



UNIVERSIDAD DE JAÉN
Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas

Trabajo Fin de Grado

Análisis del sector automovilístico en España

Alumno: Gonzalo Castro Delgado

Noviembre, 2016

RESUMEN

Este trabajo de investigación tiene por objeto ofrecer una visión específica de la industria del automóvil en España y la aportación económica que ofrece a la sociedad. Como se verá en este trabajo la industria del automóvil tiene mucha importancia en la economía española, tanto en el PIB como en el empleo, siendo uno de los motores fundamentales de España. En este sector está depositada gran parte de la confianza en la deseada recuperación económica que tiene España desde hace algunos años.

También se estudiarán las importaciones y exportaciones generadas en los años 2011-2015, permitiendo ver la balanza comercial automovilística. Las exportaciones españolas dependen en gran parte de la industria del automóvil. Además de ello se verán los planes del gobierno que han ayudado y están ayudando a esta industria para salir de esta crisis.

Los resultados obtenidos nos darán una fiel representación de la industria en el pasado, presente y futuro.

ABSTRACT

The main objective of this work of investigation is to provide a specific view of car industry in Spain and its economic contribution to the society. As it will be seen in this work, the car industry has a great importance in the Spanish economy, such as in the GDP and in the job market, being one of the fundamental driving force in Spain. In this sector, it is deposited a big part of the confidence in the wished economic recuperation that Spain has some years ago.

The imports and exports generates in the years 2011-2015 will also be studied, allowing us to see the car trade balance. Spanish exports rely heavily on the car industry. Besides, the government plans that have helped and they are helping to this industry to leave this crisis will be depicted.

Hence, a faithful representation of the car industry in the past, present and future will be given.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	- 3 -
2. EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA	- 4 -
2.1. CONTRIBUCIÓN AL PIB NACIONAL Y AL EMPLEO	- 4 -
2.2. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR MARCAS	- 6 -
2.3. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR SEGMENTOS O TIPOS	- 8 -
2.4. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS	- 10 -
2.5. SITUACIÓN DE ESPAÑA EN EL ENTORNO MUNDIAL EN PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS	- 13 -
3. FLUJOS Y BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR	- 15 -
3.1. EXPORTACIONES TOTALES DE VEHÍCULOS	- 15 -
3.2. PRINCIPALES DESTINOS DE EXPORTACIÓN	- 18 -
3.3. BALANZA COMERCIAL ESPAÑOLA EN EL SECTOR	- 21 -
4. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS	- 23 -
5. ANFAC	- 24 -
6. SERNAUTO	- 25 -
7. LA INDUSTRIA DE COMPONENTES EN ESPAÑA	- 26 -
8. PLANES DE ACTUACIÓN DEL GOBIERNO	- 27 -
9. VEHÍCULOS ALTERNATIVOS	- 34 -
10. CONCLUSIONES	- 36 -
11. BIBLIOGRAFÍA	- 38 -

1. INTRODUCCIÓN

En estos últimos años la crisis económico-financiera ha influido mucho en la economía de nuestro país y en el resto del mundo. Esto no es nuevo en nuestro país puesto que en los años 90 ocurrió una parecida. Esta situación está obligando a España y a los demás países a readaptar el modelo económico de crecimiento.

La industria automovilística no ha sido especial y también se ha visto envuelta en esta crisis, por tanto, ha tenido que buscar soluciones para poder seguir hacia adelante. Con la ayuda del Gobierno y de las Administraciones Públicas este sector no ha perdido tanta fuerza como se preveía al inicio de la crisis. Esta industria es una de las que más puestos de trabajo tiene con más de 276.000 empleados, más exportaciones hace con más de 45 millones de euros y contribuye a la economía de este país con un 10 por 100 en el PIB.

En este sector hay depositadas grandes confianzas ahora que los motores principales de la economía durante los últimos años están paralizados, como son los servicios financieros y la construcción. Durante los últimos años la industria del automóvil está ayudando a recuperar la economía española, además de colocar a nuestro país dentro del mapa del comercio internacional.

Mediante este trabajo pretendemos introducirnos más en el sector del automóvil, utilizaremos las distintas fuentes disponibles para realizar un estudio lo más exhaustivo posible. El mismo estará comprendido desde comienzos del año 2011 hasta últimos del año 2015.

Nuestros objetivos son: estudiar la evolución de la producción de vehículos de nuestras fábricas españolas distinguiendo entre marcas, tipos y por comunidades autónomas en el periodo comprendido entre el 2011 y 2015. Analizar los flujos comerciales y la balanza comercial del sector. Primero se verán las exportaciones de vehículos por unidades exportadas y por millones de euros. Después se verán también los principales destinos de exportación, las importaciones y el saldo de la balanza comercial. Estudiaremos también el parque nacional para ver la edad media de los vehículos que hay en circulación. Analizar el PIB nacional procedente de la industria automovilística, además de ver la evolución del empleo con respecto a los fabricantes de los automóviles y los fabricantes de los componentes de éstos. Se mencionarán todos los planes de actuación del Gobierno con los que se ha ayudado a esta industria a recobrar valores anteriores a la crisis. Por último también se hará mención a los

vehículos alternativos como son los vehículos híbridos y los eléctricos, ya que a partir de 2014 estos vehículos están cobrando cada vez más fuerza y se están matriculando cada año más.

Para alcanzar estos objetivos hemos estructurado este TFG de la siguiente forma. En el siguiente apartado estudiaremos la producción del sector del automóvil, incluyendo PIB y empleo. En el próximo apartado se estudiarán también los flujos comerciales y la balanza comercial en el sector automovilístico. En el punto 4 veremos el parque nacional de vehículos. En el punto 5 se verá qué es y los objetivos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) y en el punto 6 lo que es y los objetivos de la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (SERNAUTO). En el punto 7 se estudiará la industria de componentes de vehículos en España. En el siguiente se nombrarán y explicarán los planes de actuación del gobierno para ayudar en la industria. En el punto 9 se hablará de los vehículos alternativos y por último se darán las conclusiones obtenidas.

2. EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA

La producción del sector del automóvil es clave para la industria de nuestro país. Muchísimos informes tanto públicos como privados habla de la producción de este sector ya que éste refleja gran parte del PIB español. Ahora vamos a profundizar un poco más en este sector viendo además la contribución al PIB y al empleo de este sector.

Este estudio lo vamos a llevar de forma separada, para saber mejor los datos diferenciando entre la marca, el tipo de vehículo producido y según las comunidades autónomas, acabando viendo la situación de España en el entorno mundial.

2.1. CONTRIBUCIÓN AL PIB NACIONAL Y AL EMPLEO

El impulso de los fabricantes de vehículos está haciendo que el sector de automóvil se convierta en pieza clave para el desarrollo económico y social del país. La automoción española también es referente fuera de nuestras fronteras, con una 2ª posición en el ranking de fabricantes de turismos en Europa y la 8ª posición a nivel mundial (ANFAC, 2015).

