 con los del año 2012, resulta relevante que prácticamente todas las comunidades autónomas mantienen su posición en el ranking. De hecho, la única diferencia entre las gráficas del año 2013 y la del 2012 es la alternancia de posición entre Galicia y Castilla-León, en las que la comunidad gallega ocupa el tercer puesto en términos de producción de vehículos. Otro dato significativo es también el de las tasas porcentuales. Estas tasas apenas varían entre ejercicios para cada una de las regiones.

4.4. SITUACIÓN DE ESPAÑA EN EL ENTORNO MUNDIAL EN PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

Cabe destacar, tal y como veremos en próximos capítulos, que según la ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), que cerca del 90% de los vehículos producidos en fábricas situadas en territorio español estaban destinados a la exportación. Este hecho, pone de manifiesto el carácter exportador del sector del automóvil en España y explica los resultados que se obtienen de la gráfica siguiente en la que se muestran los principales países exportadores de vehículos durante los ejercicios correspondientes a los años 2012 y 2013.

Tabla 4.6 Principales países productores de vehículos. Años 2012-2013.

| PUESTO | PAÍS | 2013 | 2012 | VAR. 13-12 |
|-------------------|---------------|------------------|------------------|-------------|
| 1 | China | 22,116,825 | 19,271,808 | 14.8% |
| 2 | USA | 11,066,432 | 10,335,765 | 7.1% |
| 3 | Japón | 9,630,181 | 9,943,077 | -3.1% |
| 4 | Alemania | 5,718,222 | 5,649,260 | 1.2% |
| 5 | Corea del Sur | 4,521,429 | 4,561,766 | -0.9% |
| 6 | India | 3,880,938 | 4,174,713 | -7.0% |
| 7 | Brasil | 3,712,380 | 3,402,508 | 9.1% |
| 8 | México | 3,052,395 | 3,001,814 | 1.7% |
| 9 | Tailandia | 2,457,057 | 2,429,142 | 1.1% |
| 10 | Canadá | 2,379,806 | 2,463,364 | -3.4% |
| 11 | Rusia | 2,175,311 | 2,233,103 | -2.6% |
| 12 | España | 2,163,338 | 1,979,179 | 9.3% |
| 13 | Francia | 1,740,000 | 1,967,765 | -11.6% |
| 14 | Reino Unido | 1,597,872 | 1,576,945 | 1.3% |
| 15 ⁽¹⁾ | Indonesia | 1,206,368 | 1,052,895 | 14.6% |

Fuente: elaboración propia a partir de datos del OICA.

Nota: En el año 2012, el país Indonesia ocupa el 17º puesto del ranking por detrás de la República Checa y Turquía.

Con respecto a la producción de vehículos, podemos observar en la tabla 4.6 que la situación de España en la actualidad resulta bastante favorable (teniendo en cuenta datos correspondientes al ejercicio 2013). Por un lado, la producción nacional de vehículos se sitúa en la 12º posición a nivel mundial; mientras que España es el segundo mayor productor de la Unión Europea, tan solo por detrás de Alemania.

Es en el mercado europeo donde se puede observar la buena situación del sector del automóvil en España en el ejercicio 2013. En la tabla 4.7, que prosigue a continuación se observa como dentro de los países de la Unión Europea, España representa un papel muy destacado:

Tabla 4.7 Producción de vehículos por país y tipo y variación interanual. Unión Europea. (Período 2012-2013)

| <i>País/Country</i> | 2012 | 2013 | %12/13 |
|--|-------------------|-------------------|---------------|
| EUROPA / EUROPE | 19.826.215 | 19.726.405 | -0,5% |
| Unión Europea 27 países / European Union 27 countries | 16.238.031 | 16.183.846 | -0,3% |
| Unión Europea 15 países / European Union 15 countries | 12.791.171 | 12.765.526 | -0,2% |
| <i>Austria / Austria</i> | 142.662 | 171.220 | +20,0% |
| <i>Bélgica / Belgium</i> | 538.308 | 480.164 | -10,8% |
| <i>Finlandia / Finland</i> | 2.900 | 3.330 | +14,8% |
| <i>Francia (turismos y comerciales ligeros) / France (Cars and LCV)</i> | 1.967.765 | 1.740.000 | -11,6% |
| <i>Alemania (turimos y comerciales ligeros) / Germany (Cars and LCV)</i> | 5.649.260 | 5.718.222 | +1,2% |
| <i>Italia / Italy</i> | 671.768 | 658.207 | -2,0% |
| <i>Países Bajos / Netherlands</i> | 24.895 | 0 | -100,0% |
| <i>Portugal/ Portugal</i> | 163.566 | 154.016 | -5,8% |
| <i>España / Spain</i> | 1.979.179 | 2.163.338 | +9,3% |
| <i>Suecia (solo turismos)/ Sweden (Cars Only)</i> | 162.814 | 161.080 | -1,1% |
| <i>Reino Unido / United Kingdom</i> | 1.576.945 | 1.597.433 | +1,3% |

Fuente: ANFAC. Informe anual 2013

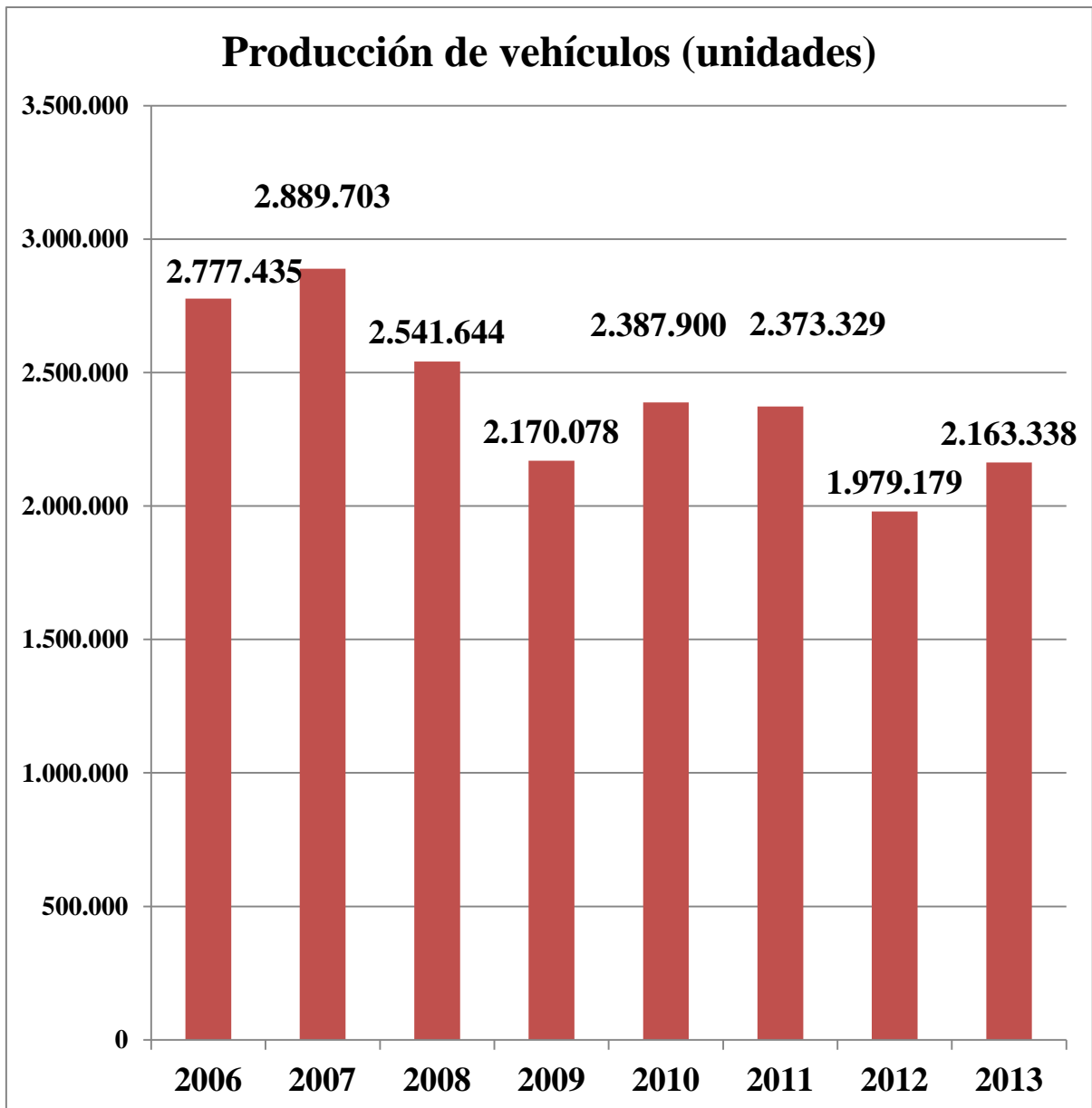
En la tabla 4.7. observamos cómo tan solo en países con pequeñas tasas de producción de vehículos como Austria y Finlandia la tasa de variación interanual es más favorable que en España. Mientras tanto, en países tales como Alemania o Reino Unido la tasa de variación interanual es muy inferior (1,2% y 1,3% respectivamente). Incluso otro de los países comparables con España en cuotas de producción como Francia, registra una caída de más del 11% para este ejercicio.

Asimismo, no solo los datos reflejados en la tabla 4.7 son favorables en cuanto al puesto ocupado por España en el ranking mundial de productores de vehículos, sino que además la tendencia es favorable con un incremento interanual de la producción del 9,3%. Esto demuestra que el sector del automóvil, en lo que respecta a la fabricación de vehículos, se está recuperando de forma significativa con relación al ejercicio del año anterior.

Para abordar de una manera más detallada el estudio de la variación interanual de producción de vehículos en España y poder extraer mejores conclusiones, nos remontaremos a ejercicios anteriores al período temporal objeto de nuestro estudio (desde antes del inicio de la crisis hasta el periodo actual):

Tabla y gráfico 4.8 Variación interanual de producción de vehículos en España. (Periodo 2006-2013)

| EJERCICIO | TOTAL | VARIACION INTERANUAL |
|------------------|------------------|-----------------------------|
| 2013 | 2,163,338 | 9.3% |
| 2012 | 1,979,179 | -16.6% |
| 2011 | 2,373,329 | -0.6% |
| 2010 | 2,387,900 | 10.0% |
| 2009 | 2,170,078 | -14.6% |
| 2008 | 2,541,644 | -12.0% |
| 2007 | 2,889,703 | 4.0% |
| 2006 | 2,777,435 | 0,9% |



Fuente: elaboración propia a partir de datos de OICA.

En la tabla 4.8 podemos observar como la producción de vehículos en España ha ido variando en los últimos años de forma significativa. En primer lugar observamos cómo a partir del ejercicio 2008 existe un descenso significativo en la producción de vehículos en España a causa de la crisis económica surgida en ese mismo ejercicio. Observamos como esa tendencia continúa hasta el ejercicio correspondiente al año 2010. En ese año, se produce un incremento interanual del 10%. Las causas de ese incremento se derivan de razones externas a nuestro estudio (la aparición del Plan PIVE, la tan solo aparente mejoría de la economía, entre otras).

En lo referente a la relación de Europa con respecto al resto del mundo se pueden obtener una serie de conclusiones.

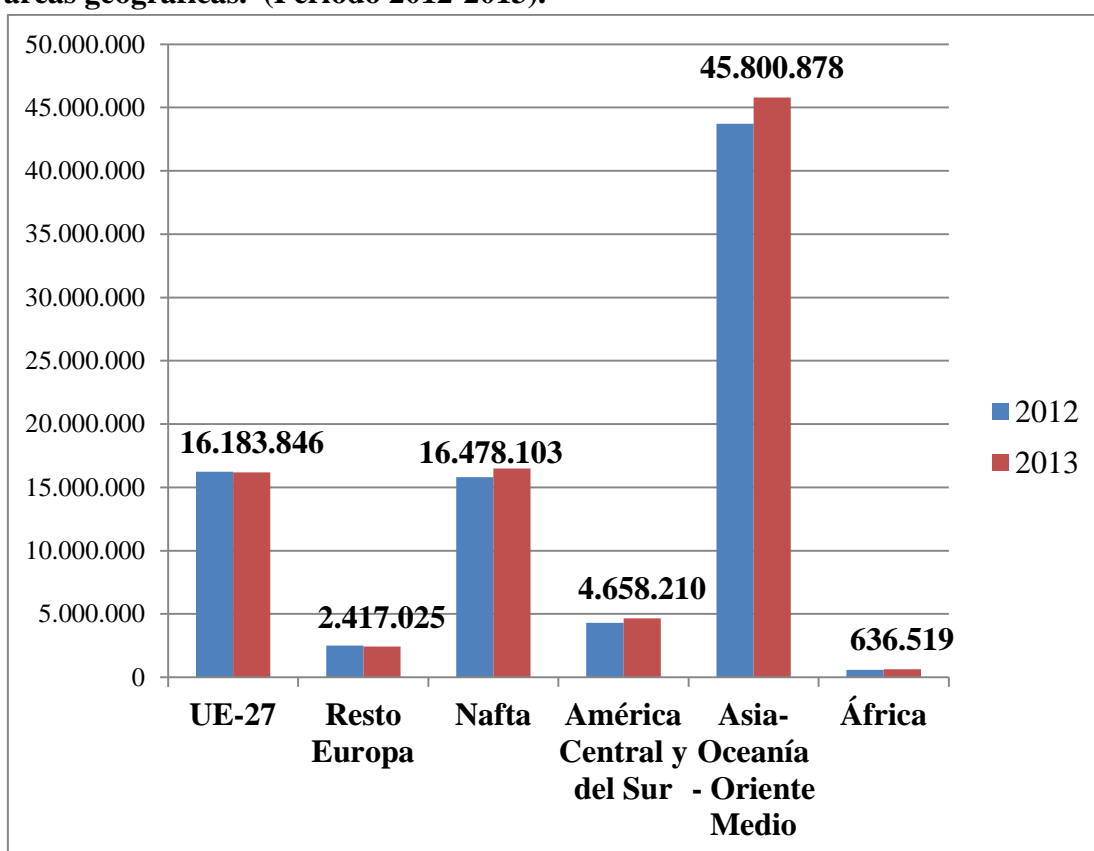
En términos generales, la UE-27 apenas supone el 20% de la producción de vehículos a nivel mundial. El Área geográfica que mayor cuota de producción obtiene es la que abarca los territorios de Asia, Oceanía y Oriente medio, con más del 50% del total. No solamente es la que más vehículos produce, sino que también es una de las que mayor crecimiento obtiene (con un crecimiento interanual de la producción del 4,8%).

Las únicas regiones que crecen a un ritmo más elevado que el área de Oriente son América del Sur (8,6%) y África (8,5%). Sin embargo, su producción anual apenas aporta 5,2% y un 0,7% respectivamente.

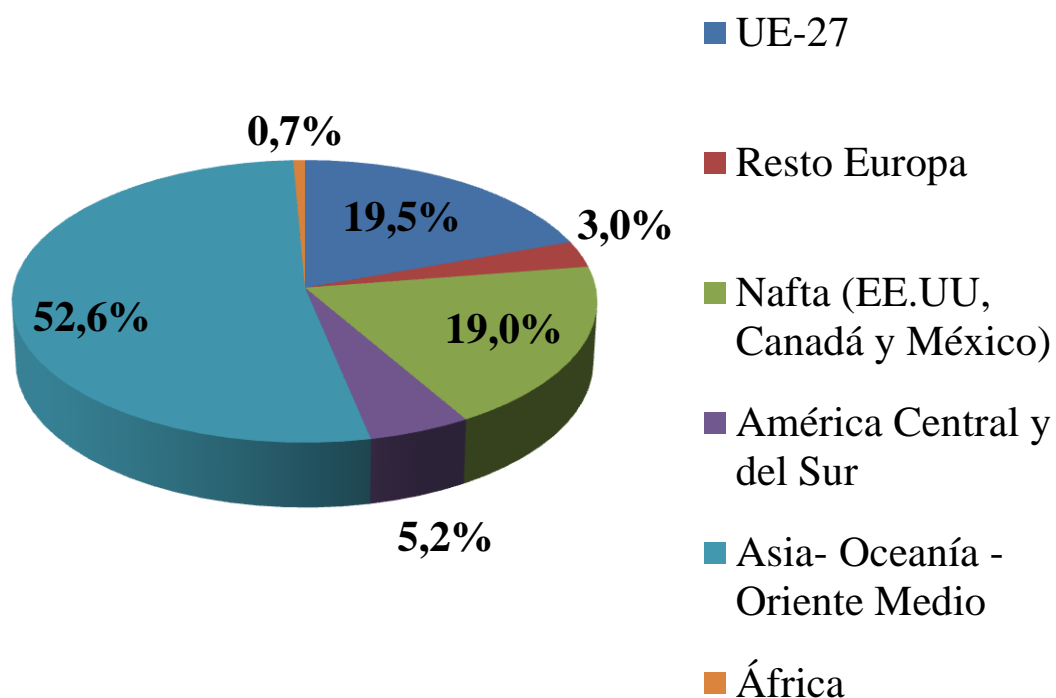
El área Nafta, produce un 19% de los vehículos a nivel mundial. Situándose muy próxima a niveles de la Unión Europea.

Estos resultados se pueden comprobar en la gráfica que prosigue:

Gráficas 4.9 y 4.10. Producción de vehículos Área geográfica. Por continentes y áreas geográficas. (Período 2012-2013).



Cuota Áreas geográficas. 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANFAC.

En términos de incrementos interanuales, observamos como en Europa los crecimientos se mantienen en niveles prácticamente planos. El área NAFTA en cambio, observamos cómo va ganando terreno a Europa en los últimos años, ya que tiene un crecimiento del 4,3% interanual. Este crecimiento se suma, a los ya citados, de América Central y del Sur (8,6%), Oriente (4,8%) y África (8,5%).

5. MATRICULACIONES EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL

A la hora de realizar el estudio en cuanto a las ventas de vehículos en España, hemos considerado oportuno realizar dicho análisis teniendo en cuenta los datos de matriculación de vehículos. Mediante esta variable, podremos obtener una fotografía más exacta que revele la realidad del sector en lo que a venta de vehículos se refiere.

Cabe destacar, que dentro los datos de matriculación de vehículos están también reflejados aquellos cuya procedencia no sea nacional. Como veremos a continuación, estos supondrán una cuota importante con respecto al total. Este fenómeno se explica mediante el *Comercio Intraindustrial*. Según Paul Krugman (2001), en este tipo de comercio, diferentes países que son relativamente similares en sus dotaciones de factor relativas comercian con bienes de la misma industria, pero en variedades distintas (en nuestro caso diferentes modelos, marcas, segmentos... etc.).

De esta manera, al igual que ocurría en el capítulo anterior, haremos una distinción considerando por separado la marca, el segmento al que pertenece cada automóvil o el tipo de vehículo en cuestión, a la hora de proceder con el análisis de los datos.

También resulta interesante, realizar un análisis teniendo en cuenta el tipo de propulsión (o fuente de energía) empleada por dichos vehículos. Las nuevas tecnologías y la búsqueda de nuevas fuentes de energía suponen un gran desafío para la sociedad actual, del cual el sector del automóvil no es ajeno. Mediante el análisis del tipo de propulsión de los diferentes vehículos matriculados en España, podremos establecer si efectivamente existe una apuesta en firme en nuestro país en el uso de energías alternativas en el sector del automóvil, o si por el contrario se mantienen las fuentes de energía tradicionales basadas en la utilización de combustibles fósiles.

Otra variable que resultará interesante en nuestro planteamiento, serán las matriculaciones por canales. Esta establecerá una relación entre el número de vehículos matriculados y el tipo de comprador. En esta parte del análisis diferenciaremos, por tanto, entre particulares y empresas privadas. En la parte de empresas privadas haremos una mención específica a las compañías de alquiler de vehículos, puesto que por sí mismas suponen un gran porcentaje con respecto a la totalidad de las matriculaciones.

5.1. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR MARCAS

Tal y como expusimos anteriormente, no todas las marcas que venden automóviles en España producen dichos vehículos en territorio español. De igual modo, el fenómeno tampoco se produce a la inversa (la mayor parte de vehículos producidos en España se destina a la exportación hacia otros países).

En la tabla siguiente se muestra la matriculación de vehículos en España en los dos últimos ejercicios:

Tabla 5.1 Matriculación de vehículos por marca. Años 2012 y 2013.

| Marcas/Makes | 2012 | 2013 |
|--------------|-------|-------|
| ALFA ROMEO | 3799 | 3030 |
| ASTON MARTIN | 22 | 25 |
| AUDI | 36112 | 35487 |
| AYATS | 13 | 9 |
| B.M.W. | 30370 | 31600 |
| BENTLEY | 23 | 23 |
| BUICK | 0 | 1 |
| BYD | 2 | 1 |
| CADILLAC | 5 | 3 |
| CAETANO | 1 | 1 |
| CATERHAM | 1 | 2 |
| CHEVROLET | 15165 | 12693 |
| CHRYSLER | 15 | 2 |
| CITROEN | 65670 | 60502 |
| D.A.F. | 1189 | 1569 |
| DACIA | 17847 | 32288 |
| DAIHATSU | 5 | 1 |
| DODGE | 7 | 3 |
| FERRARI | 127 | 121 |
| FIAT | 22546 | 28244 |
| FORD | 59587 | 55841 |
| HONDA | 2211 | 3558 |
| HUMMER | 3 | 1 |

| Marcas/Makes | 2012 | 2013 |
|--------------|-------|-------|
| HYUNDAI | 29409 | 30079 |
| INFINITI | 302 | 282 |
| ISUZU | 223 | 165 |
| IVECO | 5266 | 5789 |
| JAGUAR | 830 | 876 |
| JEEP | 1652 | 1277 |
| KIA | 18418 | 22019 |
| LADA | 37 | 47 |
| LAMBORGHINI | 238 | 183 |
| LANCIA | 1928 | 1691 |
| LAND ROVER | 6415 | 7278 |
| LEXUS | 2031 | 1977 |
| LOTUS | 2 | 3 |
| M.A.N. | 1840 | 1845 |
| MAHINDRA | 31 | 27 |
| MASERATI | 19 | 29 |
| MAZDA | 4600 | 5797 |
| MCLAREN | 6 | 3 |
| MERCEDES | 27663 | 30891 |
| MINI | 7286 | 7554 |
| MITSUBISHI | 4360 | 3915 |
| MORGAN | 3 | 2 |
| NISSAN | 40621 | 39010 |

| Marcas/Makes | 2012 | 2013 |
|--------------|-------|-------|
| OPEL | 52698 | 57417 |
| PEUGEOT | 73060 | 76230 |
| PORSCHE | 1414 | 1186 |
| R.V.I. | 2691 | 1969 |
| RENAULT | 65853 | 65449 |
| ROLLS ROYCE | 2 | 3 |
| SAAB | 35 | 0 |
| SCANIA | 1372 | 1168 |
| SEAT | 54987 | 59256 |
| SKODA | 13987 | 14177 |
| SMART | 2358 | 2317 |
| SSANGYONG | 1446 | 1686 |
| SUBARU | 993 | 1186 |
| SUZUKI | 699 | 1149 |
| TATA | 348 | 613 |
| TESLA | 0 | 1 |
| THINK | 30 | 0 |
| TOYOTA | 37602 | 38583 |
| UROVESA | 1 | 15 |
| VOLKSWAGEN | 69707 | 71073 |
| VOLVO | 8253 | 8631 |

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

En cuanto a los datos reflejados en la tabla 5.1 se puede concluir que no existen diferencias significativas en ninguna de las marcas con respecto a las ventas en ambos ejercicios.

En primer lugar observamos como las marcas que podrían ser consideradas como “tradicionales” en el mercado español, son las que mayores cuotas de matriculación alcanzan. Estas suelen ser firmas propias del mercado europeo, donde predominan marcas originales de Francia o Alemania.

Así firmas como Volkswagen, Seat, Renault, Peugeot, Opel, Ford y Citroën superan todas ellas ampliamente las 50000 unidades vendidas en cada uno de los ejercicios.

Otro grupo de marcas que cuenta también con una larga tradición en el mercado español, son las marcas dirigidas a un mercado objetivo con un mayor poder adquisitivo. A este grupo pertenecen las alemanas Audi, BMW y Mercedes; donde todas ellas rondan las 30000 ventas anuales.

También son dignas de mención las marcas Asiáticas. Pese a que muchas de ellas aparecieron recientemente en el mercado, comienzan a abrirse paso en el mismo. Encabezan la lista Toyota y Nissan, que más tiempo llevan implantadas en el mercado español. Ambas cuentan con unas ventas aproximadas de 40000 unidades. A estas dos firmas les sigue Hyundai (con 30000 matriculaciones) y KIA (que cuenta con más de 20000 unidades vendidas en España).

Otra cuestión relevante en referencia al mercado de ventas de automóviles en España, es la irrupción de marcas más asequibles. Con la aparición de la crisis, muchas firmas decidieron incorporar al mercado vehículos cuyo mayor atractivo fuese el precio. En muchos casos se tratan de filiales de marcas cuyo mercado tradicional eran países de Europa del Este o países en vías de desarrollo. Este es el caso de la Dacia (con más de 30000 unidades vendidas en el último ejercicio) o la Skoda y la Chevrolet, con un número de matriculaciones cercano a las 15000 unidades.

5.2. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR TIPO Y PROCEDENCIA.

Con respecto a la matriculación de automóviles siguiendo el parámetro de tipo de vehículo, estudiaremos con detalle los resultados para cada uno de ellos. Además, a diferencia que en el caso de la producción, es necesario señalar también la procedencia de dicho vehículo. Tal y como ya advertimos con anterioridad, no todos los vehículos que se venden en España son producidos en territorio nacional. En la tabla 5.2 que se muestra a continuación, se exponen los resultados obtenidos en el sector durante los dos últimos ejercicios:

Tabla 5.2 Matriculación de vehículos por tipo y procedencia. Años 2012 y 2013. (Unidades vendidas).

| TIPO VEHÍCULO | ORIGEN | 2012 | 2013 | VAR. 13-12 |
|--------------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|
| TURISMOS + TODOTERRENO | Nacional | 135382 | 141328 | 4,39% |
| | Importado UE | 69494 | 67604 | -2,72% |
| | Importado no UE | 494713 | 513757 | 3,85% |
| TOTAL TURISMOS | | 701601 | 722689 | 3,01% |
| FURGONES | Nacional | 15119 | 16834 | 11,34% |
| | Importado UE | 8593 | 14814 | 72,40% |
| | Importado no UE | 23518 | 23802 | 1,21% |
| TOTAL FURGONES | | 47230 | 55450 | 17,40% |
| VEHICULOS COMERCIALES | Nacional | 6660 | 6200 | -6,91% |
| | Importado UE | 3003 | 3367 | 12,12% |
| | Importado no UE | 19822 | 20367 | 2,75% |
| TOTAL VEH. COMERCIALES | | 29485 | 29934 | 1,52% |
| VEHICULOS INDUSTRIALES | Nacional | 3614 | 2806 | -22,36% |
| | Importado UE | 58 | 45 | -22,41% |
| | Importado no UE | 9189 | 10307 | 12,17% |
| TOTAL VEH. INDUSTRIALES | | 12861 | 13158 | 2,31% |
| AUTOBUSES | Nacional | 698 | 655 | -6,16% |
| | Importado UE | 47 | 46 | -2,13% |
| | Importado no UE | 1081 | 1018 | -5,83% |
| TOTAL AUTOBUSES | | 1826 | 1719 | -5,86% |
| TOTAL GENERAL | | 793003 | 822950 | 3,78% |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Dirección General de Tráfico (DGT).

Con referencia a la tabla 5.2, cabe señalar que se divisa una ligera recuperación en el ejercicio 2013 con respecto al del año anterior. En ese año se matricularon 822.950 unidades, lo que supone cerca de un 4% más que en el ejercicio correspondiente al ejercicio 2012.

Por tipo de vehículo observamos también una recuperación en las ventas para todas y cada una de las categorías de la tabla con excepción de los autobuses, donde la variación es negativa y cuya aportación a las matriculaciones totales no es demasiado significativa.

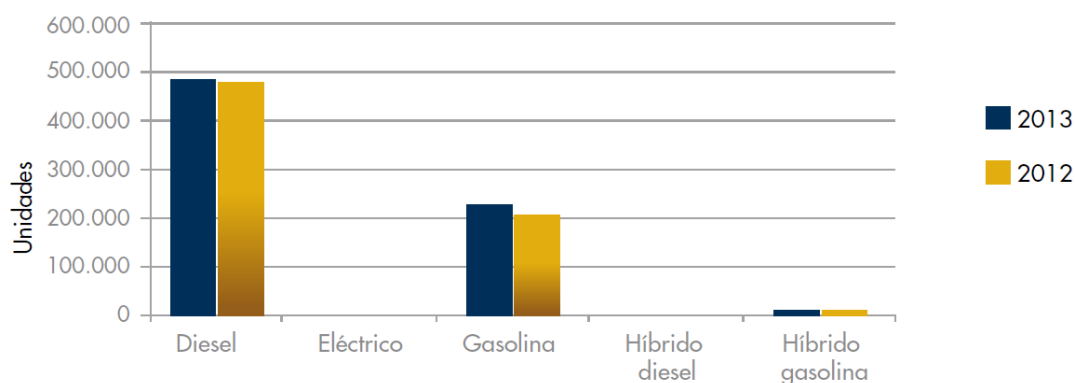
En la figura 5.2 también se puede advertir que la mayor parte de los vehículos matriculados en España fueron fabricados fuera de nuestras fronteras. En dicha tabla, se puede percibir como no solamente la mayor cuota de automóviles matriculados en España procede de fuera de territorio nacional, sino que estas ventas son especialmente significativas para vehículos procedentes de fuera de la Unión Europea. En el capítulo siguiente profundizaremos en mayor medida acerca de cuáles son los socios comerciales de España dentro y fuera de la Unión Europea y qué importancia tienen estos países dentro de la balanza comercial del sector del automóvil en nuestro país.

5.3. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR FUENTE DE ENERGÍA.

El respeto por el medioambiente se ha vuelto una cuestión muy a tener en cuenta a la hora de evaluar el mercado del sector del automóvil. Existe un compromiso a nivel mundial para la reducción de gases de efecto invernadero. Las autoridades Europeas han lanzado una serie de medidas para disminuir las emisiones, fijando un límite de emisiones para los automóviles de 95g/Km para el año 2020. Es por ello que las autoridades han lanzado una serie de medidas de carácter fiscal para fomentar la reducción de estas emisiones. Los fabricantes de automóviles se han adaptado a esta situación lanzando al mercado automóviles cada vez más respetuosos con el medioambiente. En los últimos años también han aparecido automóviles con propulsión eléctrica e híbrida. Sin embargo, tal y como se observa en la gráfica 5.3, estos últimos no han conseguido hacerse con una cuota de mercado realmente significativa.

Gráfica 5.3 Matriculación de vehículos por fuente de energía. Años 2012 y 2013.

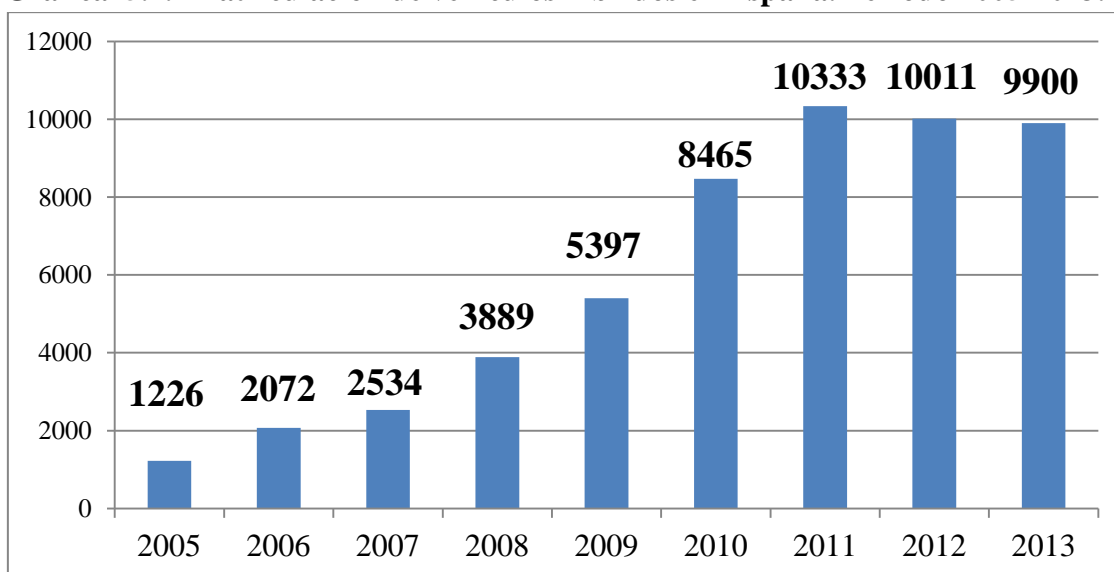
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANFAC



Fuente: ANFAC- informe anual 2013

En la gráfica anterior se aprecia cómo las ventas para el año 2013 son ligeramente superiores que en el ejercicio anterior. Sin embargo, la cuota de mercado que ocupan los vehículos híbridos es muy pequeña en comparación con las que usan combustibles fósiles (no alcanza el 2% sobre el total de turismos). Tal y como se advierte en la grafica siguiente (tabla 5.4), desde la aparición de este tipo de vehículos de una manera verdaderamente palpable (en el año 2005) se observa como las ventas se han ido incrementando hasta superar las 10.000 unidades vendidas en el año 2010. Sin embargo, a partir de ese año se produce un estancamiento en las ventas de vehículos híbridos::

Gráfica 5.4. Matriculación de vehículos híbridos en España. Periodo 2005-2013.