Representa un 17 por 100 de las exportaciones totales del país, con una aportación del 10 por 100 en el PIB y emplea directa o indirectamente a un 9 por 100 de la población activa de

España. La facturación del sector ascendió en 2015 a 60.855 millones de €, un 18,3 por 100 más que en el ejercicio anterior (ANFAC, 2015).

Según SERNAUTO, en las primeras estimaciones realizadas para el año 2016, se prevé que el sector continúe creciendo. Se calcula que podría incrementar un 7 por 100 su facturación y un 3 por 100 el empleo.

En el siguiente cuadro vamos a mostrar el empleo directamente relacionado con el sector del automóvil desde el año 2011 hasta el 2015. En ella se ve una bajada de empleo que hubo en el sector en el año 2012 y cómo ha ido recuperándose poco a poco.

Cuadro 1. Empleo en el sector de la automoción, 2011-2015

EMPLEO			
Año	Constructores	Componentes	Total
2011	58.195	191.005	249.200
2012	56.669	185.046	241.715
2013	58.602	190.744	249.346
2014	66.806	196.582	263.388
2015	71.822	204.582	276.404

Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC y SERNAUTO.

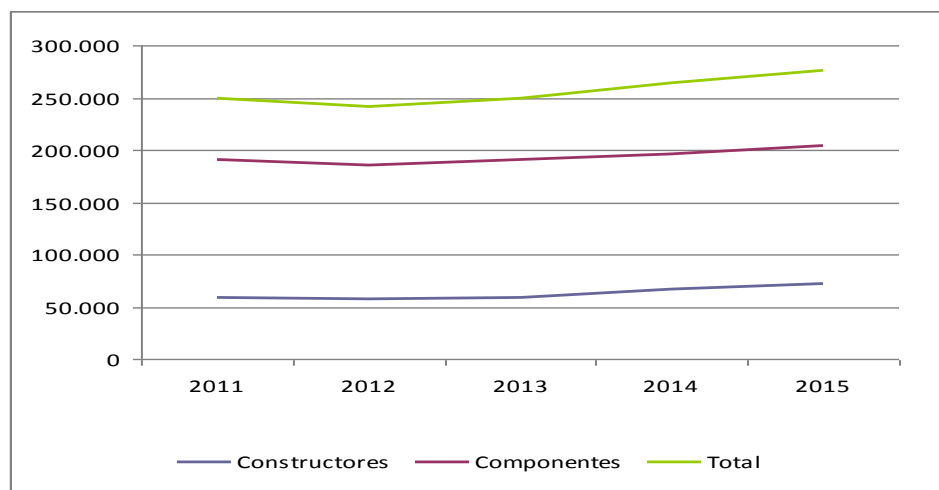
En el cuadro 1 se muestra el total de los empleados en el sector de la automoción entre los años 2011 y 2015, la primera columna de constructores son los empleos directamente relacionados en el montaje de los automóviles, y la segunda son los empleados que se dedican a fabricar los componentes de los distintos automóviles.

En el siguiente gráfico se verá más fácilmente la reducción de empleo que hubo en este sector en el año 2012 y cómo empezó a partir de 2013 a ampliarse otra vez.

El sector ya está recobrando valores de antes de la crisis. En el gráfico 1 veremos que el empleo de los constructores ha mantenido una línea más o menos constante, lo mismo que está ocurriendo ahora mismo en la curva de los componentes. El empleo mantiene la misma

curva que el empleo de los componentes puesto que se ha mantenido constante el empleo de los constructores.

Gráfico 1. Evolución del empleo en el sector de la automoción, 2011-2015



Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC y SERNAUTO.

2.2. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR MARCAS

Para estudiar la producción del sector del automóvil según la marca de vehículo es importante decir que muchas marcas pertenecen al mismo grupo o compañía. Se tratarán cada marca por separado.

En el cuadro 2 elaborado por ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones) muestra cada una de las compañías con sus respectivos modelos fabricados en España y donde se encuentra la fábrica de cada una. Estos cuadros se clasifican en turismos, todoterrenos, vehículos comerciales y vehículos industriales.

Cuadro 2. Empresas fabricantes con sus respectivas marcas y modelos

VEHÍCULOS INDUSTRIALES		
MARCAS	MODELOS	FÁBRICAS
IVECO	DAILY (camión ligero)	IVECO - Valladolid
	STRALIS (c. pesado/tractocamión)	IVECO - Madrid
	TRAKKER (c. pesado/tractocamión)	IVECO - Madrid
NISSAN	NT 500	NISSAN - Ávila
	NT 400 CABSTAR	NISSAN - Ávila

(continúa)

Cuadro 2. Empresas fabricantes con sus respectivas marcas y modelos (continuación)

TURISMOS		
MARCAS	MODELOS	FÁBRICAS
AUDI	Q3 (Q3 y RSQ3)	SEAT - Martorell (Barcelona)
CITROËN	C4 PICASSO 5	PSA - Vigo
	C4 CACTUS	PSA - Madrid
	C-ELYSEE	PSA - Vigo
FORD	GALAXY	FORD - Almussafes (Valencia)
	KUGA	FORD - Almussafes (Valencia)
	MONDEO (4P, 5P y Familiar)	FORD - Almussafes (Valencia)
	MONDEO HYBRID	FORD - Almussafes (Valencia)
	S-MAX	FORD - Almussafes (Valencia)
	TOURNEO CONNECT	FORD - Almussafes (Valencia)
MERCEDES	CLASE V	MERCEDES - Vitoria
NISSAN	PULSAR	NISSAN - Barcelona
OPEL	CORSA	GM - Figueruelas (Zaragoza)
	MERIVA	GM - Figueruelas (Zaragoza)
	MOKKA	GM - Figueruelas (Zaragoza)
PEUGEOT	301	PSA - Vigo
RENAULT	CAPTUR	RENAULT - Valladolid
	KADJAR	RENAULT - Palencia
	MEGANE (Coupe, R.S., Berlina y Familiar)	RENAULT - Palencia
	MEGANE 4ª GENERACIÓN	RENAULT - Palencia
	TWIZY	RENAULT - Valladolid
SEAT	ALTEA (5P, XL y XL FREETRACK)	SEAT - Martorell (Barcelona)
	IBIZA (3P, 5P y Familiar)	SEAT - Martorell (Barcelona)
	LEON (SC, 5P, ST y X-PERIENCE)	SEAT - Martorell (Barcelona)
VW	POLO (3P, 5P Y GTI)	VW - Navarra

TODOTERRENOS		
MARCAS	MODELOS	FÁBRICAS
NISSAN	NAVARA	NISSAN - Barcelona
	NUEVO NAVARA	NISSAN - Barcelona
	PATHFINDER	NISSAN - Barcelona

VEHICULOS COMERCIALES		
MARCAS	MODELOS	FÁBRICAS
CITROËN	BERLINGO	PSA - Vigo
	BERLINGO eléctrica	PSA - Vigo
FORD	TRANSIT CONNECT	FORD - Almussafes (Valencia)
IVECO	DAILY (furgón)	IVECO - Valladolid
MERCEDES	VITO	MERCEDES - Vitoria
NISSAN	NV 200	NISSAN - Barcelona
	NV 200 eléctrica	NISSAN - Barcelona
PEUGEOT	PARTNER	PSA - Vigo
	PARTNER eléctrica	PSA - Vigo
RENAULT	MEGANE VU (turismo van)	RENAULT - Palencia
	MEGANE 4ª GENERACIÓN VU (turismo van)	RENAULT - Palencia

Fuente: ANFAC.