Fuente: Barómetro sobre seguridad vial y medioambiente ANFAC-Bosch

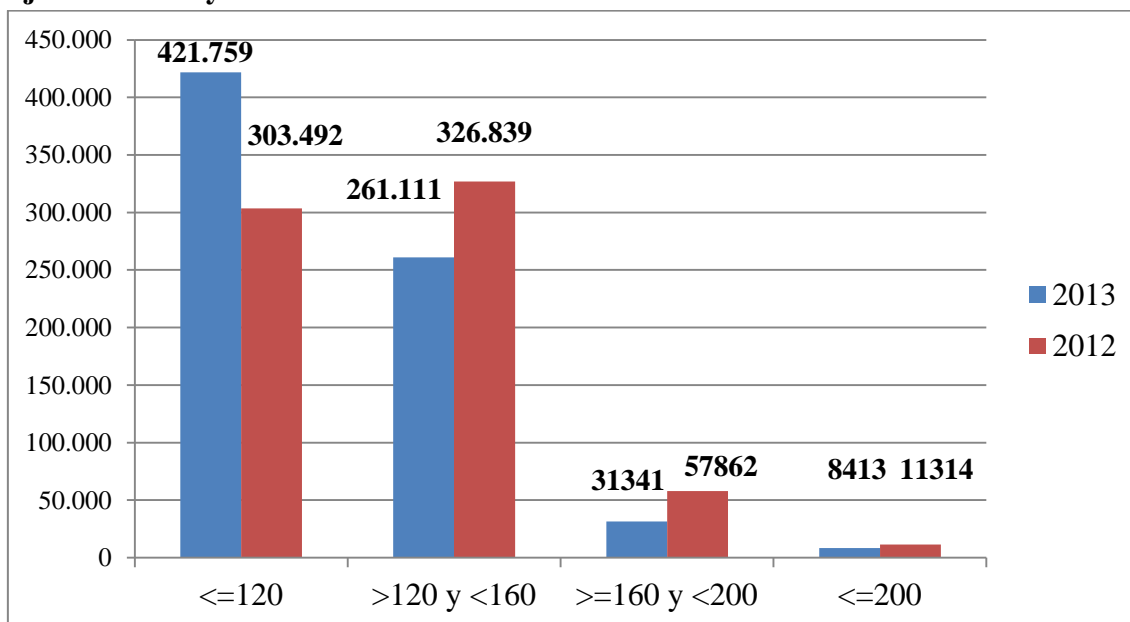
Sin embargo, y teniendo en cuenta que el combustible que más volumen de mercado aporta es el que se basa en fuentes de energía tradicionales, se observa un fuerte descenso en el número de emisiones de CO₂:

Tabla 5.5. Matriculación de vehículos por tramos de emisiones de CO₂. Ejercicio 2012 y 2013.

| Emisiones CO ₂ | 2012 | Cuota 2012 (Total) | 2013 | Cuota 2013 (Total) | % Variación 2013/2012 |
|---------------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|-----------------------|
| < 120 | 303.492 | 43,4% | 421.759 | 58,4% | 39% |
| 120 – 160 | 326.839 | 46,7% | 261.111 | 36,1% | -20,1% |
| 160 – 200 | 57.862 | 8,3% | 31.341 | 4,3% | -45,8% |
| 200 o Más | 11.314 | 1,6% | 8.413 | 1,2% | -25,6% |
| TOTAL | 699.507 | 100% | 722.624 | 100% | |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANFAC

Gráfica 5.6. Matriculación de vehículos por tramos de emisiones de CO₂. Ejercicio 2012 y 2013.



Fuente: Elaboración propia a partir de tabla 5.5.

En la tabla 5.5 y gráfica 5.6, observamos como en tan solo un ejercicio, se ha producido un incremento realmente importante en las ventas de vehículos situados en el rango más bajo de emisiones de CO₂. La matriculación de vehículos que emiten menos de 120g/km se ha incrementado en casi un 40% en el año 2013 con respecto al ejercicio anterior.

Mientras tanto, se ha producido un descenso interanual de más del 20% en matriculación de vehículos que emiten entre 120 y 160 g/Km. Los niveles superiores de emisiones de 160-200 g/km y de más de 200g/km, también han experimentado un descenso verdaderamente significativo en matriculación de automóviles (un 45,8% y un 25,6%, respectivamente).

La previsión a corto y medio plazo es que esta tendencia se mantenga para poder cumplir así, los tratados fijados a nivel europeo e internacional en materia de emisiones de CO₂ y gases de efecto invernadero para el año 2020.

5.4. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR CANALES.

Otro aspecto de gran importancia a la hora de analizar las matriculaciones de vehículos en España, es el mercado objetivo al que van dirigidos dichos automóviles. Para llevar a cabo esta diferenciación distinguiremos entre dos variables, particulares y empresas. En el apartado de empresas, al igual que apuntábamos al comienzo del capítulo, diferenciaremos a su vez entre Empresas y Empresas de alquiler o “Renting”. Estas últimas enfocan su negocio entorno al automóvil y por tanto, consideramos que merecen una mención aparte. En definitiva, estudiaremos de forma separada cada una de estas tres categorías, con el fin de establecer en que canales se produce un mayor número de matriculaciones.

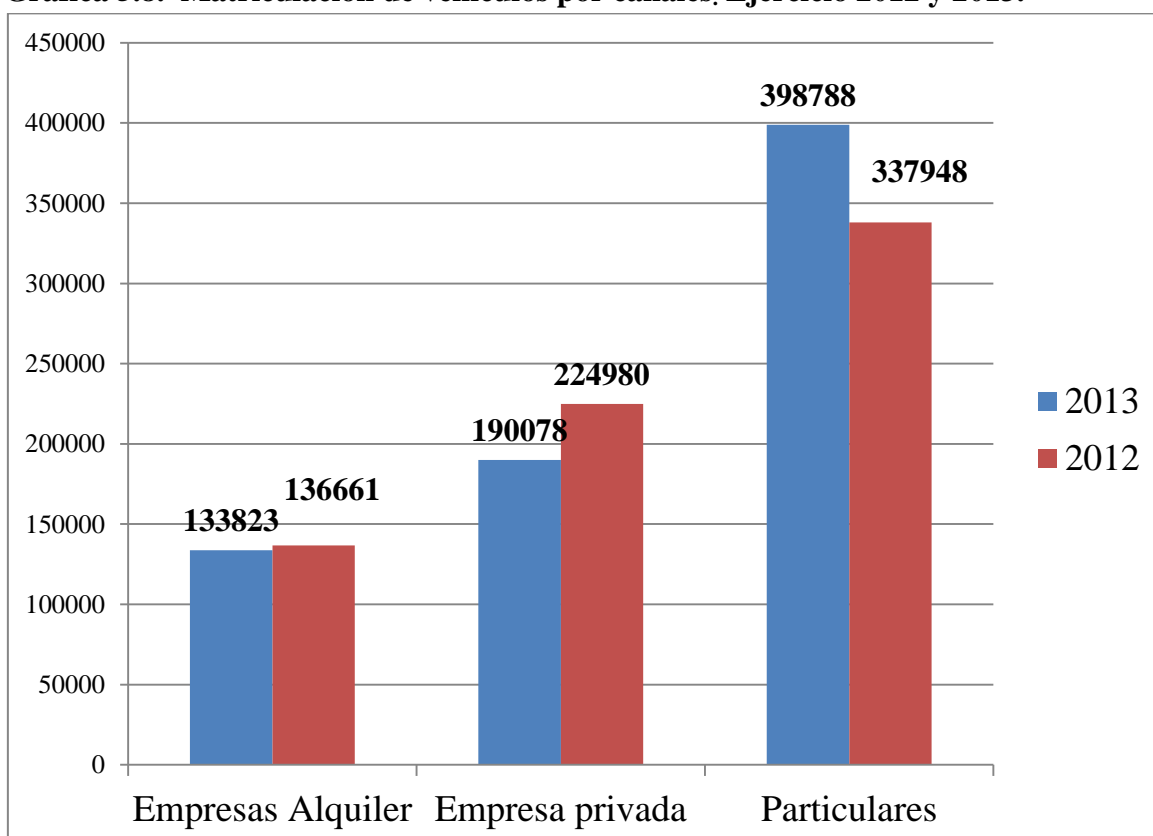
En la siguiente tabla 5.7 y gráfica 5.8, se muestran los resultados obtenidos con respecto a matriculaciones por estos tres grandes grupos en los dos últimos ejercicios:

Tabla 5.7. Matriculación de vehículos (turismos) por canales. Ejercicios 2012 y 2013.

| AÑO | EMPRESAS ALQUILER | EMPRESA | PARTICULARES | TOTAL |
|--------------|--------------------------|----------------|---------------------|----------------|
| 2012 | 136.661 | 224.980 | 337.948 | 699.589 |
| 2013 | 133.823 | 190.078 | 398.788 | 722.689 |
| 13-12 | -2,1% | -15,5% | 18% | 3,3% |

Fuente: ANFAC- Memoria Anual 2013

Gráfica 5.8. Matriculación de vehículos por canales. Ejercicio 2012 y 2013.



Fuente: Elaboración propia a partir de tabla 5.7.

En lo que respecta a las dos gráficas anteriores en las que se refleja el panorama de la matriculación de vehículos por canales, se ofrecen dos realidades muy distintas. Por un lado se observa un descenso en las matriculaciones tanto en las empresas de alquiler (con 2,1% con respecto al ejercicio anterior), como en las empresas privadas (con un descenso aún más significativo, del 15,5% interanual). Por el otro lado, es más que palpable la buena salud de la que gozan las matriculaciones en el canal de particulares. La matriculación de vehículos por parte de particulares ascendió un 18% en el año 2013 si las comparamos con cifras del ejercicio anterior.

5.5. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Antes de analizar el número de matriculaciones efectuadas en cada una de las comunidades autónomas pertenecientes al estado español, es necesario realizar una serie de reflexiones a tener en cuenta. En primer lugar, presumiblemente aquellas comunidades autónomas o regiones que cuenten con un mayor número de habitantes, serán las que acumularán un mayor número de matriculaciones. Por este motivo, no solo será interesante considerar las ventas totales y la cuota con respecto el total que acumulen cada una de las regiones, sino que también será indispensable realizar un análisis pormenorizado de la variación interanual producida entre los periodos en los que sometemos nuestro estudio.

Los datos de matriculación por comunidades autónomas vienen reflejados en la siguiente tabla:

Tabla 5.9. Matriculación por comunidades autónomas. Ejercicios 2012 y 2013.

| | TURISMOS + TODO TERRENO | | | OTROS VEHÍCULOS | | |
|----------------------|-------------------------|-------------|--------------|-----------------|-------------|--------------|
| | 2013 | CUOTA 13 | VAR. 13-12 | 2013 | CUOTA 13 | VAR. 13-12 |
| ANDALUCIA | 76.728 | 10,62% | 5,00% | 10.326 | 10,30% | 14,05% |
| ARAGÓN | 14.590 | 2,02% | 4,62% | 2.611 | 2,60% | 16,35% |
| ASTURIAS | 11.427 | 1,58% | 5,95% | 1.477 | 1,47% | 0,14% |
| CANARIAS | 28.756 | 3,98% | 14,81% | 5.891 | 5,88% | 17,63% |
| CANTABRIA | 6.759 | 0,94% | 1,53% | 920 | 0,92% | 8,75% |
| CASTILLA Y LEÓN | 24.338 | 3,37% | 5,35% | 3.567 | 3,56% | 12,49% |
| CASTILLA - LA MANCHA | 22.290 | 3,08% | 11,93% | 3.385 | 3,38% | 39,19% |
| CATALUÑA | 114.492 | 15,84% | 7,84% | 16.273 | 16,23% | 12,44% |
| CEUTA | 829 | 0,11% | 4,94% | 97 | 0,10% | 142,50% |
| COMUNIDAD MADRID | 228.656 | 31,64% | -2,62% | 29.065 | 28,99% | -0,95% |
| COMUNIDAD VALENCIANA | 79.330 | 10,98% | 6,09% | 9.710 | 9,68% | 11,39% |
| EXTREMADURA | 8.810 | 1,22% | 13,49% | 1.351 | 1,35% | 10,02% |
| GALICIA | 30.236 | 4,18% | 7,43% | 3.443 | 3,43% | 10,49% |
| ISLAS BALEARES | 20.766 | 2,87% | -13,40% | 2.572 | 2,57% | 30,49% |
| LA RIOJA | 3.612 | 0,50% | 12,95% | 689 | 0,69% | 20,24% |
| MELILLA | 863 | 0,12% | -4,54% | 44 | 0,04% | -16,98% |
| NAVARRA | 7.737 | 1,07% | 9,99% | 1.718 | 1,71% | 24,95% |
| PAIS VASCO | 27.321 | 3,78% | 6,66% | 3.915 | 3,90% | 12,37% |
| REGION DE MURCIA | 15.149 | 2,10% | 9,18% | 3.207 | 3,20% | 14,58% |
| TOTAL | 722.689 | 100% | 3,30% | 100.261 | 100% | 9,69% |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos en la ANFAC- Memoria Anual 2013

Los datos reflejados en la tabla muestran distintos aspectos a destacar. Por un lado, se aprecia, como ya expusimos, que las comunidades con mayor población como Madrid, Cataluña, Comunidad Valenciana y Andalucía son las que más matriculaciones obtuvieron en ambos periodos. Entre las cuatro aportan más del 65% de las matriculaciones sobre el total.

El caso de la comunidad madrileña es el más significativo de las cuatro. Esto se debe a que siendo la región con mayor cuota sobre el total (más del 30%), su tasa interanual es la única que decrece con respecto al ejercicio anterior. La otra excepción es el caso de las Islas Baleares con un decrecimiento del 13,4%, sin embargo no resulta muy importante en nuestro análisis puesto que su cuota con respecto al total no alcanza el 3% (concretamente el 2,87% para el año 2013).

Las comunidades autónomas donde las matriculaciones experimentaron un mayor crecimiento fueron la comunidad de Canarias (14,81%), Extremadura (13,49) y La Rioja (12,95%). En el resto de comunidades autónomas también existió un crecimiento con respecto al ejercicio anterior, aunque más moderado.

En cuanto a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, sus cuotas de participación son tan ínfimas que apenas llegan a alcanzar las 1000 unidades anuales vendidas.

En la parte de vehículos comerciales los resultados se comportan de una manera prácticamente idéntica a la de los turismos. Las comunidades con mayor población son las que mayor número de ventas aportan al total, mientras que el crecimiento es generalizado en todas las comunidades autónomas, excepto la comunidad de Madrid (donde el decrecimiento no llega al 1%).

La única excepción digna de mención es el caso de Islas Baleares. En esta comunidad autónoma en la parte correspondiente a los turismos experimentó un decrecimiento del 13,4%, mientras que las matriculaciones de vehículos comerciales aumentaron más de un 30%.

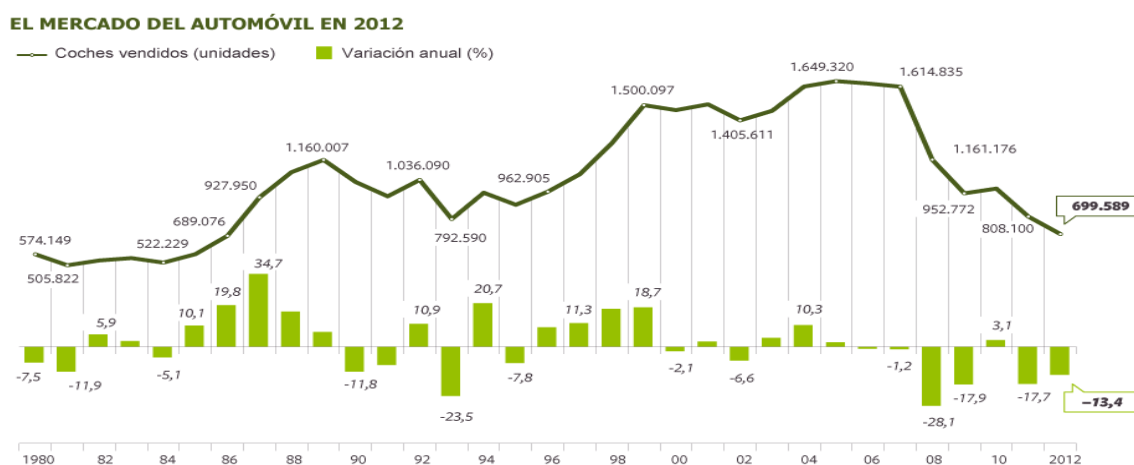
5.6. INFLUENCIA DEL PLAN PIVE EN LA MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

La influencia del Plan PIVE en la matriculación de vehículos en nuestro país es un hecho más que fehaciente. El éxito de este plan ha provocado que se haya alargado en el tiempo y que la actualidad ya camine por la 6ª edición. Cabe destacar que este plan afecta a los compradores de turismos o vehículos comerciales ligeros cuyo importe sea inferior a 25.000 euros. Por lo tanto, el plan afecta a aquellos vehículos que representan la partida más importante de las ventas en nuestro país, tal y como ya vimos en apartados anteriores.

Los compradores que se acojan al plan PIVE (bien sean particulares, empresas, pymes o autónomos), obtendrán un descuento de 2.000 euros sobre el importe total del vehículo siempre que den de baja un vehículo viejo y adquieran uno con prestaciones más eficientes.

No solo la puesta en marcha del Plan PIVE ha acarreado al sector un incremento en las ventas, sino que su ausencia también ha propiciado grandes consecuencias negativas para el mismo durante ciertos intervalos de tiempo. Tan solo tomando datos de dichos periodos podemos observar como las ventas descienden de forma alarmante. Un buen ejemplo, es el ocurrido con las ventas del ejercicio 2012. En ese año, se produjo un descenso en las matriculaciones de turismos con respecto al periodo anterior de un 13,4% tal y como observamos en la gráfica siguiente:

Gráfica 5.10. Matriculación de turismos en España. Periodo 1986 - 2012.



Fuente: ANFAC- Influencia del plan PIVE

Para volver a encontrar resultados tan negativos en cuanto a venta anual de turismos, hay que remontarse al año 1986, periodo en el cual las matriculaciones tan solo alcanzaron las 689.076 unidades.

Estos resultados sufrieron entonces un punto de inflexión en ese año 2012 y según la ANFAC, durante los periodos 2012 y 2013, se acogieron un total de 540.000 vehículos a las diferentes versiones del plan PIVE. Esto, teniendo en cuenta los cálculos elaborados por dicha organización, supone una demanda adicional de alrededor de 217.000 vehículos.

En términos de generación de producción, debido a los efectos multiplicadores del automóvil sobre el resto de sectores, se generó en el total de la economía cerca de 6.180 millones de euros (de los cuales 2.930 millones tuvieron un efecto directo en el sector de automóvil).

En cuanto a la recaudación producida por efectos del plan, el IVA e impuesto de matriculación la cifra asciende a los 1543 millones de euros. Se calcula una demanda adicional de unos 632 millones, que si no existiera el mismo. En la partida de otros ingresos en comercialización, financiación, seguros y transporte; el total del plan PIVE aporta a la recaudación 601 millones de euros (de los que 246 millones, serian gracias al plan).

Teniendo en cuenta todos estos datos, el plan ha sido todo un éxito, ya que la inversión para llevar a cabo el plan PIVE fue de 540 millones de euros aportados por la administración pública y otros 540 millones contribuidos por las propias marcas.

Sin embargo, no solamente el Plan PIVE tiene un efecto sobre la economía. A los términos monetarios, se les suma el impacto sobre el medioambiente producido por la sustitución de más de 540.000 turismos más eficientes y respetuosos con el medioambiente. Durante este periodo se produjo un descenso del 45% en el consumo de combustible, así como una reducción de más del 50% (-861.000 toneladas/año) en emisiones de CO₂ a la atmósfera.

5.7. SITUACIÓN DE ESPAÑA EN EL ENTORNO MUNDIAL EN MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

Una vez realizado nuestro análisis de los datos recopilados teniendo en cuenta cada una de las variables, trataremos de forma conjunta los resultados con el fin de obtener una visión general de las matriculaciones de vehículos en España durante los dos últimos ejercicios. Esto nos servirá para poder comparar los resultados obtenidos de nuestro país con el resto de países de la Unión Europea y del resto del mundo.

En primer lugar realizaremos un análisis comparando nuestro país con respecto al resto de países de nuestro entorno. A continuación analizaremos dichos resultados con los resultados obtenidos de la media europea (donde tendremos en cuenta la media de la UE15 y la UE27). Finalmente, realizaremos una perspectiva general de la situación de las matriculaciones en el mundo.

Para ello en la tabla siguiente se muestra como se ha comportado la evolución de la matriculación de vehículos en el mundo:

Tabla 5.11. Matriculación de vehículos por países. Ejercicios 2012 y 2013.

| <i>País/Country</i> | 2012 | 2013 |
|--|-------------------|-------------------|
| EUROPA / EUROPE | 18.665.874 | 18.282.465 |
| Unión Europea 27 países + EFTA/ <i>EU 27 countries + EFTA</i> | 14.325.374 | 14.094.984 |
| Unión Europea 15 países + EFTA/ <i>EU 15 countries + EFTA</i> | 13.420.004 | 13.181.878 |
| <i>Austria / Austria</i> | 374.829 | 357.179 |
| <i>Bélgica / Belgium</i> | 550.519 | 547.904 |
| <i>Dinamarca / Denmark</i> | 199.147 | 210.947 |
| <i>Finlandia / Finland</i> | 126.505 | 117.363 |
| <i>Francia / France</i> | 2.331.731 | 2.201.068 |
| <i>Alemania / Germany</i> | 3.394.002 | 3.257.718 |
| <i>Grecia / Greece</i> | 62.518 | 62.570 |
| <i>Islandia / Iceland</i> | 8.507 | 8.022 |
| <i>Irlanda / Ireland</i> | 91.728 | 87.096 |
| <i>Italia / Italy</i> | 1.545.764 | 1.419.494 |
| <i>Luxemburgo / Luxemburg</i> | 55.049 | 51.082 |
| <i>Países Bajos / Netherlands</i> | 571.893 | 481.444 |
| <i>Noruega / Norway</i> | 176.909 | 180.042 |
| <i>Portugal</i> | 113.435 | 124.123 |
| <i>España / Spain</i> | 790.991 | 822.950 |
| <i>Suecia / Sweden</i> | 326.441 | 313.067 |
| <i>Suiza / Switzerland</i> | 366.273 | 344.096 |
| <i>Reino Unido / United Kingdom</i> | 2.333.763 | 2.595.713 |

| | | |
|--|-------------------|-------------------|
| Unión Europea nuevos miembros/ European Union new members | 905.370 | 913.106 |
| Bulgaria | 25.380 | 25.450 |
| Chipre / Cyprus | 11.563 | 8.000 |
| Republica Checa / Czech Republic | 193.795 | 185.048 |
| Estonia / Estonia | 23.073 | 23.671 |
| Hungría / Hungary | 68.168 | 72.975 |
| Letonia / Latvia | 14.497 | 14.339 |
| Lituania / Lithuania | 16.669 | 17.586 |
| Malta | 7.739 | 7.700 |
| Polonia / Poland | 328.532 | 351.810 |
| Rumanía / Romania | 80.723 | 71.539 |
| Eslovaquia / Slovakia | 78.189 | 75.206 |
| Eslovenia / Slovenia | 57.042 | 59.782 |
| Rusia Turquía y Otra Europa / Russia, Turkey & Other Europe | 4.340.500 | 4.187.481 |
| AMÉRICA / AMERICA | 23.673.029 | 25.003.803 |
| NAFTA | 17.526.688 | 18.764.371 |
| Canadá / Canada | 1.716.178 | 1.779.860 |
| Méjico / Mexico | 1.024.574 | 1.100.542 |
| USA | 14.785.936 | 15.883.969 |
| América Central y del Sur / Central & South America | 6.146.341 | 6.239.432 |
| ASIA-OCEANÍA-ORIENTE MEDIO / ASIA/OCEANIA/ MIDDLE EAST | 38.228.305 | 40.454.477 |
| ÁFRICA / AFRICA | 1.599.493 | 1.653.058 |
| TODOS LOS PAÍSES / ALL COUNTRIES | 82.166.701 | 85.393.803 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos en la ANFAC- Memoria Anual 2013

En primer lugar, dentro de la UE-15, España juega un papel destacado. En términos de matriculación de vehículos España ocupa el 5º lugar, tan solo por detrás de países como Alemania (3,2 millones de vehículos), Reino Unido (2,6 millones), Francia (2,2 millones) e Italia (1,4 millones).

El número de matriculaciones en nuestro país en el ejercicio 2013 fue de 822.950 unidades. Este número es notablemente inferior al de los países nombrados anteriormente, sin embargo, también lo es la población total de los mismos. Resulta evidente que en términos unitarios, cuanto más grande sea la población de un país, mayor será el número de matriculaciones llevadas a cabo en dicho país.

También resulta llamativo como, en términos interanuales, de los 5 primeros países de la UE-15, tan solo Reino Unido y España han tenido una variación interanual positiva en el número de unidades matriculadas. Con respecto al resto de países de la Unión Europea, tan solo el caso de Polonia (con 350.000 unidades) y la Republica Checa (185.000) merecen mención alguna.

Ya fuera de la UE, el mercado americano aporta al total un mayor porcentaje con respecto al total, que la UE-27 en su conjunto. América del norte (el área NAFTA), cuenta por sí solo con más de 18 millones de matriculaciones en el año 2013, muy por encima de los 14 millones de unidades de la Unión Europea. En esta área, los Estado Unidos son los que acumulan un mayor mercado del automóvil suponiendo cerca de 16 millones de unidades matriculadas en el pasado ejercicio.

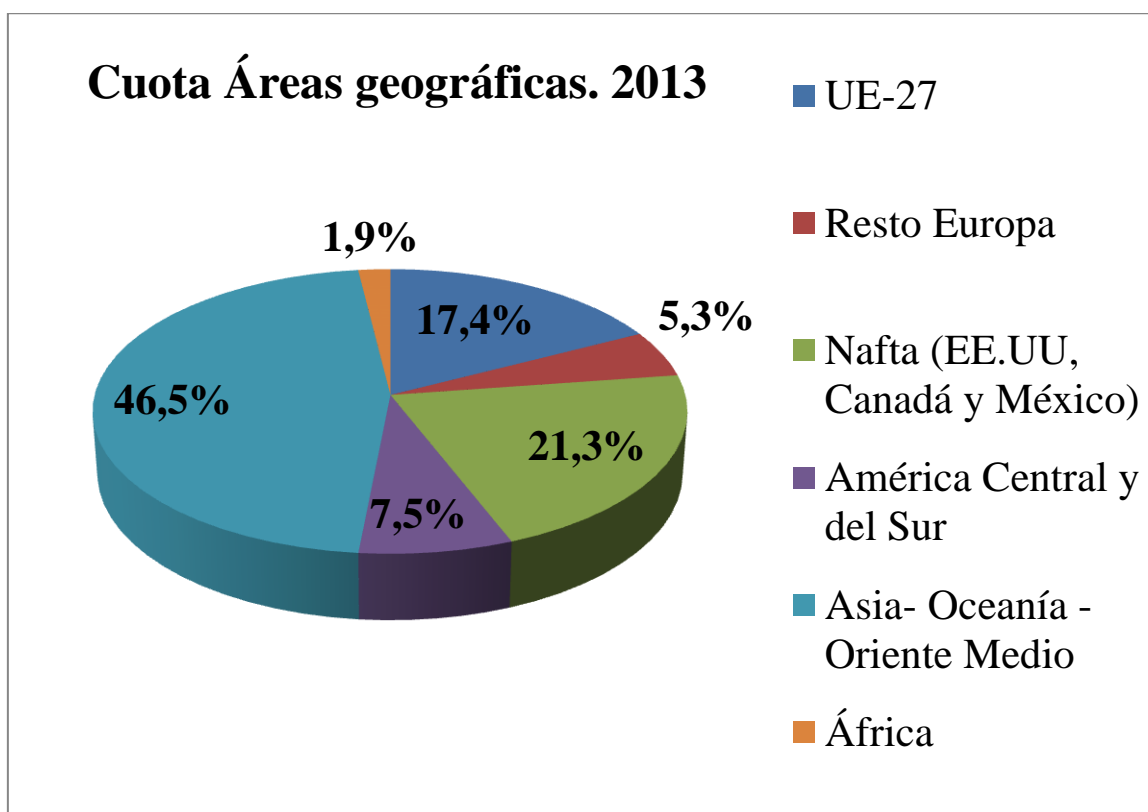
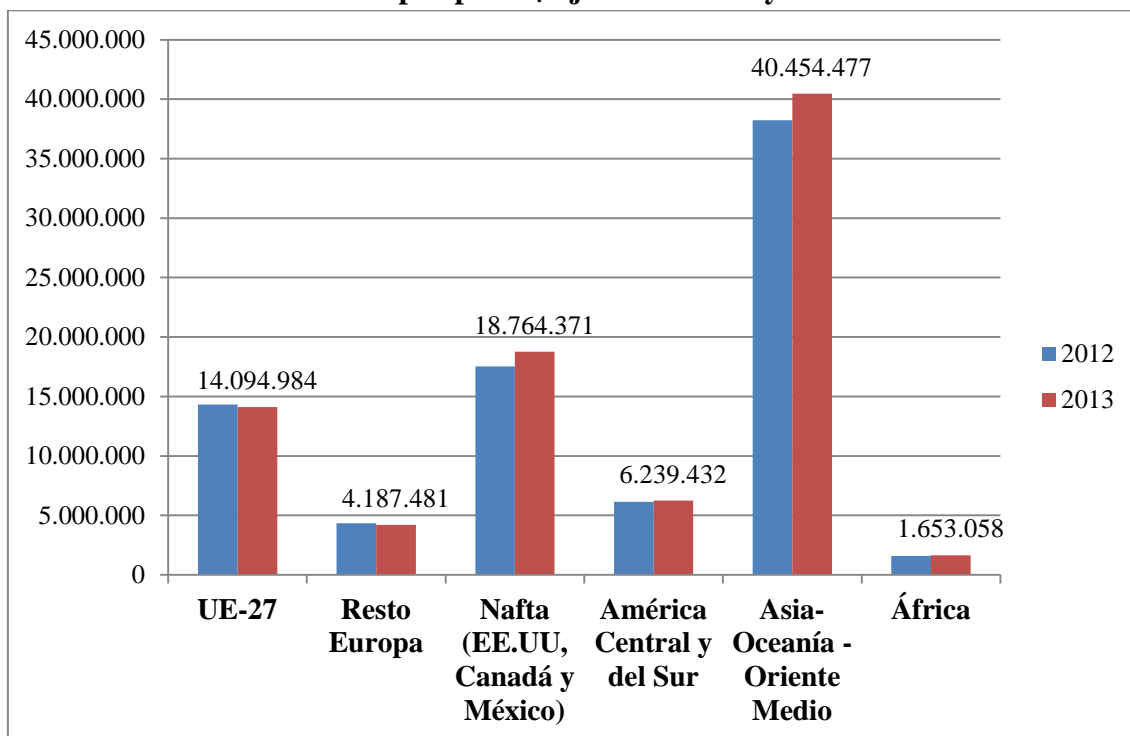
El mercado sudamericano, pese a ser muy numeroso solamente cuenta con alrededor de 6,2 millones de unidades vendidas en su territorio.

África tampoco supone, por el momento, un mercado muy atractivo para los productores de automóviles pues aporta al mercado un número que vagamente supera las 1,6 millones de matriculaciones anuales. Sin embargo, este mercado es uno de los que más crecimiento está teniendo en los últimos años.

Ocurre el mismo fenómeno para el caso de Oriente. La enorme área que engloba Asia, Oceanía y Oriente medio; acumula un crecimiento realmente llamativo en los últimos años. Al igual que en términos de población, esta área está sufriendo un despegue en la matriculación de vehículos. Esta área engloba el mayor número de matriculaciones en los últimos años, con más de 40 millones de unidades vendidas en tan solo un ejercicio.

Para demostrar esta realidad de una manera más visual, anexionamos una gráfica que muestra cual es la cuota sobre el total que aporta cada una de las áreas geográficas en términos de unidades matriculadas:

Gráfica 5.12 Matriculación por países. Ejercicios 2012 y 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de tabla 5.11.

6. FLUJOS Y BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR

Sin duda, un elemento indispensable a la hora de analizar el sector del automóvil en un país determinado son los flujos comerciales. Tal y como mencionamos en apartados anteriores, alrededor del 90% de los vehículos producidos en España van dirigidos a la exportación. Debido al fenómeno del Comercio Intraindustrial además de producirse numerosas exportaciones en el sector del automóvil, existen también cuantiosas importaciones de vehículos en nuestro país.

A continuación analizaremos con mayor detalle todos estos aspectos, así como la balanza comercial de España y sus principales socios. De esta manera obtendremos una imagen más certera de la situación de nuestro país en el comercio internacional de automóviles.

6.1. EXPORTACIONES TOTALES DE VEHÍCULOS.

Tras la aparición de la crisis económica en España y la caída de la demanda interna, las exportaciones se convirtieron en un pilar básico en la que se sustentase la economía española. En este nuevo contexto, el sector del automóvil juega un papel fundamental dentro de dichas exportaciones.

A la hora realizar el estudio de las exportaciones de España en el sector del automóvil, este se puede llevar a cabo teniendo en cuenta dos variables. Por un lado se puede realizar un análisis considerando las unidades monetarias como variable principal, mientras que por el otro, podríamos calcular las mismas mediante el cálculo de unidades totales exportadas.

A priori, podría resultar más adecuado un análisis mediante la variable de unidades exportadas. Esto se debe a que un incremento en las exportaciones teniendo en cuenta solamente unidades monetarias, no necesariamente significaría un aumento en las mismas; sino que otros factores como un posible incremento en los precios en el sector podría propiciar un aumento significativo en las exportaciones de vehículos, sin que por ello se hayan incrementado las mismas.

Por este motivo, para realizar un análisis más metódico analizaremos ambas variables, para finalmente llegar a unas conclusiones que nos muestren una imagen inequívoca de las exportaciones de automóviles en España en el entorno europeo y en el mundo.

6.1.1. Exportaciones totales de vehículos. (Unidades exportadas)

Antes de comentar los resultados obtenidos, debemos apuntar que dentro de lo que denominamos como exportaciones totales, incluimos las entregas intracomunitarias producidas entre países pertenecientes al ámbito de la Unión Europea. Estas serán añadidas a las exportaciones pertenecientes a demás países externos al territorio comunitario.

En lo que respecta a la exportación total de vehículos, podemos observar cómo ha ido evolucionando el sector en los últimos ejercicios:

Tabla 6.1 Exportaciones totales España por tipo de vehículo. Periodo 2012-2013. (Unidades exportadas).

| TIPO VEHÍCULO | 2012 | 2013 | VARIACIÓN (%) 13-12 |
|--------------------------------|------------------|------------------|----------------------------|
| Turismos + Todo terreno | 1.381.496 | 1.528.161 | 10,62% |
| Vehículos comerciales | 308.439 | 304.950 | -1,13% |
| Vehículos Industriales | 39.110 | 46.863 | 19,82% |
| TOTAL | 1.729.045 | 1.879.974 | 8,72% |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANFAC – Informe 2013.

Las exportaciones totales por tipo de vehículo han aumentado para el año 2013 con respecto al ejercicio anterior. Las exportaciones de turismos se han incrementado un 10,62% en el último periodo.

Este tipo de vehículos son las que más cuota representan con respecto al total. Por este motivo y pese a que las los vehículos comerciales han descendido, en términos generales la exportación de vehículos han sufrido un aumento de un 8,72% interanual.

6.1.2. Exportaciones totales de vehículos. (Millones Euros).

En lo que respecta a las exportaciones totales medidas en términos monetarios, veremos a continuación su comportamiento con respecto a como lo hicieron para unidades vendidas. Cualquier posible variación existente entre unas y otras será debida a fenómenos tales como la diferencia del precio de los automóviles, diferencias con respecto al tipo de cambio entre divisas, u otras variables posibles a tener en cuenta. Asimismo, recordamos que en las exportaciones totales se incluyen las entregas intracomunitarias de la Unión Europea.