En el cuadro observamos que la marca Nissan es el que más modelos tiene a la venta en el año 2015 (8) seguida muy de cerca por Renault y Ford (7). Nissan tiene 1 solo turismo, 3

todoterrenos, 2 vehículos comerciales y otros 2 industriales. Por su parte Renault tiene 5 turismos y 2 vehículos comerciales y Ford tiene 6 turismos y sólo un vehículo comercial.

La primera marca que más fabrica es Nissan que fabrica todos sus modelos en la factoría de Barcelona, por su parte la marca Renault fabrica sus modelos en las factorías de Valladolid y Palencia, mientras que la marca Ford fabrica todos sus modelos en la factoría valenciana de Almussafes.

Cabe destacar que a pesar de que todas estas marcas producen en España, ninguna compañía es de origen español. Tan solo la marca Seat es de origen español, y tampoco podemos considerarla como 100 por 100 española, puesto que la marca es una filial perteneciente al grupo alemán VAG.

Con respecto a los vehículos comerciales hay 4 marcas que producen 2 modelos, estas marcas son Citroen que tiene su factoría en Vigo, Nissan que tiene su factoría en Ávila, Peugeot con la factoría en Vigo y Renault con la suya en Palencia. También IVECO es la marca que más vehículos industriales fabrica (3), 2 son camiones pesados mientras que uno de ellos es un camión ligero.

2.3. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR SEGMENTOS O TIPOS

Una vez vista la producción de vehículos por marcas y modelos, nos vamos a centrar ahora en analizar la producción de vehículos en España por segmentos o tipos. Estos vehículos se clasifican según las características técnicas de cada uno de ellos. Se pueden agrupar atendiendo a diferentes criterios pero la clasificación que vamos a utilizar es la que utiliza ANFAC para confeccionar sus datos. Los datos se pueden ver en el cuadro 3 que se adjunta a continuación:

Cuadro 3. Producción española por tipo de vehículo, 2011-2015 (unidades producidas)

	2011	2012	2013	2014	2015
TURISMOS	1.839.068	1.539.680	1.719.700	1.871.985	2.202.348
TODO TERRENO	48.204	55.469	34.968	26.357	16.632
COMERCIALES LIGEROS	276.415	202.193	192.731	206.836	230.222
FURGONES	154.711	134.962	162.252	240.011	225.871
VEHÍCULOS INDUSTRIALES	54.550	46.875	53.687	57.789	58.128
AUTOBUSES	126	0	0	0	0
TOTAL	2.373.074	1.979.179	2.163.338	2.402.978	2.733.201

Fuente: ANFAC.

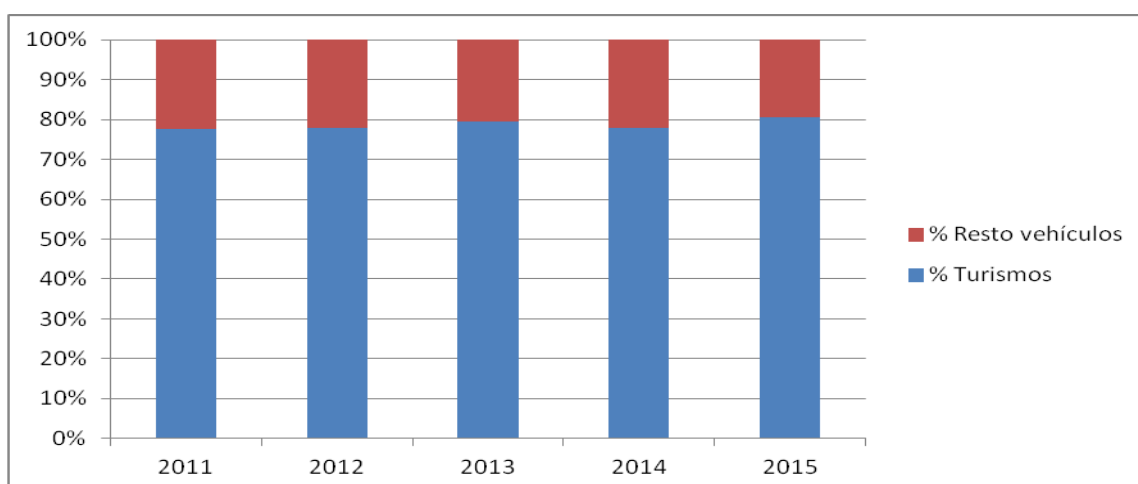
Tal y como se refleja en el cuadro 3, el vehículo producido en España por excelencia son los turismos que representan la mayor cuota durante todos los últimos ejercicios económicos, muy por encima del resto de vehículos.

Antes de comenzar este estudio y antes de ver el cuadro, se podría presuponer que los turismos tendrían una mayor cuota de mercado y una mayor cuota de producción. Por ello esto viene a corroborar lo que ya se creía de antemano.

También podemos observar que los turismos a pesar de ser los que alcanzan una mayor cuota de producción, en el año 2012 bajaron pero fue solo un espejismo puesto que al año siguiente empezó a remontar como vemos en el cuadro, llegando a superar en el año 2014 y 2015 al año 2011 (primer año de nuestro estudio). Los vehículos que han bajado en producción drásticamente han sido los todoterrenos puesto que los consumidores ya no compran tantos todoterrenos como en los años 2011 y 2012.

La cuota de turismos producidos ronda e incluso supera en algunos años el 80 por 100 del total de vehículos producidos en España, tal y como se muestra en el gráfico 2.

Gráfico 2. Producción turismos con respecto al total de vehículos, 2011-2015



Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

2.4. PRODUCCIÓN DEL SECTOR POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Además de las producciones del sector ya vistas, por modelos, marcas y por las características técnicas de los vehículos producidos, también podemos hacer un estudio atendiendo a la situación geográfica de las factorías de cada uno de estos vehículos. Así vamos a ver la producción de dichos vehículos en cada una de las comunidades autónomas.

En la siguiente figura se muestra la distribución geográfica de las factorías de estos vehículos en España.

Atendiendo a la producción por comunidades autónomas, la figura 1 muestra que en el año 2015 existen factorías prácticamente por todo el territorio español, excepto en La Rioja, Asturias, Extremadura, Castilla la Mancha y Murcia, además de los dos archipiélagos. En total hay fábricas en 10 de las 17 comunidades autónomas que componen el territorio español. Estas comunidades son Galicia, Castilla y León, Cantabria, País Vasco, Navarra, Aragón, Cataluña, Madrid, Comunidad Valenciana y Andalucía. En todas las comunidades autónomas hay una fábrica excepto en Castilla y León que hay 3, ubicadas en Ávila, Valladolid y Palencia.

Figura 1. Situación geográfica de las factorías de vehículos en España por CC AA

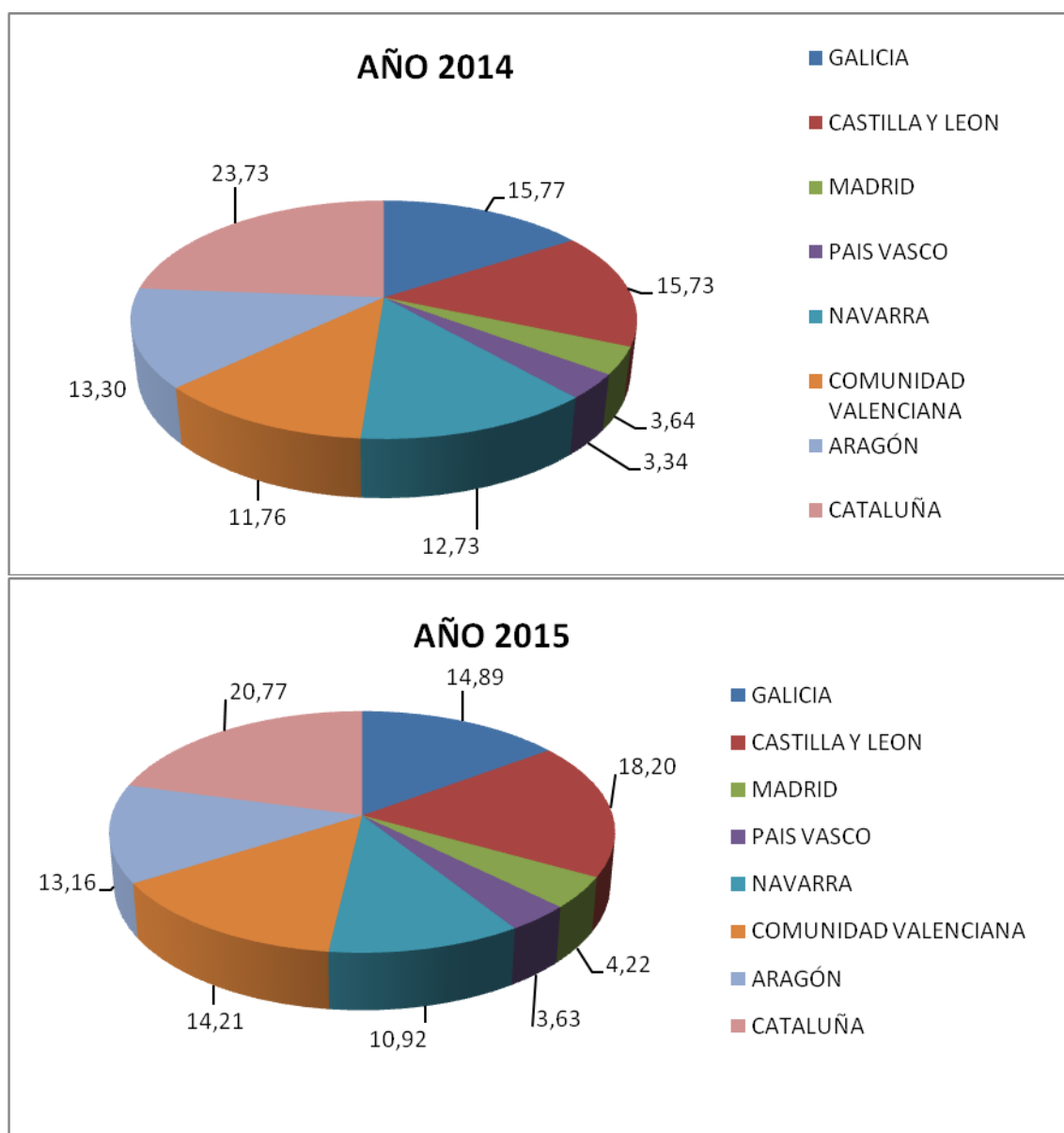


Fuente: ANFAC.

En la comunidad autónoma de Andalucía, con fábrica en Sevilla, no entrará en nuestro estudio puesto que esta fábrica no produce vehículos ya que sólo produce cajas de cambio para la marca francesa Renault. Lo mismo ocurre con la fábrica de Santander que tampoco entrará en nuestro estudio puesto que sólo produce componentes para vehículos para la marca alemana Mercedes-Benz.

A continuación vamos a ver una comparativa de los 2 últimos años, tal y como se ve en el gráfico 3 la producción de vehículos apenas varía para los ejercicios 2014 y 2015.

Gráfico 3. Producción de vehículos por Comunidades Autónomas, 2014 y 2015



Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

El gráfico 3 muestra que Cataluña sigue siendo la primera de las comunidades autónomas en producción de vehículos con un 20,77 por 100 del total. Después de Cataluña la sigue muy de cerca Castilla y León con un 18,20 por 100 y después de ellas con un poco menos de producción las siguen Galicia con un 14,89 por 100, la Comunidad Valenciana con un 14,21 por 100, Aragón con 13,16 por 100 y Navarra con un 10,92 por 100. Y ya muy alejadas de las anteriores se encuentran Madrid con un 4,22 por 100 y el País Vasco con un 3,63 por 100.

Teniendo en cuenta los datos correspondientes al ejercicio 2014 y al 2015, resulta que prácticamente no se producen cambios de posición en este ranking. Las únicas diferencias reseñables son que Galicia con un 15,77 por 100 se coloca por delante de Castilla y León con un 15,73 por 100 y además Aragón (13,30 por 100) y Navarra (12,73 por 100) suben una posición cada uno por la caída de dos posiciones de la Comunidad Valenciana (11,76 por 100).

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

Se puede destacar que según ANFAC (Asociación Española de Fabricante de Automóviles y Camiones) en el año 2015, casi el 85 por 100 de los vehículos producidos en fábricas situadas en España están destinados a exportación. En el cuadro 4 podemos observar los principales países productores de vehículos.

Cuadro 4. Principales países productores de vehículos, 2011-2015 (nº vehículos)

PUESTO	PAÍS	2011	2012	2013	2014	2015	VAR. 15-14
1	CHINA	18.419.000	19.271.808	22.116.825	23.731.600	24.503.326	3,25
2	USA	8.654.000	10.332.626	11.045.902	11.660.702	12.100.095	3,77
3	JAPÓN	8.399.000	9.943.077	9.630.070	9.774.665	9.278.238	-5,08
4	ALEMANIA	6.311.000	5.649.260	5.718.222	5.907.548	6.033.164	2,13
5	COREA DEL SUR	4.657.000	4.561.766	4.521.429	4.524.932	4.555.957	0,69
6	INDIA	3.936.000	4.174.713	3.880.938	3.844.857	4.125.744	7,31
7	MÉXICO	2.680.000	3.001.814	3.052.395	3.368.010	3.565.469	5,86
8	ESPAÑA	2.373.074	1.979.179	2.163.338	2.402.978	2.733.201	13,74
9	BRASIL	3.406.000	3.402.508	3.740.418	3.146.386	2.429.463	-22,79
10	CANADÁ	2.135.000	2.463.364	2.379.806	2.394.154	2.283.474	-4,62

Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

Refiriéndonos a la producción de vehículos, se puede observar que la situación de España con respecto al mundo es bastante buena. La producción española de vehículos a nivel mundial se sitúa en el puesto 8, mientras que a nivel europeo se coloca como segundo mayor productor, sólo superada por Alemania.