En la siguiente tabla se muestran los resultados obtenidos por la Dirección General de Aduanas para los dos últimos ejercicios:

Tabla 6.2. Exportaciones totales España por tipo de vehículo. Periodo 2012-2013. (Millones de Euros).

| TIPO VEHÍCULO | 2012 | 2013 | VARIACIÓN (%) 13-12 |
|--------------------------------|---------------|---------------|----------------------------|
| Turismos + Todo terreno | 18.780 | 21.055 | 12,11% |
| Vehículos comerciales | 337 | 473 | 40,3% |
| Vehículos Industriales | 3.869 | 4.794 | 23,91% |
| TOTAL | 22.986 | 26.322 | 14,51% |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Aduanas.

Tal y como se nos muestra en la tabla 6.2, comprobamos como la partida de turismos es la que nuevamente parte con la mayor cuota de exportaciones con respecto al total. Las exportaciones de este tipo de vehículos aumentó un 12.11% en el año 2013, si comparamos dichos resultados con el ejercicio anterior.

Resulta también llamativo como la partida dedicada a los vehículos industriales (camiones) en este caso supera de forma clara a la de vehículos comerciales. Tal y como se podía apreciar en la figura 6.1 del apartado anterior, dicha partida era la que menos unidades exportaba con respecto al total.

Sin embargo, y debido al alto precio de este tipo de vehículos, la partida en millones de euros es mucho más numerosa en esta sub-categoría de automóviles.

En términos generales, las exportaciones totales medidas en términos monetarios se incrementaron un 14,51%. Al igual que explicábamos al comienzo del capítulo, la variación de las tasas medidas en términos unitarios o monetarios se podía deber a fenómenos externos al sector. Con todo, esta variación relativa no es demasiado pronunciada al no llegar a los 5 puntos porcentuales.

6.2. PRINCIPALES DESTINOS DE EXPORTACIÓN.

Una vez explicadas las exportaciones en el sector del automóvil de forma separada en términos monetarios así como en términos unitarios, será necesario establecer cuáles son los socios comerciales de España.

Para realizar un análisis exhaustivo, no solamente analizaremos que socios comerciales tiene España dentro y fuera de la Unión Europea, sino que también estableceremos con que socios las relaciones comerciales son más significativas.

Los socios comerciales de España tanto en el entorno de la Unión Europea como en el ámbito internacional durante los dos últimos ejercicios se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 6.3. Países destino en la exportación de vehículos. (Unidades).

| País/Country | 2013 | | 2012 | |
|--|------------------|--------------|------------------|--------------|
| Francia / France | 516.948 | 27,5% | 518.075 | 30,0% |
| Alemania / Germany | 281.708 | 15,0% | 273.308 | 15,8% |
| Reino Unido / United Kingdom | 243.714 | 13,0% | 198.739 | 11,5% |
| Italia / Italy | 147.969 | 7,9% | 130.541 | 7,5% |
| Bélgica / Belgium | 59.348 | 3,2% | 58.912 | 3,4% |
| Austria | 38.966 | 2,1% | 46.821 | 2,7% |
| Países bajos / Netherlands | 35.763 | 1,9% | 39.795 | 2,3% |
| Dinamarca / Denmark | 23.623 | 1,3% | 17.570 | 1,0% |
| Portugal | 16.388 | 0,9% | 12.238 | 0,7% |
| Suecia / Sweden | 14.296 | 0,8% | 11.608 | 0,7% |
| Grecia / Greece | 8.680 | 0,5% | 7.308 | 0,4% |
| Finlandia / Finland | 6.645 | 0,4% | 5.852 | 0,3% |
| Irlanda / Ireland | 5.993 | 0,3% | 4.946 | 0,3% |
| Luxemburgo / Luxemburg | 1.773 | 0,1% | 2.001 | 0,1% |
| Unión Europea 15 European Union 15 | 1.401.814 | 74,6% | 1.327.714 | 76,8% |
| Polonia / Poland | 23.252 | 1,2% | 17.562 | 1,0% |
| Hungría / Hungary | 16.384 | 0,9% | 13.144 | 0,8% |
| Republica Checa / Czech republic | 11.614 | 0,6% | 10.179 | 0,6% |
| Resto de Unión Europea The rest of the European Union | 19.801 | 1,1% | 17.229 | 1,0% |
| UNIÓN EUROPEA 27 EUROPEAN UNION 27 | 1.472.865 | 78,3% | 1.385.828 | 80,1% |
| Turquía / Turkey | 98.819 | 5,3% | 71.021 | 4,1% |
| Rusia / Russia | 25.291 | 1,3% | 28.802 | 1,7% |
| Suiza / Switzerland | 26.205 | 1,4% | 24.016 | 1,4% |
| Resto de EUROPA The rest of EUROPE | 35.267 | 1,9% | 15.045 | 0,9% |
| Argelia / Algeria | 83.206 | 4,4% | 72.882 | 4,2% |
| Resto de ÁFRICA The rest of AFRICA | 28.102 | 1,5% | 24.303 | 1,4% |
| Méjico/ Mexico | 30.870 | 1,6% | 29.548 | 1,7% |
| USA | 20.849 | 1,1% | 4.631 | 0,3% |
| Resto de AMÉRICA The rest of AMERICA | 18.157 | 1,0% | 14.522 | 0,8% |
| Australia | 13.675 | 0,7% | 23.705 | 1,4% |
| Resto de ASIA+OCEANÍA The rest of ASIA+OCEANIA | 16.985 | 0,9% | 25.689 | 1,5% |
| Otros / Others | 9.683 | 0,5% | 9.180 | 0,5% |
| TOTAL | 1.879.974 | | 1.729.172 | |

Fuente: ANFAC - Informe 2013.

En la tabla anterior se recopilan cuantiosos datos que pueden resultar de gran interés a la hora de llevar a cabo nuestro estudio.

En primer lugar, se muestra como el principal destino de las exportaciones españolas son los países de la unión europea. Alrededor del 80% de las exportaciones de vehículos de España correspondientes al periodo en el que se centra nuestro estudio, se produjeron en territorio comunitario. Este tránsito es realmente significativo en los países pertenecientes al área UE15, con una cuota cercana al 75% del total.

El principal destino de las importaciones españolas, de manera muy destacada con respecto al resto, es Francia con un 27,5% del total en el año 2013. Le siguen en el ranking países como Alemania (15%), Reino Unido (13%) e Italia (7,9%).

Cerca del 20 % restante, se deben a exportaciones dirigidas a países de fuera de la Unión Europea. Entre estos países destacan Turquía (con un 5,3% en el año 2013) y Argelia (4,4%). Turquía es el principal socio comercial de España no perteneciente a la UE en el sector del automóvil, situándose en el ejercicio anterior en el 5º puesto del ranking de exportaciones. En el caso del país Norte-Africano, su situación geográfica (con el consiguiente abaratamiento de los costes de transporte) le permite situarse en el 6º puesto del ranking.

Es realmente destacable el hecho de que países tan importantes en el comercio internacional como Estados Unidos o los países Asiáticos (sobre todo en el caso de China y Japón), no sean responsables de grandes cuotas en las exportaciones de España en el sector del automóvil. Un fenómeno que quizás explique esta situación es la diferencia en el gusto de los consumidores de dichos países.

Por un lado se encuentran los Estados Unidos. En este mercado, las ventas de automóviles se concentran en una gama de vehículos con características técnicas muy diferentes a las existentes en el mercado europeo. Además, este mercado lo copan los fabricantes de vehículos asiáticos, donde firmas como la japonesa Toyota, ha logrado convertirse en la marca número 1 en ventas en el país americano. Por otro lado, el mercado asiático también cuenta con barreras que impiden la exportación de vehículos a dichos países. Los altos aranceles existentes, la distancia geográfica (con la consiguiente subida de costes de transporte), o el elevado coste de producir en países europeos, hacen que sean prácticamente inviables las exportaciones a los países del área asiática.

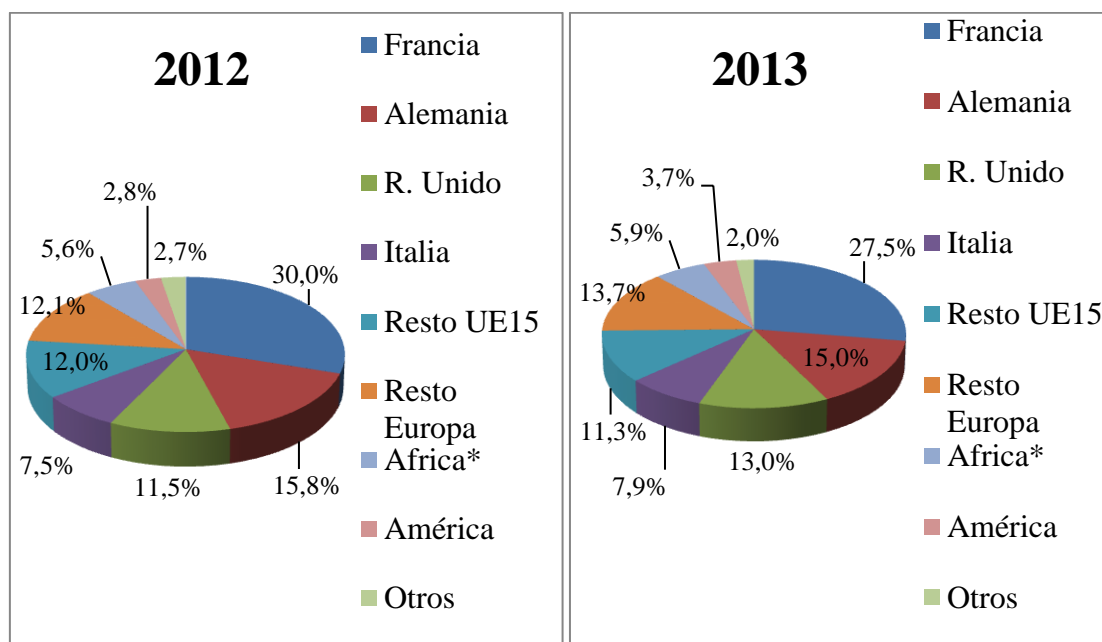
En términos de variaciones interanuales cabe destacar que el mercado europeo está perdiendo terreno con respecto a países externos. No necesariamente significa que se produzca un descenso en las exportaciones españolas de vehículos con destino a la UE, sino que las exportaciones destinadas a países de fuera de la unión se incrementan en mayor medida.

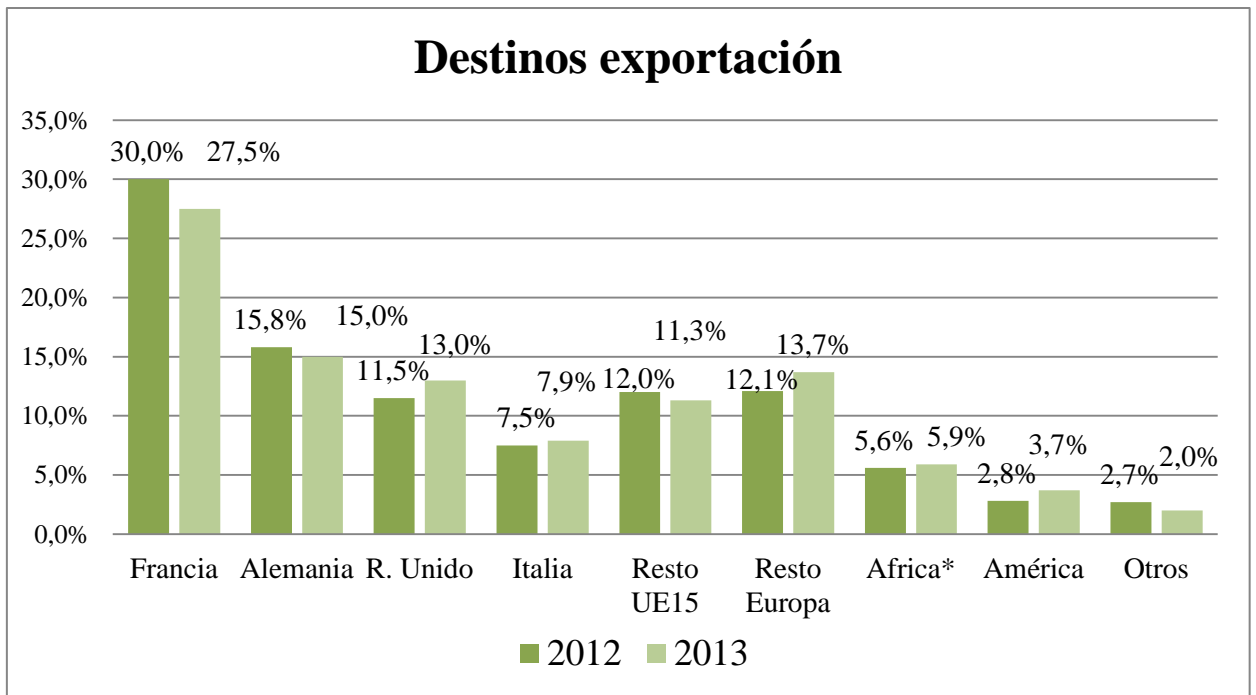
Un crecimiento en las exportaciones dirigidas a países tales como Alemania, Reino Unido o Italia y el mantenimiento de las mismas en Francia (principal socio comercial de España en el sector); no es suficiente como para que el mercado Europeo pierda casi un 2% en tan solo un año.

Es un hecho más que patente, que las exportaciones españolas se están diversificando en los últimos años. Que en un país con un mercado tan importante como los EE.UU. se hayan quintuplicado las exportaciones en el último año, no hace más que corroborar esta realidad.

Con el objetivo de comprobar de una manera más gráfica los resultados obtenidos de los socios comerciales de España en el sector, comentaremos la siguiente tabla:

Gráfica y tabla 6.4. Países destino en la exportación de vehículos. (Cuotas).



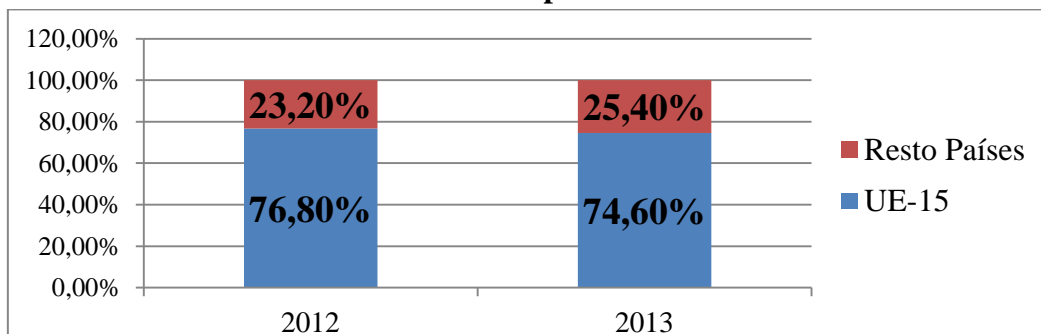


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANFAC - Informe 2013.
Nota: África* Principal destino Argelia.

En la tabla anterior observamos cómo se incrementan interanualmente las cuotas correspondientes a países de fuera de la Unión Europea, mientras que crece la tasa de exportaciones con respecto al total en los países externos a la Unión europea. Se produce así una diversificación en el mercado que puede llegar a resultar muy positiva para España, ya que protege al sector del automóvil en España de una caída en la demanda interna europea en adquisición de vehículos.

En la siguiente gráfica, se nos muestra esta realidad de una manera aun más visible:

Tabla 6.5. Diversificación de destino de exportación.



Fuente: ANFAC – Research mayo 2014

6.3. BALANZA COMERCIAL ESPAÑOLA EN EL SECTOR

Una vez elaborado el estudio de las exportaciones de automóviles en España y establecer cuáles son sus socios comerciales, resulta muy interesante comparar las mismas con respecto a las importaciones en dicho sector. Mediante la comparación de exportaciones e importaciones podremos establecer la balanza comercial de nuestro país.

En la tabla siguiente, agregaremos a los datos correspondientes de la tabla 6.2, las importaciones y el saldo de la balanza comercial para cada tipo de vehículo:

Tabla 6.6. Exportación, Importación y Balanza comercial del sector del automóvil en España. Periodos 2012 y 2013. (Millones de Euros)

| Tipo Vehículo | EXPORTACIONES | | | IMPORTACIONES | | | BALANZA COMERCIAL | | |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|-------------------|---------------|---------------|
| | 2013 | 2012 | Var (%) 13-12 | 2013 | 2012 | Var (%) 13-12 | 2013 | 2012 | Var (%) 13-12 |
| Turismos + Todo terreno | 21.055 | 18.780 | 12,1% | 8.437 | 7.755 | 8,8% | 12.618 | 11.025 | 14,5% |
| Vehículos Industriales | 4.794 | 3.869 | 23,9% | 1.193 | 979 | 21,9% | 3.601 | 2.980 | 24,6% |
| Vehículos Comerciales | 473 | 337 | 40,3% | 167 | 119 | 40,3% | 307 | 218 | 40,8% |
| TOTAL VEHÍCULOS | 26.322 | 22.986 | 14,5% | 9.797 | 8.853 | 10,7% | 16.526 | 14.223 | 16,9% |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANFAC - Informe 2013.

En la balanza comercial se puede apreciar una tendencia al alza generalizada. En todos y cada uno de los tipos de vehículos, las exportaciones son superiores a las importaciones. No solo este dato es positivo, sino que la variación interanual también es positiva. Esto significa que la balanza comercial del ejercicio 2013 con respecto al ejercicio 2012 logró incluso mejores resultados.

Al igual que sucede a lo largo de todo el estudio, la parte correspondiente a los turismos es la más significativa en la balanza comercial de España en el sector. Para el total de vehículos, el incremento interanual del saldo Exportaciones-Importaciones se sitúa en una tasa del 16,9%.