Como se puede ver en el cuadro 4 en el año 2015 España está situada en el puesto 8 pero si nos damos cuenta en el año 2014, España estaría situada en el puesto 9. Gracias a que España ha producido un 13,74 por 100 más en 2015 que en 2014 y que Brasil ha producido un 22,79 por 100 menos este año ha conseguido subir una posición, Canadá también estaría por delante de España en los años 2012 y 2013. El caso de Brasil es llamativo porque no sólo no consigue superar la producción obtenida en 2011 sino que baja la producción año tras año.

También podemos ver que todos los países han conseguido aumentar su producción durante todos los años desde el año 2011 hasta el 2015, excepto Alemania y Corea del Sur que no han conseguido todavía superar la producción de 2011.

En el cuadro 5 podremos ver de una manera más detallada la variación interanual de la producción española de vehículos y poder visualizar mejor el total y la variación de cada año desde el año 2011 hasta 2015.

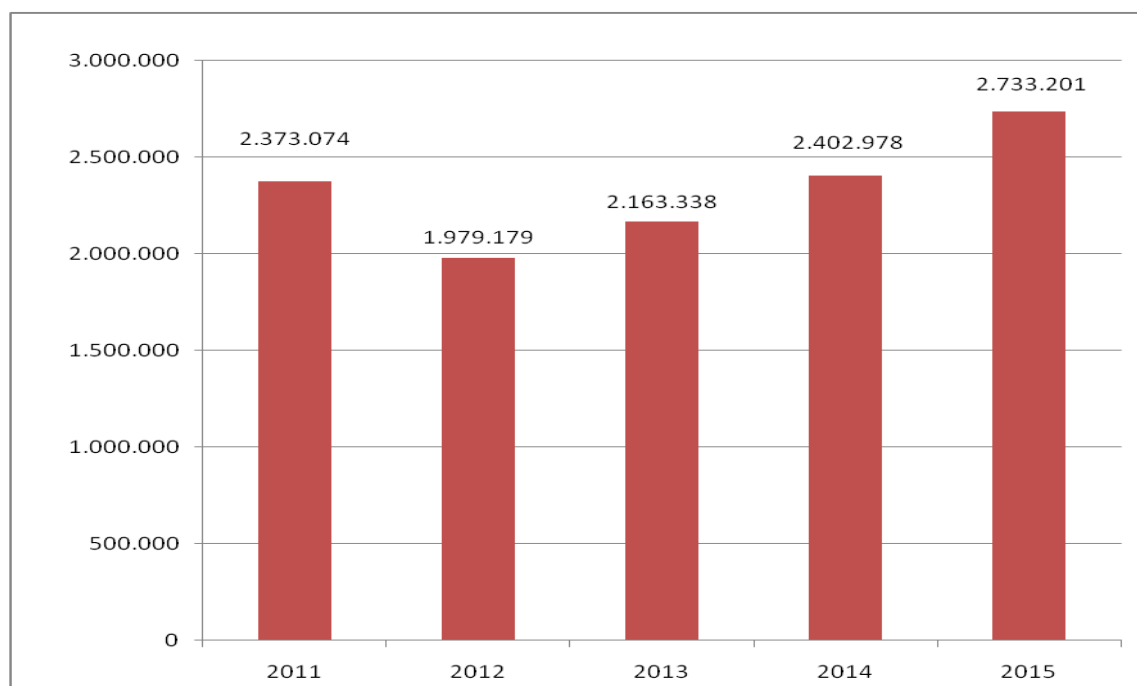
Cuadro 5. Variación interanual de producción de vehículos en España, 2011-2015

EJERCICIO	TOTAL	VAR. INTERANUAL
2011	2.373.074	-0,62
2012	1.979.179	-16,60
2013	2.163.338	9,30
2014	2.402.978	11,08
2015	2.733.201	13,74

Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

Se puede observar que la variación de la producción de vehículos en España ha ido variando mucho en los últimos años. En el gráfico 4 podemos observar el descenso existente en el año 2012, después de esto y desde el año 2013 empieza a subir la producción de vehículos de forma más rápida, tanto que se fabrican en 2015 más de 750.000 vehículos más que 3 años antes.

Gráfico 4. Producción de vehículos en España, 2011-2015 (unidades)



Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

Una de las causas más importantes de este incremento de producción se debe a la aparición de uno de los planes de gobierno más importantes, el Plan PIVE.

3. FLUJOS Y BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR

A la hora de analizar el sector automovilístico de España debemos de tener en cuenta los flujos comerciales. Como ya hemos visto anteriormente, casi el 85 por 100 de los vehículos que se producen en España están destinados a la exportación. Además de producirse un gran número de exportaciones también se produce otro gran número de importaciones en nuestro país.

Para conocer más a fondo todos estos detalles y verlo de una forma más detallada, veremos la balanza comercial de España junto con los principales destinos de exportación.

3.1. EXPORTACIONES TOTALES DE VEHÍCULOS

Con la aparición de la crisis económica y la caída de la demanda interna, las exportaciones son básicas para la economía española. El sector automovilístico tiene ese papel fundamental en las exportaciones de este país.

Para realizar este estudio del sector del automóvil de exportaciones en España, se van a tener en cuenta dos variables. La primera, las unidades exportadas como principal variable, y como segunda, las unidades monetarias. En un primer momento podrían resultar más adecuadas las unidades exportadas, ya que un incremento de las exportaciones solamente teniendo en cuenta las unidades monetarias no necesariamente significaría un aumento en las importaciones, ya que podría deberse a un aumento en los precios de los automóviles o una variación en el tipo de cambio (González Vergara, M., 2014).

Por ello vamos a analizar las exportaciones con ambas variables (unidades físicas exportadas y unidades monetarias) para ver con una rápida ojeada todos los resultados inequívocamente.

Dentro de las exportaciones de vehículos también se incluyen las entregas intracomunitarias producidas entre países de la Unión Europea. A continuación vamos a observar cómo va evolucionando las exportaciones en los últimos años.

Cuadro 6. Exportaciones totales España por tipo de vehículo, 2011-2015 (unidades exportadas)

	2011	2012	2013	2014	2015	VAR % 15-14
TURISMOS	1.642.578	1.326.777	1.493.731	1.631.744	1.893.724	16,06%
TODOTERRENOS	45.907	54.719	34.430	25.509	16.181	-36,57%
COMERCIALES LIGEROS	246.653	182.571	171.407	189.850	212.500	11,93%
FURGONES	142.997	125.868	133.543	141.822	118.978	-16,11%
VEHÍCULOS INDUSTRIALES	42.551	39.110	46.863	50.968	32.349	-36,53%
AUTOBUSES	382	127	0	0	0	--
TOTAL	2.121.068	1.729.172	1.879.974	2.039.893	2.273.732	11,46%

Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

Las exportaciones totales de vehículos siguen creciendo desde el año 2012, donde hubo una bajada de exportaciones. Desde entonces han ido creciendo año tras año sin parar. En el último año hubo una variación de exportaciones con respecto al año anterior de un 11,46 por 100 más.