Los buenos resultados obtenidos en la balanza comercial se pueden explicar por medio de 2 fenómenos diferenciados. Por un lado se produjo un incremento en las exportaciones en nuestro país en el sector del automóvil en los últimos ejercicios. Mientras por el otro, las importaciones crecieron en menor medida que las exportaciones debido a una disminución importante en la demanda interna

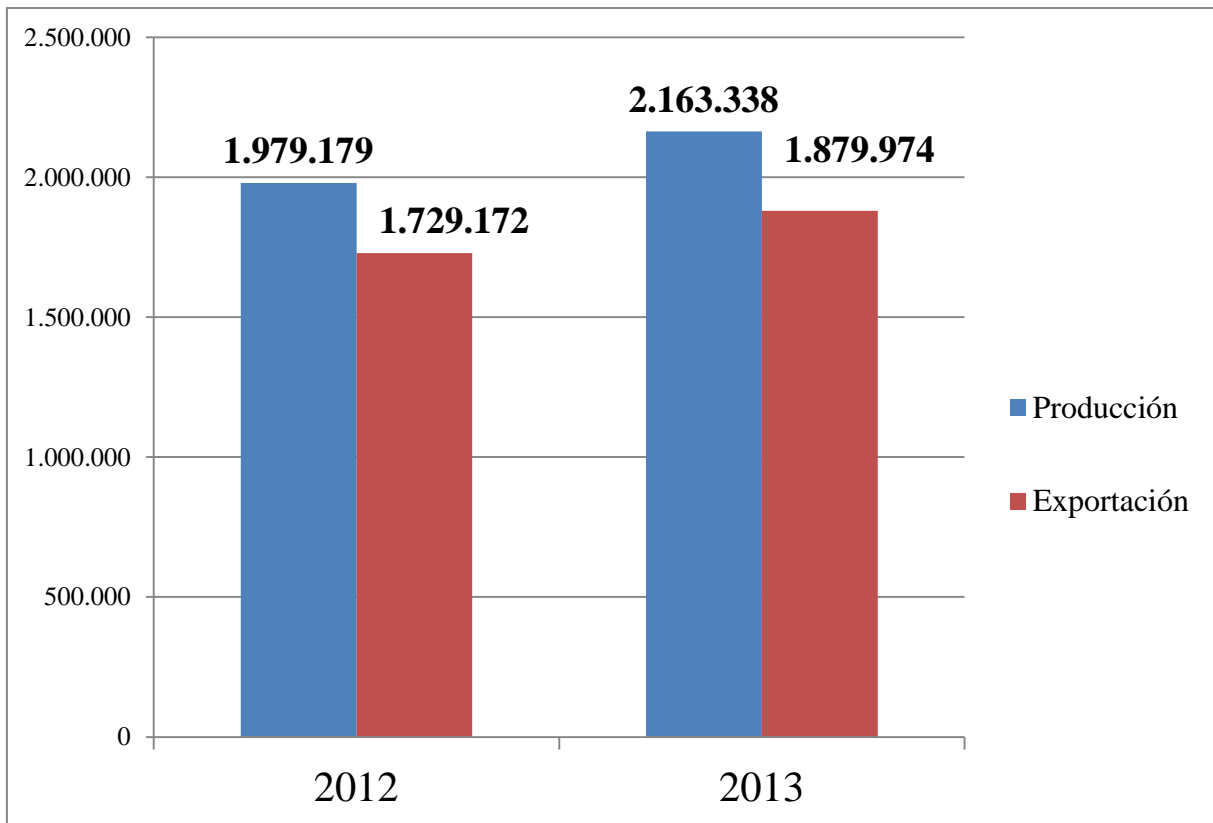
6.4. ANÁLISIS PRODUCCIÓN - EXPORTACIÓN

Tras analizar las exportaciones, los destinos de las mismas y la balanza comercial; es recomendable realizar un nuevo análisis. Este es el cálculo del ratio Producción-Exportación. Mediante esta variable se puede comprobar el estado interno del sector nacional de una manera más precisa comparando la evolución de ambos segmentos para así determinar el destino de la producción de uno de los sectores fundamentales de la economía española.

En la tabla 6.7 analizaremos este análisis de una manera más gráfica:

Tabla y gráfica 6.7 Producción – Exportación vehículos en España. Periodos 2012 y 2013. (Unidades totales)

| | PRODUCCIÓN | EXPORTACIÓN | RATIO EXP/PROD |
|-------------|-------------------|--------------------|---------------------------|
| 2012 | 1.979.179 | 1.729.172 | 87,37% |
| 2013 | 2.163.338 | 1.879.974 | 86,90% |



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANFAC - Informe 2013.

De la tabla y gráfica anterior podemos establecer, a partir de los datos obtenidos, una serie de conclusiones de gran relevancia:

En primer lugar observamos como existe un crecimiento notable, durante los dos últimos ejercicios, tanto por parte de la producción de vehículos como en la parte de exportaciones. Ambas variables han tenido un crecimiento interanual bastante visible.

Con respecto al ratio Exportaciones- Producción, este ha disminuido ligeramente. Este ligero descenso no se produce por un descenso en la exportación de vehículos, sino que este es debido a un repunte en el mercado interior, el cual rebaja dicho ratio.

Ambas realidades suponen una buena noticia para el sector del automóvil en España. Por un lado se obtiene un incremento interanual de exportaciones y producción, mientras que el ratio se mantiene prácticamente constante en cotas muy elevadas. De seguir esta tendencia, el comercio exterior, seguirá suponiendo en el futuro un pilar fundamental para el sector.

7. IMPORTANCIA DEL SECTOR EN LA ECONOMÍA

En los apartados anteriores hemos ido comprobando como el sector del automóvil es clave para la industria en España y uno de los pilares fundamentales en la economía de nuestro país. El sector tiene una importancia vital no solo en términos macroeconómicos, sino que también afecta en enorme medida al empleo, al consumo interno del país o a la recaudación fiscal por parte tanto de públicos nacionales como autonómicos.

En este capítulo veremos cómo, hasta qué punto, el sector del automóvil es uno de los motores de la economía española y qué papel juega el mismo, a la hora de conducir al país hacia la tan anhelada recuperación económica.

En primer lugar estudiaremos cual es el peso real del sector en nuestro país, para después analizar su influencia en el empleo. Continuaremos analizando el parque de vehículos existente en España, y cuál es la recaudación que gira alrededor del sector. Finalmente estableceremos la variación de los precios del automóvil y su influencia en la economía.

7.1. PESO DEL SECTOR EN LA ECONOMÍA

En lo que concierne a la importancia del sector en la economía, esta se puede medir teniendo en cuenta diferentes variables tales como el Producto Interior Bruto (PIB), o el saldo comercial de las exportaciones y las importaciones.

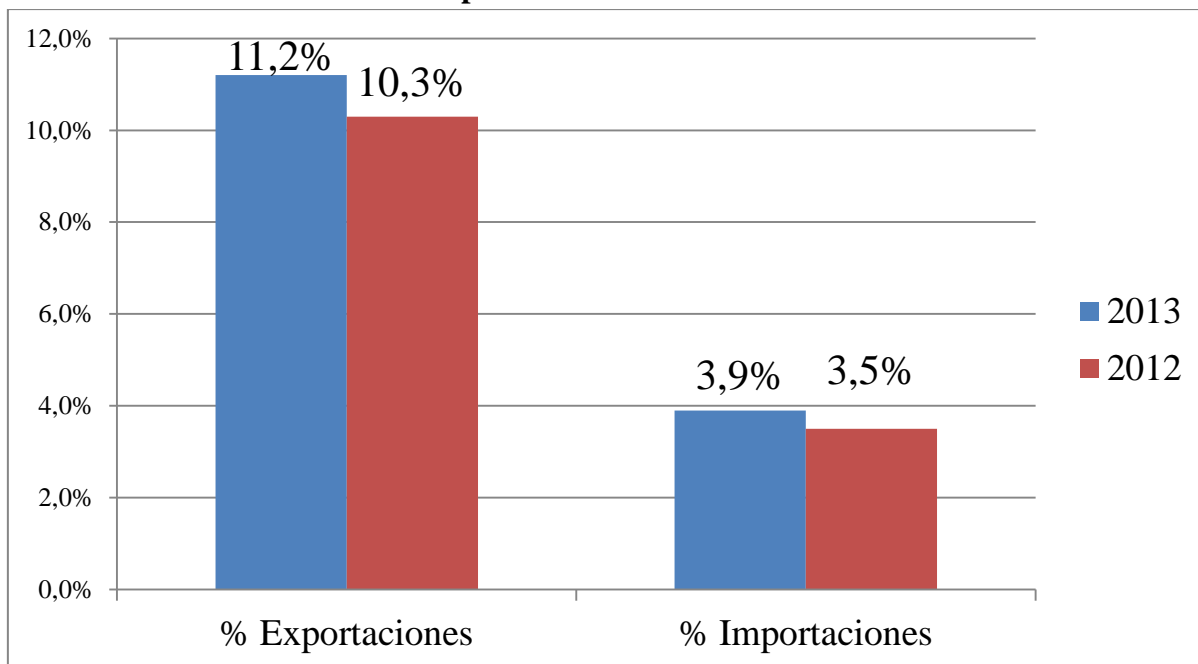
En primer lugar, en términos de participación del sector en el PIB, la industria del automóvil aporta cerca del 10% del total de nuestro país. En este porcentaje se consideran todos los sectores relacionados con la industria automovilística tales como distribución, aseguradoras, servicios financieros... etc.

Si nos centramos en la parte objeto de nuestro estudio, la relacionada directamente con los vehículos, el porcentaje sigue siendo importante. Para el ejercicio 2013 la participación de la industria del automóvil en el PIB de España alcanzó un 6,7% del total.

Estos datos mejoran de forma significativa los valores del ejercicio anterior, donde solamente el 6,0% del total de PIB en España, procedía directamente de la industria relacionada con los automóviles.

En lo relativo al comercio internacional, los resultados correspondientes a los dos últimos ejercicios vienen reflejados en la siguiente tabla:

Gráfica 7.1. Exportaciones e importaciones del sector del automóvil sobre el total del Comercio Internacional en España. Periodo 2012-2013.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANFAC - Informe 2013.

En la gráfica anterior observamos como el año 2013 ha supuesto tanto en términos de exportaciones como de importaciones con respecto al total, un año de crecimiento. Durante dicho periodo ambas han aumentado con respecto al ejercicio anterior. Las exportaciones han pasado a representar de un 10,3% (del año 2012) a un 11,2%. En cuanto a las importaciones su crecimiento ha sido mucho más moderado, pasando del 3,5% al 3,9% en el año 2013.

Una vez más observamos como el sector del automóvil en España está enfocado hacia las exportaciones, donde en todos los casos, son muy superiores a las importaciones, haciendo que la balanza comercial del sector sea positiva.

Hablando no solo de la parte correspondiente a la de los vehículos, sino del sector del automóvil en su conjunto (incluyendo además de la fabricación de vehículos, las partes y las piezas), el porcentaje del mismo con respecto al total es España es aún mayor. Las exportaciones en el año 2013 representaron el 16,9% del total (frente al 15,3% del ejercicio 2012), mientras que las importaciones fueron de un 10,8% del total del mercado español (un 9,1% en el año 2012).

7.2. INFLUENCIA DEL SECTOR EN EL EMPLEO.

La influencia en el empleo en el sector del automóvil en uno de los aspectos sociales a tener en cuenta a la hora de analizar el mismo.

Actualmente cerca del 9% de la población activa en España pertenece de forma directa al sector del automóvil. En términos generales el sector emplea alrededor de 250.000 personas y a más de 1,8 millones de forma indirecta (teniendo en cuenta concesionarios y talleres, proveedores... etc.).

En el ejercicio 2013 el empleo relacionado con el sector del automóvil sobre la población activa supuso un 8,1% del total. Este dato es muy positivo ya que en el ejercicio anterior (año 2012) la tasa fue del 7,2%. Un crecimiento de casi un punto porcentual no solo se debe a la creación de empleo en este tipo de industria, sino que también tiene explicación en la mala salud con el que cuentan en resto de sectores de la economía española.

En términos interanuales, según datos de la ANFAC, en el ejercicio 2013 se produjo un crecimiento del empleo en las fábricas de 58.602 trabajadores, lo que supone un cerca del 3% con respecto al año anterior. Este valor resulta realmente llamativo, ya que mientras que se produce un crecimiento en el sector del automóvil en contrataciones, la Industria Manufacturera sufrió una caída del 5,3% durante el mismo periodo.

Además, en el sector del automóvil ocurre algo que no sucede en el resto de industrias. La existencia de un altísimo porcentaje de empleo indefinido (más del 80%), y la existencia de una gran flexibilidad laboral (un 12% de empleo eventual y hasta un 4% de contratos relevo), muestran la gran cualificación y alta adaptación del sector a la economía real en nuestro país.

7.3. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS.

El parque nacional de vehículos es otro de los factores necesarios para analizar el sector del automóvil en un país. En España, este parque apenas ha sufrido alteraciones en términos cuantitativos en los últimos años, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 7.2. Parque nacional de vehículos según tipo. (Unidades totales)

| | TURISMOS | | CAMIONES | | AUTOBUSES | | TOTAL | |
|-------------|-------------------|-------------|------------------|-------------|---------------|-----------|-------------------|-------------|
| | Unidades | VAR. | Unidades | VAR. | Unidades | VAR. | Unidades | VAR. |
| 2012 | 22.247.528 | -0,1 | 4.984.722 | -1,5 | 61.127 | -2 | 27.293.377 | -0,4 |
| 2013 | 22.024.538 | -1 | 4.887.352 | -2 | 59.892 | -2 | 26.971.782 | -1,2 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Tráfico (DGT).

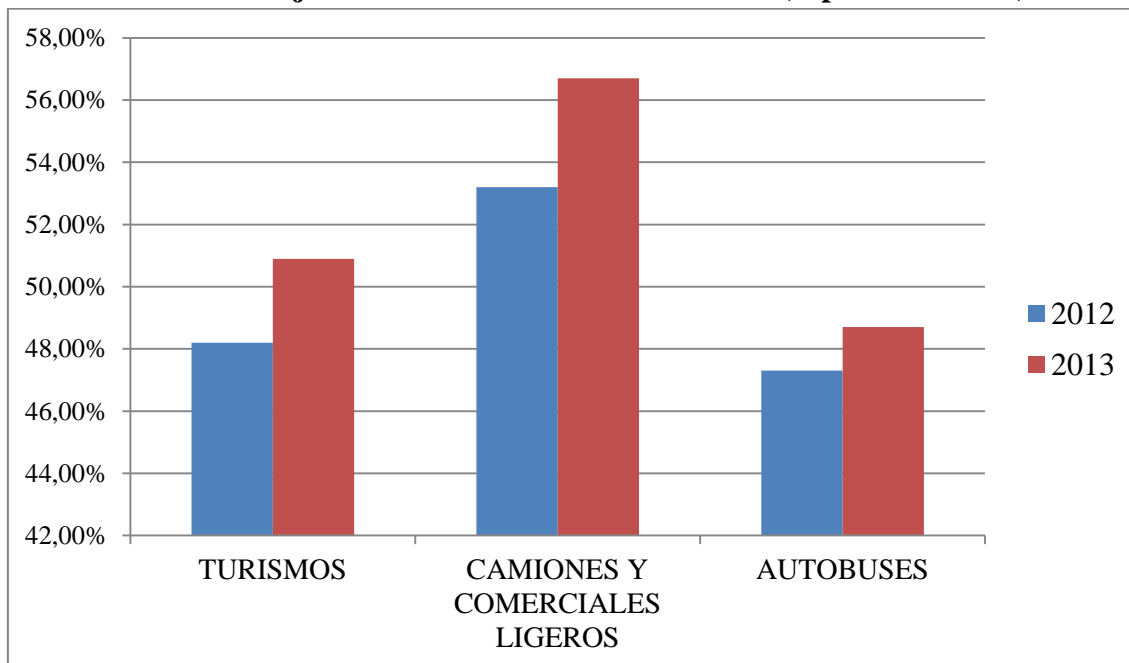
Se observa en la tabla 7.2, como la variación interanual muestra la existencia de un descenso del 1,2% en el parque de vehículos en España en el ejercicio 2013, con respecto al año anterior. Este hecho también se produce, aunque en menor medida, en el año 2012 (tan sólo un 0,4%).

Por tipo de vehículos los que más descenso sufren son los Autobuses y Autocares, seguidos muy de cerca por los Camiones. Con descensos interanuales próximos al 2%. Los vehículos descienden también, aunque en menor medida, tal vez propiciados por las ventas producidas por el plan PIVE.

Sin embargo, según la Dirección General de Tráfico (DGT), el número de unidades totales del año 2013 es prácticamente el mismo en los últimos años. Esto supone un estancamiento en el crecimiento del parque de vehículos en España donde nunca existen variaciones interanuales superiores al 5%.

Otra característica básica de este parque, es el envejecimiento del mismo. En la siguiente figura se puede observar gráficamente como aumenta el porcentaje de vehículos con más de 10 años, de forma progresiva.

Gráfica 7.3. Porcentaje de vehículos con más de 10 años. (Tipo de vehículo).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Tráfico (DGT).

En esta gráfica observamos cómo a pesar de la puesta en marcha del plan PIVE en España, el parque de automóviles ha continuado con un envejecimiento progresivo.

Según datos de la DGT, la edad media de dicho parque era de 10,83 años para el ejercicio 2012. En el año 2013, el resultado aun era más elevado, siendo la edad media del parque de vehículos de 11,34 años.

Este envejecimiento, unido a la recuperación de las ventas, supone una gran oportunidad para la recuperación y desarrollo del mercado interno de España en el sector del automóvil para el futuro.

7.4. RECAUDACIÓN DEL SECTOR

Dentro de la economía española, el sector del automóvil proporciona uno de los principales métodos de recaudación por tasas e impuestos. Según la Agencia Tributaria, el estado Español recaudó en el ejercicio 2013 más de 25.000 millones de euros.

Esta recaudación no se produce solamente en la venta y adquisición de vehículos, sino que otras partidas como los carburantes, las transferencias de vehículos usados, además de otros impuestos y tasas, son los que aportan a las cuentas públicas mayores ingresos. Estos datos vienen reflejados en la tabla 7.4 siguiente, donde se muestran los ingresos por partidas para los dos ejercicios anteriores:

Tabla 7.4. Recaudación e ingresos por tasas e impuestos. (Miles de euros).

| Partida (Miles de euros) | 2013 | %(13/12) | 2012 | %(12/11) |
|---|-------------------|-------------|-------------------|--------------|
| Total por Adquisición de vehículos | 2.638.942 | 9 | 2.421.569 | -13 |
| IVA | 2.398.450 | 13,2 | 2.119.490 | -9,5 |
| Impuesto Matriculación | 240.492 | -20,4 | 302.079 | -31,4 |
| Total por Consumo de Carburante | 19.155.275 | 0,7 | 19.027.198 | 0,6 |
| IVA | 7.239.116 | 4 | 6.961.064 | 5,8 |
| Impuesto Especial (IE) | 11.916.159 | -1,2 | 12.066.134 | -2,2 |
| Total Transf. vehículos usados | 291.686 | 8,9 | 267.835 | -1,3 |
| Impuesto transmisiones Patrimoniales | 183.262 | 11,9 | 163.823 | -1,3 |
| IVA | 73.546 | 8,9 | 67.522 | -1,6 |
| Impuesto de Matriculación | 34.878 | -4,4 | 36.490 | -16,6 |
| Total Impuesto de Matriculación | 2.757.180 | -4,5 | 2.885.708 | 2,8 |
| Total por Tasa de Matriculación | 68.511 | 5,5 | 64.922 | -24,1 |
| Total por Permiso de circulación | 56.730 | -8,6 | 62.076 | -4,6 |
| Total Tasa cambio de titularidad | 111.683 | 5,6 | 105.754 | -0,1 |
| TOTAL GENERAL | 25.080.007 | 1 | 24.835.062 | -0,8 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Tráfico (DGT)

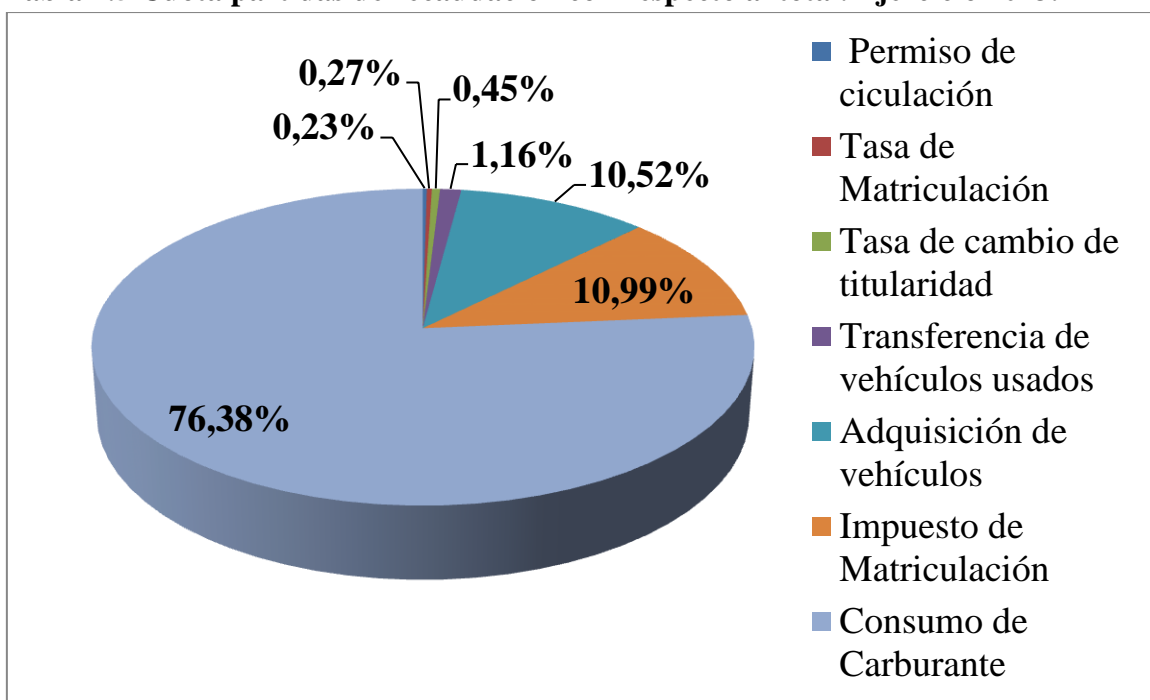
En la tabla anterior se observa como el Estado recaudó más de 25.000 millones de euros en el año 2013, lo que supone un 1,0% más que el ejercicio anterior.

En cuanto a la partida que aporta una mayor cuota al total se encuentra, a mucha distancia de las demás, la de consumo de carburante. Esta partida, sobretodo la correspondiente al Impuesto Especial, aporta cerca del 80% por ciento de la recaudación. Aunque este no se trate de un impuesto derivado de la venta de vehículos, se encuentra intrínsecamente relacionado con el sector del automóvil.

Otro dato a destacar, es que el mayor aumento corresponde a la partida de IVA por la compra de vehículos nuevos, con más de un 13% interanual. La subida en la recaudación de este impuesto, que aporta al estado casi 2400 millones de euros, es debida al repunte registrado en la compra de vehículos nuevos en el ejercicio 2013. De nuevo, en este caso, se pueden observar los efectos del plan PIVE.

A continuación se muestra un gráfico en el que se puede observar de forma gráfica el porcentaje que aporta cada una de las partidas al total de la recaudación:

Tabla 7.5 Cuota partidas de recaudación con respecto al total. Ejercicio 2013.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de tabla anterior (tabla 7.4).

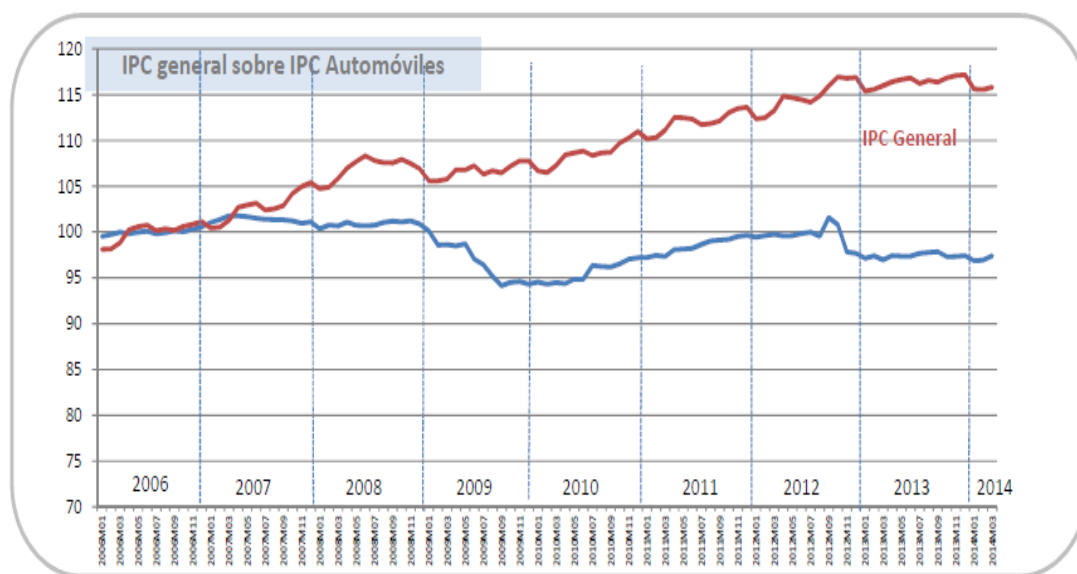
7.5. VARIACIÓN DE PRECIOS DEL AUTOMÓVIL.

Los precios de los automóviles en España en el año 2013, han tenido una tendencia justamente a la inversa de cómo se ha comportado el Índice de Precios de Consumo (IPC) General. Mientras que el IPC en el último ejercicio ha aumentado, el IPC para los automóviles ha sufrido una bajada de más del 2%.

Este descenso en los precios se debe a las importantes promociones y descuentos aplicados por las diferentes firmas y por la fuerte competencia entre ellas.

Estos vehículos no solamente han bajado de precio, sino que las diferentes marcas cada vez ofrecen modelos con más completos y mejor equipados. En la figura siguiente se muestra una gráfica comparativa del Instituto Nacional de Estadística (INE) entre el IPC General sobre el IPC de los Automóviles.

Gráfica 7.6. IPC General sobre IPC Automóviles. Periodo 2006-2013



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

Nota: Índice precios en Base al año 2006.

En la gráfica se muestra como la fuerte competencia entre las marcas se refleja en la evolución de los precios de los automóviles. Según el INE, el precio de los coches ha bajado hasta un 15% en los últimos años. La misma fuente establece que en el año 2013 el precio de los automóviles ha sufrido una bajada del 2,2% con respecto al ejercicio anterior; mientras que la tendencia continúa para el presente año 2014.

8. PERSPECTIVAS Y FUTURO DEL SECTOR.

A lo largo de nuestro estudio hemos analizado el estado del sector del automóvil en España durante los dos últimos ejercicios. Mediante el análisis de dichos periodos, hemos comprobado una tendencia general positiva con unas perspectivas de futuro halagüeñas.

A continuación elaboraremos un análisis para comprobar si dicha evolución se mantiene para el ejercicio 2014 y estudiaremos las tendencias del mercado a medio y, en algunos casos, a largo plazo.

En primer lugar, siguiendo la metodología empleada en capítulos anteriores, estudiaremos la evolución de la producción y las matriculaciones en el sector.

Seguidamente, proseguiremos con un análisis del comercio internacional estudiando las exportaciones e importaciones en el sector.

Asimismo, profundizaremos acerca de las perspectivas del sector en el montante de la economía española, para finalmente afirmar cuales son las fortalezas y factores claves del sector para convertirse en motor de la recuperación económica en nuestro país.

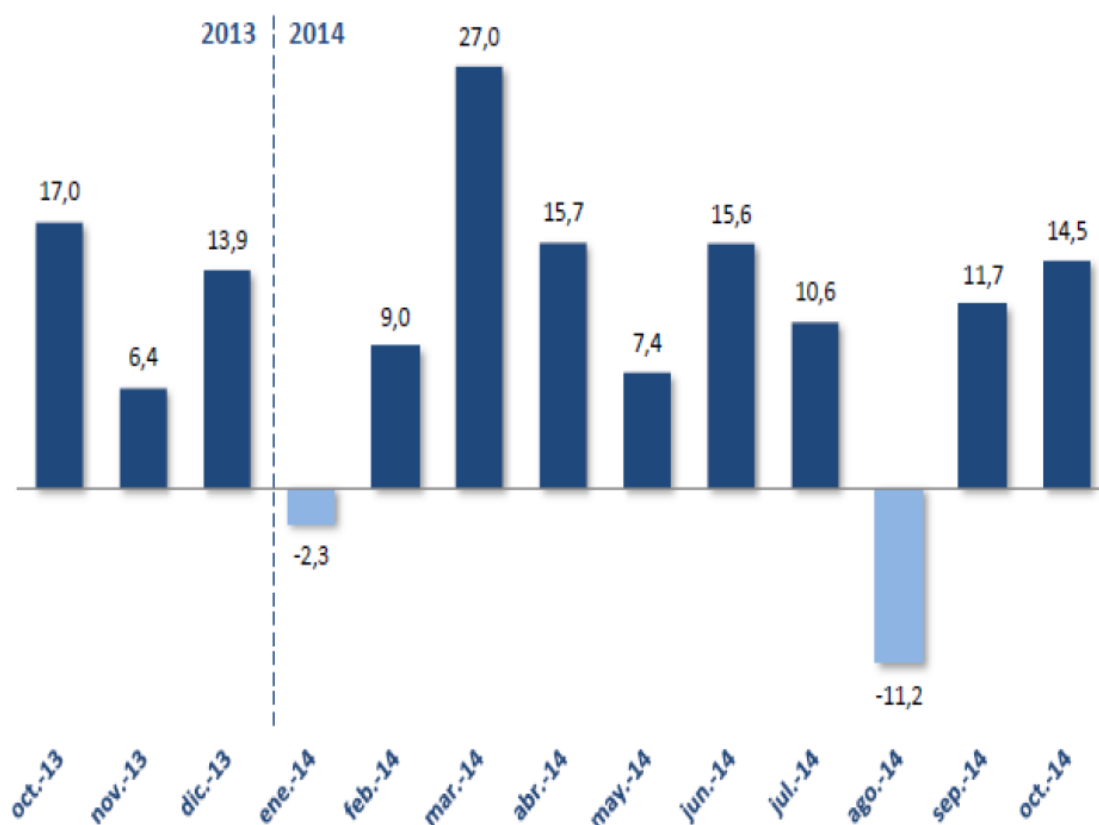
8.1. PERSPECTIVAS DE LA PRODUCCIÓN Y MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS.

Las perspectivas para el año 2014 son optimistas. Según la ANFAC a principios del presente año se pronosticaba alcanzar las 2.400.000 unidades fabricadas. Esta cifra se situaría por aun por debajo de la capacidad de producción del sector, pero se acercaría al objetivo de producir 3 millones de vehículos allá por los ejercicios 2016 y 2017.

El “Plan 3 millones” es una estrategia adoptada por los propios fabricantes de automóviles y cuyas pretensiones son no solo la recuperación del mercado interno y el alcance de una cifra determinada en la producción anual de vehículos, sino también la mejora de la competitividad industrial en los mercados globales.

Tomando los datos obtenidos del informe del director de comunicación de la ANFAC David Barrientos (2014), mostramos en la gráfica siguiente, la producción de vehículos en España se ha incrementado un 14,53% el pasado Octubre (año 2014) con 241.626 unidades producidas.

Gráfica 8.1. Producción Española de vehículos. Incremento interanual (%). Periodo 2013-2014.



Fuente: Informe ANFAC - Research

Durante los 10 primeros meses del ejercicio 2014, ya se han superado los 2 millones de vehículos fabricados, acercándose así a las previsiones de alcanzar los 2,4 millones de automóviles producidos en territorio español.

En los diez primeros meses del ejercicio actual (2014), el sector obtuvo un aumento del 11,22% interanual y alcanzó las 2.037.012 unidades producidas. A continuación desglosamos estos datos diferenciando por tipo de vehículo en la tabla 8.2:

Tabla 8.2. Producción de vehículos en España. Por tipo de vehículo. Enero-octubre 2014.

| TIPO VEHÍCULO | UNIDADES | % 14/13 |
|----------------------------|------------------|--------------|
| TURISMOS | 1.576.999 | 7,21 |
| TODOTERRENOS | 23.613 | -24,75 |
| COMERCIALES + INDUSTRIALES | 436.400 | 32,58 |
| TOTAL VEHÍCULOS | 2.037.012 | 11,22 |

Fuente: elaboración propia a partir del Informe ANFAC – Research

En la tabla anterior se comprueba como los automóviles de turismo se mantienen con un crecimiento interanual del 7,21% como la partida con mayor cuota con respecto al total de vehículos fabricados en el estado español. Especialmente relevante, es también el aumento interanual del 32,58% en los vehículos comerciales (donde España es líder a nivel europeo).

Para el año 2015 si la tendencia continúa, con la previsible recuperación del mercado interno y el aumento en las exportaciones, se calcula que la producción de vehículos en España se situará cerca de las 2,6 unidades fabricadas.

En lo que respecta a la matriculación de vehículos, se puede observar como la tendencia del ejercicio 2014 se comporta de manera similar a la de la producción:

Tabla 8.3. Matriculación de vehículos en España. Por tipo de vehículo. Año 2014.

| TIPO VEHÍCULO | UNIDADES | % 14/13 |
|----------------------------|----------------|--------------|
| TURISMOS | 605.777 | 14,78 |
| TODOTERRENOS | 110.969 | 40,49 |
| COMERCIALES + INDUSTRIALES | 107.729 | 27,4 |
| TOTAL VEHÍCULOS | 824.475 | 20,19 |

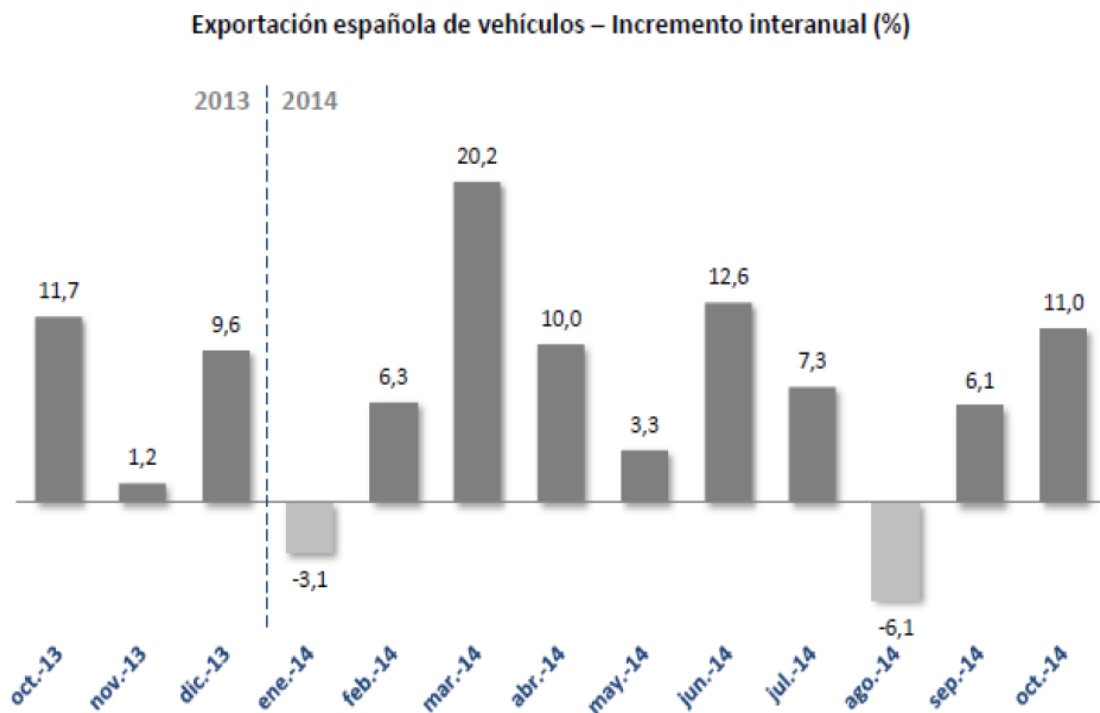
Fuente: elaboración propia a partir de la IEA (Instituto de Estudios de Automoción)

Las únicas diferencias destacables que encontramos en las matriculaciones producidas en territorio español, es el hecho de que los crecimientos interanuales son superiores a los valores obtenidos la producción (un 14,78% en los turismos y más del 27% para vehículos comerciales e industriales). También resulta llamativo el caso de los todoterrenos. Mientras que en la producción se ocasionaba un descenso en este tipo de vehículos 24,75%, se produce un aumento en las ventas de más del 40,49%. Según apunta Lenoir, R. (2014) para el presente año se están cumpliendo con creces todas las previsiones en este sentido.

8.2. PERSPECTIVAS DE LAS EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS.

Las exportaciones de vehículos constituyen un factor fundamental que impulsa al sector del automóvil en España. En el ejercicio 2013 aumentaron un 8,7% con respecto al año anterior y todo indica que en el año 2014 continúa la misma tendencia:

Gráfica 8.4. Exportación de vehículos en España. Incremento interanual (%). Año 2014. Enero- Octubre.



Fuente: Informe ANFAC - Research

En el mes de Octubre se han exportado más de 200.000 vehículos, lo que equivale a un aumento cercano al 11% de las exportaciones en nuestro país.

En términos generales, en los 10 primeros meses del ejercicio 2014, se han exportado 1.719.046 vehículos. Esto supone un incremento en las exportaciones del 7,59% con respecto al año 2013. Lo que sitúa a nuestro país cerca del objetivo de alcanzar la cifra estimada a principios del presente año de 2.050.000 vehículos exportados.

A continuación se muestran las exportaciones originadas en nuestro país en el periodo enero- octubre correspondiente al ejercicio 2014:

Tabla 8.5 Exportación de vehículos en España. Por tipo de vehículo. Año 2014.

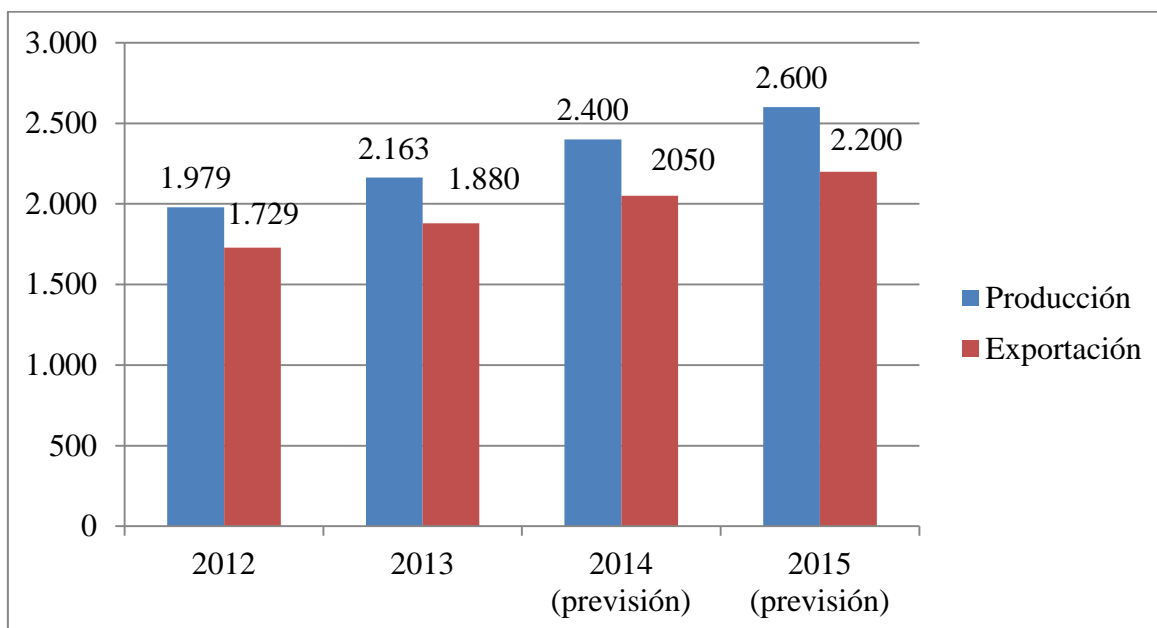
| | ENERO-OCTUBRE | |
|--|------------------|---------------|
| | UNIDADES | %14/13 |
| AUTOMÓVILES DE TURISMO | 1.364.060 | 7,13 |
| TODOTERRENOS | 22.880 | -26,16 |
| VEH. COMERCIALES E INDUSTRIALES | | |
| COMERCIALES LIGEROS | 161.339 | 9,63 |
| FURGONES | 125.417 | 14,58 |
| INDUSTRIALES LIGEROS | 28.977 | 36,97 |
| INDUSTRIALES PESADOS | 6.645 | 8,05 |
| TRACTOCAMIONES | 9.728 | 1,74 |
| COMERCIALES E INDUSTRIALES | 332.106 | 13,16 |
| TOTAL VEHÍCULOS | 1.719.046 | 7,59 |

Fuente: Informe ANFAC – Research

Observamos como las exportaciones siguen creciendo a ritmos cercanos al 8% año tras año, lo que pone de manifiesto la buena salud del sector en los mercados exteriores.

A continuación mostraremos gráficamente esta tendencia mediante un análisis de la producción y la importación de vehículos en los últimos años, además de una previsión para los 2 próximos ejercicios:

Gráfica 8.6 Producción - Exportación de vehículos en España. Periodo 2012- 2015.
Miles de unidades.



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ANFAC

En esta gráfica se observa de manera visual como tanto la producción como la exportación irán aumentando previsiblemente en los próximos ejercicios. El ratio Producción- Exportación es posible que varíe ligeramente derivado por un repunte del mercado interno del sector en los próximos años. Sin embargo, el crecimiento será prolongado y las exportaciones previsiblemente alcancen cuotas superiores al 90% en los años venideros.

8.3. FORTALEZAS Y FACTORES CLAVE DEL SECTOR EN ESPAÑA.

Una vez realizado el análisis de las perspectivas en la producción y la matriculación de vehículos en España, además del análisis de las exportaciones; procederemos a establecer cuáles son las fortalezas y factores clave del sector del automóvil en España a medio y largo plazo.

Estos factores serán determinantes a la hora de esclarecer como evolucionará el sector en los próximos años y si efectivamente se produce un despegue en el mismo tras un periodo prolongado de crisis económica:

Productividad

En primer lugar, una de las fortalezas del sector del automóvil en España es alto grado de productividad con el que cuentan las plantas de fabricación de nuestro país.

No solamente este índice es elevado, sino que muchas de las fábricas asentadas en territorio español se sitúan de forma frecuente entre las más productivas dentro de sus respectivos grupos o firmas.

Esta alta productividad se convierte en un factor clave para el sector de automóvil en España. Muchas empresas automovilísticas han decidido situar la fabricación de muchos modelos destinados al mercado exterior, incluso en algunos casos de forma exclusiva, en territorio nacional. Espitia Escuder, M.A. (2014).

Un alto nivel de productividad incide también, de forma positiva, sobre la mano de obra. Esta ha de ser de alta cualificación, lo que produce la creación en muchos casos de contratos indefinidos. Este alto índice en la productividad también provoca la automatización de las plantas y el desarrollo de industrias y servicios ligados directamente con el sector.

Flexibilidad Laboral

Las medidas de flexibilidad laboral llevadas a cabo por el sector del automóvil, son una herramienta realmente eficiente a la hora de mantener la productividad en el sector. Las fábricas emplean la flexibilidad pactada mediante “bolsas de horas” para ajustar la producción a la demanda en cada momento.

Cualificación de la mano de obra

Tal y como apuntamos anteriormente, la industria automovilística emplea de forma directa en España alrededor de 250.000 personas. Sin embargo, este número es mucho más elevado si tenemos en cuenta también el empleo indirecto relacionado con el sector de la automoción. En este caso, la cifra aumenta de forma significativa alcanzando una cantidad superior a los 2 millones de empleos en nuestro país.

Al igual que en apartado anterior destacamos, el alto nivel de cualificación de los trabajadores y operarios a todos los niveles en este sector, con los beneficios que ello repercute.

Competitividad de las industrias auxiliares

Las industrias auxiliares tienen de forma directa, una gran importancia para el sector del automóvil de nuestro país. Mejoras en las industrias auxiliares como la de maquinaria, provocan una mejora en la productividad de las fábricas de automóviles. Otras industrias, como la relacionada con materias primas, también resultan de vital importancia para el sector. La industria del automóvil es el principal cliente de este tipo de empresas por lo que su competitividad resulta trascendental para la misma.

Modernización de las fábricas

Las plantas de fabricación situadas en España se encuentran entre las más avanzadas, no solamente de Europa, sino también a nivel mundial. Estas cuentan con un alto grado de robotización y automatización. Tal y como reflejan datos de las propias fabricantes (ANFAC), hay alrededor de 90 robots por cada 10.000 trabajadores y, en valores absolutos, España es el tercer país europeo con mayor número de robots instalados. Esta modernización se está llevando a cabo continuamente y las fábricas optan cada vez más por una mayor automatización.

I+D+I

Las empresas españolas del sector han apostado en los últimos años potentemente por la Investigación, el Desarrollo y la Innovación. El gran dinamismo del sector del automóvil requiere la creación de vehículos que cumplan, cada vez más, con las exigencias no solo de los consumidores, sino también con la legislación vigente.

Las empresas además de centrarse en las necesidades del mercado, también afrontan un gran reto a nivel medioambiental. Los fabricantes no cesan en la investigación de tecnologías más respetuosas con el entorno. Prácticamente la totalidad de las firmas, desarrollan nuevos modelos eléctricos o propulsados mediante combustibles ecológicos.

Todos estos factores, hacen que el sector del automóvil se sitúe a la cabeza en I+D+I en nuestro país. Uno de los hechos más evidentes, es el papel que juegan muchas universidades y centros de investigación, en los cuales existen diversos grupos que se dedican de forma exclusiva a la innovación en el sector del automóvil. Las instalaciones de muchos de ellos se encuentran cerca de las mismas industrias, como en el caso de CIDAUT, situada en la provincia de Valladolid.

9. CONCLUSIONES FINALES

Tras la realización del presente trabajo, hemos comprobado como el sector del automóvil en España tiene unas perspectivas de futuro realmente esperanzadoras. Este sector no solo es en la actualidad uno de los motores de la industria española, sino que la tendencia es que la industria del automóvil vaya ganando cada vez más peso en la economía de nuestro país. Por lo tanto, y de forma más detallada, podemos establecer cuáles son las conclusiones que hemos alcanzado:

- En lo referente en la producción de vehículos, nuestro país ha tenido un crecimiento del 9,3% en el año 2013 con respecto al año anterior. Esta tendencia, continua en el presente ejercicio y, según las previsiones, la cifra en los próximos ejercicios irá aumentado de forma paulatina. El nivel de capacidad de producción de las fábricas situadas en España en la actualidad se sitúa en 2014 en valores cercanos al 80%. Sin embargo, se espera que se alcance el 100% de dicha producción para el año 2017 con 3 millones de vehículos.
En el ámbito internacional, España se consolida en los primeros puestos en fabricación de vehículos, siendo el 2º fabricante de automóviles a nivel europeo y el 12º a nivel mundial.
- En matriculación de vehículos la tendencia también es positiva. Se produjo un crecimiento interanual en las ventas de vehículos cercano al 4% entre los ejercicios 2012 y 2013. La tendencia se prevé que seguirá siendo positiva aunque sin llegar a alcanzar cifras tan elevadas como en los periodos anteriores a la crisis.
- En España se ha producido un estancamiento en la venta de vehículos eléctricos e híbridos en los últimos años. La tendencia no resulta esperanzadora para los próximos ejercicios. Sin embargo, gracias a la permanencia de iniciativas como el plan PIVE, están favoreciendo la reducción de emisiones de CO₂ en nuestro país cumpliendo así con los objetivos fijados en el ámbito europeo para el año 2020.

- El sector del automóvil en España está fundamentalmente encaminado hacia el exterior. El 87% de los vehículos producidos en España tienen como destino la exportación. Este sector, el de las exportaciones, también goza de buena salud y la tendencia es positiva en el periodo de investigación de nuestro estudio. Asimismo, estas exportaciones son superiores a las importaciones, por lo que la balanza comercial en el sector del automóvil en nuestro país es positiva.
- Los principales socios comerciales de España son los países de nuestro entorno (entre los que destaca Francia). Alrededor del 75% de las exportaciones, se producen dentro del ámbito de la UE-15. Esta tendencia está cambiando ligeramente en los últimos ejercicios con una diversificación en los destinos de las exportaciones de nuestro país hacia mercados externos a la Unión Europea, tornándose así el sector más competitivo.
- La importancia del sector del automóvil en la economía Española está más que fundamentada. En la actualidad, cerca del 9% de la población activa está relacionada con el sector del automóvil y 1,8 millones de empleo provienen directa o indirectamente de esta industria. Asimismo, la recaudación estatal del sector por tasas e impuestos asciende a un total de 25.000 millones de euros en el último año.

Finalmente podemos concluir, a partir de todas estas afirmaciones y a las fortalezas del sector del sector del automóvil en España, que se le puede augurar a la industria automovilística de nuestro país unas perspectivas de futuro optimistas.

El desarrollo del sector del automóvil en España, por lo tanto, resultará de vital importancia para el presente y el futuro más próximo de la economía española.

BIBLIOGRAFIA

- Agencia Tributaria (AEAT). (2013). Informe comercio Exterior. Dirección General de Aduanas. Estadísticas Comercio Exterior/ Informes mensuales. (http://www.agenciatributaria.es/static_files/AEAT/Aduanas/Contenidos_Privados/Estadisticas_Comercio_Exterior/comercio_exterior/informes_mensuales_sobre_Comercio_Exterior/2013/est122013.pdf)
- Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC). (2013). Memoria Anual 2013. (<http://www.anfac.com/documents/tmp/memoria2013.pdf>)
- Barrientos, D. (2014). La exportación del sector del automóvil en España. *Revista de Estadística y Sociedad* N°59 (Ejemplar dedicado a: Sector Exterior II), págs. 24-27.
- Bosch – ANFAC. (2013). “Barómetro sobre Seguridad Vial y Medio Ambiente” (<http://www.anfac.com/openPublicPdf.action?idDoc=8271>)
- Dirección General de Tráfico (DGT). (<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/matriculaciones-provisionales/listado-mensual/matriculacion-vehiculos/>)
- Espitia Escuer, M.A.; Sanjuan, U. (2014). La industria del automóvil: un análisis del grado de concentración por segmentos. *Encontros Científicos – Tourism & Management Studies* N°. Extra 10, págs. 88-93.

- Fundación para la Investigación y Desarrollo en Transporte y Energía (CIDAUT).
(<http://www.cidaut.es/es/automocion>)
- Instituto de Estudios de Automoción (IEA). (2013) “Estudios Matriculación”.
(<http://www.ideauto.es/>)
- Instituto Nacional de Estadística (INE). “Economía/Comercio Exterior”
(<http://www.ine.es/>)
- Krugman, P.; Obstfeld, M. (2001). “*Economía Internacional Teoría y Política*”. Quinta edición, Editorial Pearson.
- Lenoir, R. (2014). España es el principal mercado europeo de automóviles. *Cambio 16*. Nº.2210, págs. 22-23.
- Marca España. Economía y Empresa – El sector del Automóvil.
(<http://marcaespana.es/es/economia-empresa/economia-espanola/articulos/268/el-sector-del-automovil>)
- Ministerio de Economía y Competitividad. Secretaria de Estado de Comercio. Base de datos Datacomex.
(<http://datacomex.comercio.es/>)

- Montoro Sanchez, M.A.; Mora Valentín, E.M.; Ortiz de Urbina, M. (2010). “Tendencias en el uso de las fusiones, adquisiciones y alianzas en el sector del automóvil”. *Economía Industrial*. Nº376, págs. 51-65.
- Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA). (2013). Production Statistics.
(<http://www.oica.net/category/production-statistics/2013-statistics/>)
- Outlook 2014 ANFAC – Research Informes. (2014). Empleo, Flexibilidad y Productividad en la Industria del Automóvil
(<http://www.anfac.com/openPublicPdf.action?idDoc=9201>)