El tipo de vehículo que más exportaciones produce son los turismos con un 16,06 por 100 más en 2015 que en 2014, seguido de los comerciales ligeros que ha producido este año un 11,93 por 100 más que el año anterior. A parte de los anteriormente dichos, los demás tipos de vehículos han bajado las exportaciones drásticamente en este último año, tanto los todoterrenos como los vehículos industriales han bajado más de un 36 por 100 mientras que los furgones han disminuido más de un 16 por 100. A pesar de haber disminuido tan drásticamente estos tipos de vehículos, España sigue exportando más año tras año.

Respecto a las exportaciones totales medidas en unidades monetarias, vamos a ver como ha sido. Puede haber alguna posible variación puesto que los precios han podido subir y bajar cada año, y también la variación del tipo de cambio entre divisas. En siguiente cuadro como en el anterior las exportaciones totales vienen sumadas con las entregas intracomunitarias.

En el cuadro 7 se muestran las exportaciones de turismos y el resto de vehículos, además de los componentes que también se exportan.

Cuadro 7. Exportaciones totales España por tipo de vehículo y componentes, 2011-2015
(millones de €)

	EXPORTACIONES (millones €)					
	2011	2012	2013	2014	2015	VAR% 15-14
TURISMOS	23.250	18.780	21.055	23.249	29.071	25,04%
RESTO VEHÍCULOS	4.945	4.206	5.185	5.725	5.241	-8,45%
COMPONENTES	9.946	11.090	13.313	13.204	11.555	-12,49%
TOTAL	38.141	34.076	39.553	42.178	45.867	8,75%
TOTAL VEHÍCULOS	28.195	22.986	26.240	28.974	34.312	18,42%

Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

Como se ve en el cuadro 7, los turismos son los que mayor cuota de exportaciones mantienen. También podemos observar que tanto los turismos, el resto de vehículos como los componentes exportados aumentan año tras año, excepto en 2015 que han bajado estos 2 últimos. Los turismos han tenido un aumento de un 25,04 por 100 desde 2014 a 2015 mientras que el resto de vehículos y componentes han tenido una bajada de un 8,45 por 100 y un 12,49 por 100 respectivamente. En total vemos que España ha exportado un 8,75 por 100 más este

año que en el año anterior. Pero si sólo tenemos en cuenta los vehículos, España ha exportado un 18,42 por 100 más este año que en 2014.

Como ya dijimos anteriormente en este apartado la variación es mayor (18,42 por 100) que en las unidades exportadas (11,46 por 100), ya que el precio de los distintos tipos de vehículos es distinta, además de variar también el tipo de cambio con los demás países, ya que en un solo año puede subir y bajar.

3.2. PRINCIPALES DESTINOS DE EXPORTACIÓN

Una vez que hemos visto las exportaciones del sector automovilístico en unidades monetarias y en unidades físicas, ahora vamos a ver cuáles son los principales destinos que tiene España. En el cuadro 8 y en el gráfico 5 se muestra que países son a los que más exporta España, dentro de la Unión Europea y en el resto de continentes de los dos últimos años.

Las variaciones interanuales del mercado europeo están ganando terreno con respecto a países de fuera de la Unión Europea. Las variaciones de Europa han aumentado, lo mismo que en Asia y Oceanía, mientras que en África y América han bajado.

En el cuadro 8 se muestran los datos de todos los continentes y a los países que más exporta España. Se van a comparar los dos últimos años para visualizar mejor los resultados, veremos el total de unidades exportadas y el tanto por ciento que representan en el total de España.

Primero, veremos que el principal destino de las exportaciones españolas son los países de la Unión Europea, con más del 89 por 100 del total. También podemos destacar que España exporta a la UE15, el 74 por 100 del total.

Cuadro 8. Países destino en la exportación de vehículos (unidades exportadas)

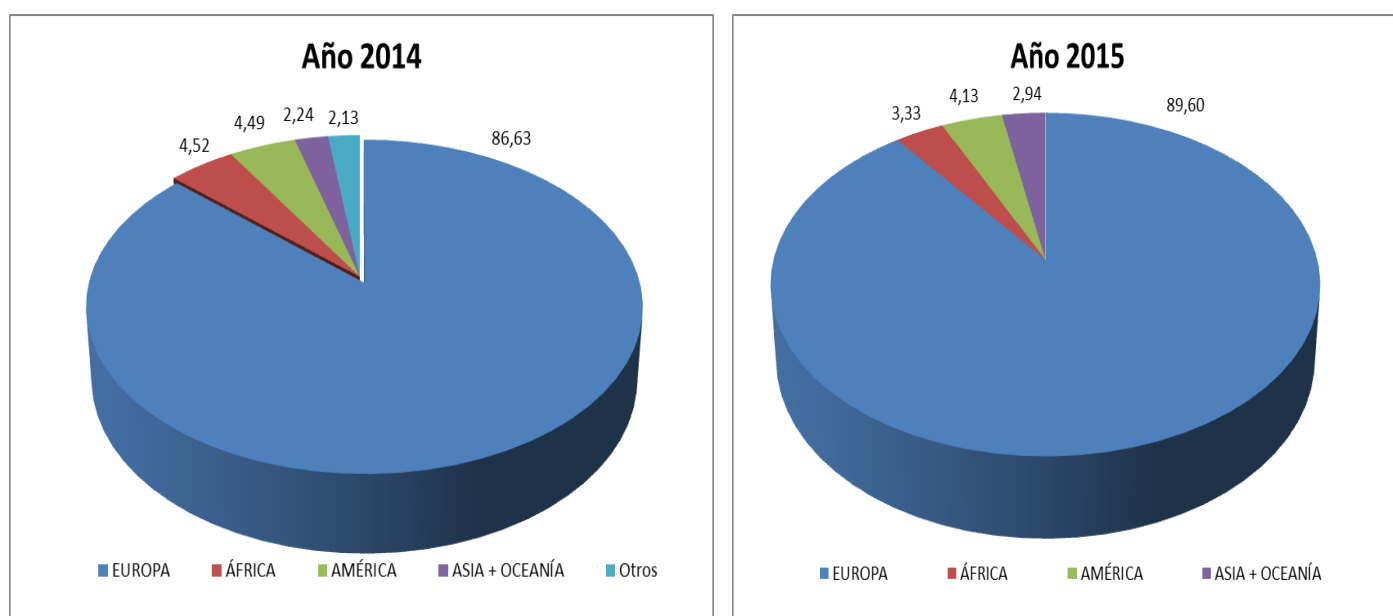
PAÍSES	2014		2015	
	Unidades	%	Unidades	%
Francia	546.083	26,77	392.143	17,25
Alemania	299.855	14,70	383.242	16,86
Reino Unido	277.885	13,62	363.499	15,99
Italia	158.368	7,76	202.107	8,89
Bélgica	59.059	2,89	76.205	3,35
Austria	36.075	1,77	51.397	2,26
Países Bajos	41.860	2,05	69.876	3,07
Dinamarca	20.363	1,00	35.047	1,54
Portugal	22.601	1,11	36.286	1,60
Suecia	19.136	0,94	31.732	1,40
Grecia	12.076	0,59	11.122	0,49
Finlandia	6.145	0,30	12.314	0,54
Irlanda	9.326	0,46	19.989	0,88
Luxemburgo	2.000	0,10	3.535	0,16
Unión Europea 15	1.510.832	74,06	1.688.494	74,26
Polonia	33.443	1,64	44.323	1,95
Hungría	11.812	0,58	14.611	0,64
República Checa	17.146	0,84	26.412	1,16
Resto de Unión Europea	28.275	1,39	43.900	1,93
UNIÓN EUROPEA 28	1.601.508	78,50	1.817.740	79,95
Turquía	77.872	3,82	114.546	5,04
Rusia	12.752	0,63	2.638	0,12
Suiza	26.912	1,32	41.100	1,81
Resto de Europa	48.253	2,37	61.355	2,70
EUROPA	1.767.297	86,63	2.037.379	89,60
Argelia	52.644	2,58	31.291	1,38
Marruecos	14.033	0,69	11.712	0,52
Egipto	7.159	0,35	5.333	0,23
Resto de África	18.390	0,90	27.433	1,21
ÁFRICA	92.226	4,52	75.769	3,33
México	26.859	1,32	32.452	1,43
USA	52.113	2,55	42.433	1,87
Resto de América	12.593	0,62	18.935	0,83
AMÉRICA	91.565	4,49	93.820	4,13
Australia	9.467	0,46	9.155	0,40
Corea del Sur	21.724	1,06	28.430	1,25
Resto de Asia + Oceanía	14.431	0,71	29.185	1,28
ASIA + OCEANÍA	45.622	2,24	66.770	2,94
Otros	43.423	2,13	-	-
TOTAL	2.040.133	100,00	2.273.738	100,00

Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

Los principales destinos de las exportaciones españolas son Francia, que se sitúa como el más destacado aunque en el año 2015 ha bajado la cuota más de 9 puntos porcentuales. En el año 2015, las exportaciones a Francia son del 17,25 por 100, en segundo lugar se sitúa Alemania con un 16,86 por 100 y en tercer lugar Reino Unido con casi un 16 por 100. Cabe destacar que las exportaciones a Francia y Reino Unido han bajado considerablemente, mientras que a Alemania han aumentado.

En el gráfico 5 se ve de una manera más clara el peso que tiene cada uno de los continentes en las unidades exportadas por España.

Gráfico 5. Peso de las exportaciones de España a los distintos continentes



Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

Vemos que las exportaciones a la Unión Europea desde el año 2014 al 2015 han subido un 3 por 100, por tanto, eso implica que las exportaciones fuera de la Unión Europea han bajado ese 3 por 100.

Podemos ver además que algo más del 10 por 100 se exporta fuera de la Unión Europea. En África las exportaciones han bajado, lo mismo que en América, mientras que Asia y Oceanía en conjunto han subido. La cuota de exportaciones a estos continentes es en África del 3,33 por 100, en América del 4,13 por 100 y Asia y Oceanía en conjunto del 2,94 por 100.

Los países de estos continentes a los que más exporta España son los siguientes; Argelia (África) con un 1,38 por 100; USA (América) con un 1,87 por 100 y Corea del Sur (Asia) con un 1,25 por 100. Con estos datos, llama la atención de que China y Japón no sean países importantes en las cuotas de exportación de España en el sector automovilístico.

Podríamos pensar que USA recibiría una cuota más elevada de exportaciones de España, pero la realidad es que ellos quieren una gama de vehículos con características bastante diferentes a las del mercado europeo. La marca japonesa Toyota se convierte en la marca más vendida en América. Por otra parte, el mercado asiático cuenta con unas barreras de entrada que es muy difícil las exportaciones a estos países, ya que existen altos aranceles, la distancia geográfica para transportar hasta estos países y el alto coste de producir los vehículos en Europa (González Vergara, M., 2014).

3.3. BALANZA COMERCIAL ESPAÑOLA EN EL SECTOR

Una vez visto los países a los que más exporta España y la tasa de exportación, ahora vamos a estudiar la comparativa entre la exportación y la importación de España. En el cuadro 9 aparecen los datos de las importaciones y en el cuadro 10 aparecen los saldos de vehículos y demás componentes.

Cuadro 9. Importaciones del sector del automóvil en España, 2011-2015 (millones de €)

	IMPORTACIONES (millones €)					
	2011	2012	2013	2014	2015	VAR% 15-14
TURISMOS	11.508	7.755	8.437	11.185	14.504	29,67%
RESTO VEHÍCULOS	1.778	1.099	1.316	1.727	2.612	51,24%
COMPONENTES	14.927	14.234	17.265	19.316	18.673	-3,33%
TOTAL	28.213	23.088	27.018	32.228	35.789	11,05%
TOTAL VEHÍCULOS	13.286	8.854	9.753	12.912	17.116	32,56%

Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

En el cuadro 9 podemos ver una tendencia al alza en los turismos, aunque también hay tendencia a la baja en el resto de vehículos. Mirando los componentes de los vehículos que exportamos y los que importamos, vemos que importamos más de lo que exportamos, eso conlleva tener un saldo negativo en todos los años como veremos en el cuadro 10. El saldo obtenido en la balanza comercial de 2015 es mejor que el obtenido en los años anteriores. Aunque el resto de vehículos haya tenido una grandísima bajada.

Cuadro 10. Saldo del sector del automóvil en España, 2011-2015 (millones de €)

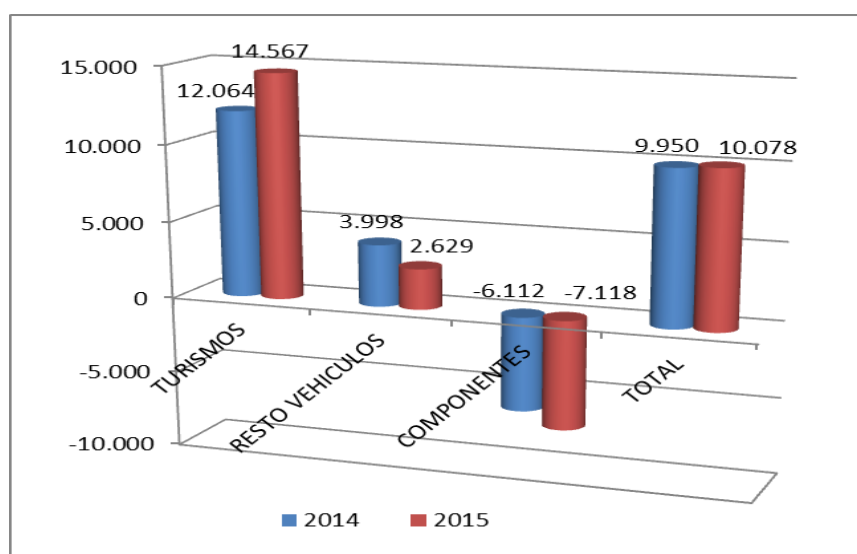
	SALDO (millones €)					
	2011	2012	2013	2014	2015	VAR% 15-14
TURISMOS	11.742	11.025	12.618	12.064	14.567	20,75%
RESTO VEHÍCULOS	3.167	3.107	3.869	3.998	2.629	-34,24%
COMPONENTES	-4.981	-3.144	-3.952	-6.112	-7.118	16,46%
TOTAL	9.928	10.988	12.535	9.950	10.078	1,29%
TOTAL VEHÍCULOS	14.909	14.132	16.487	16.062	17.196	7,06%

Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

Como se ha ido viendo a lo largo de todo este estudio, vemos que los turismos son el tipo de vehículo que más incremento va teniendo sobre las exportaciones. El incremento del saldo exportaciones-importaciones es de 20,75 por 100 sólo en vehículos, mientras que si le sumamos el resto de vehículos nos da una variación de 7,05 por 100. Esta variación todavía baja más si le sumamos los componentes de automóviles que exportamos e importamos quedándose en un 1,29 por 100.

En el siguiente gráfico se verá más claramente el saldo entre las importaciones y las exportaciones de los 2 últimos ejercicios.

Gráfico 6. Saldo importaciones-exportaciones del automóvil, 2014-2015 (millones de €)



Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

En el gráfico 6 se ve muy claramente la importancia que tiene los turismos con respecto al resto y los componentes, incluso los componentes están en negativo ya que importamos más de los que exportamos. Con todo ello podemos comprobar que el año 2015 es mejor que el año 2014.

4. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS

El parque de vehículos tiene el objetivo de analizar el número de vehículos en circulación, su composición y las características técnicas de cada uno. Ahora vamos a analizarlo ya que es también importante para saber cuántos años tienen los vehículos que hay en circulación (DGT, 2016).

Cuadro 11. Parque nacional de vehículos según tipo (unidades totales)

	2011	2012	2013	2014	2015
Turismos	22.277.244	22.247.528	22.024.538	22.029.512	22.355.022
Camiones	5.060.791	4.984.722	4.887.352	4.839.484	4.852.219
Autobuses	62.358	61.127	59.892	59.799	60.251
Tractores	195.960	186.964	182.822	186.060	195.681
Otros vehículos	459.117	460.196	463.181	475.872	490.292
Total	28.055.470	27.940.537	27.617.785	27.590.727	27.953.465

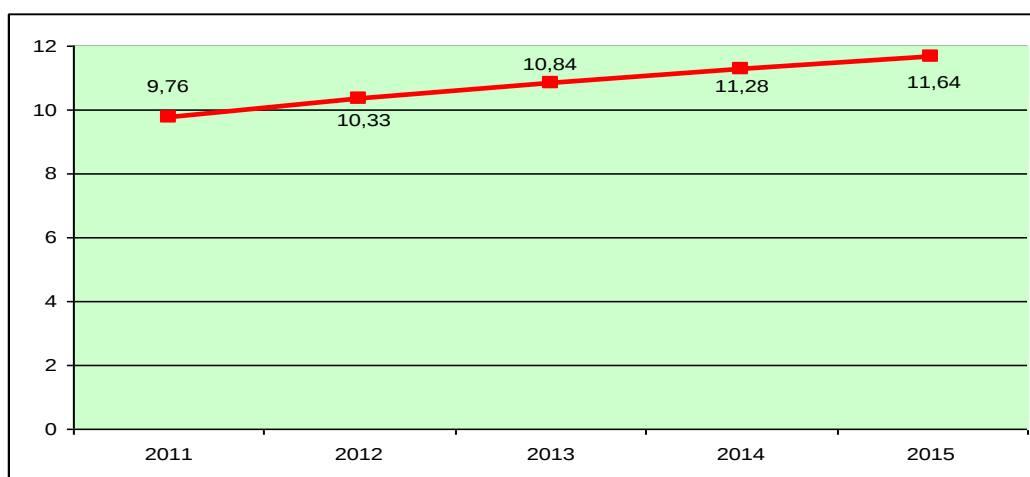
Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

Como se puede ver en el cuadro 11 el parque de vehículos no ha sufrido mucha alteración en los últimos años. Ningún tipo de vehículo ha conseguido sobresalir más en los últimos años. Todos los tipos de vehículos han mantenido una tendencia al alza pero no muy pronunciada. Excepto los camiones que en el año 2014 tuvo una bajada aunque en 2015 ha remontado otro poco, y los autobuses que también bajo en 2014 pero que en 2015 ha vuelto a subir.

Según la Dirección General de Tráfico (DGT), el número de unidades totales es prácticamente el mismo en estos últimos años. La variación interanual ha tenido un estancamiento en el crecimiento del parque de vehículos, donde ningún tipo de vehículo supera el 5 por 100.

Quizás la característica más preocupante es el envejecimiento del parque de vehículos, tal y como se puede apreciar en el gráfico siguiente.

Gráfico 7. Edad media del parque de vehículos (años)



Fuente: ANFAC.

En el gráfico 7 podemos observar la tendencia al alza de la edad media del parque de vehículos, incluso con el plan PIVE instalado en España, el parque ha seguido envejeciendo. Desde el año 2011 el envejecimiento es constante ya que va en aumento casi 0,5 años por año.

5. ANFAC

En 1977 se constituyó formalmente ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones). Desde el primer momento y tomando el testigo de entidades anteriores, ANFAC se configuró como una asociación profesional con el objeto de defender y representar los intereses de todos los fabricantes establecidos en España, dentro de los intereses generales del país (ANFAC, 2016).

Logotipo de ANFAC



ANFAC es una asociación sin ánimo de lucro que tiene por objeto fomentar el adecuado desarrollo del Sector de Automoción y colaborar en la defensa de sus intereses promoviendo la colaboración entre las empresas pertenecientes a grupos que fabrican vehículos o derivados de los mismos en Europa, asociados en los aspectos técnicos, económicos, sociales, financieros y en cuantos otros se consideren necesarios para el progreso armónico del sector.

Para ello, asume la representación y gestión colectiva de sus miembros asociados ante la Administración y ante toda clase de entidades e instituciones públicas y privadas (ANFAC, 2016).

6. SERNAUTO

SERNAUTO es la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Fundada en 1967, es el portavoz del sector y de los intereses de las empresas asociadas ante la Administración y entidades e instituciones públicas y privadas (SERNAUTO, 2016).

Sus empresas asociadas representan en conjunto más del 85 por 100 de la facturación del Sector, reuniendo a grandes grupos nacionales e internacionales, empresas de capitalización media y PIMES (SERNAUTO, 2016).

Logotipo de SERNAUTO

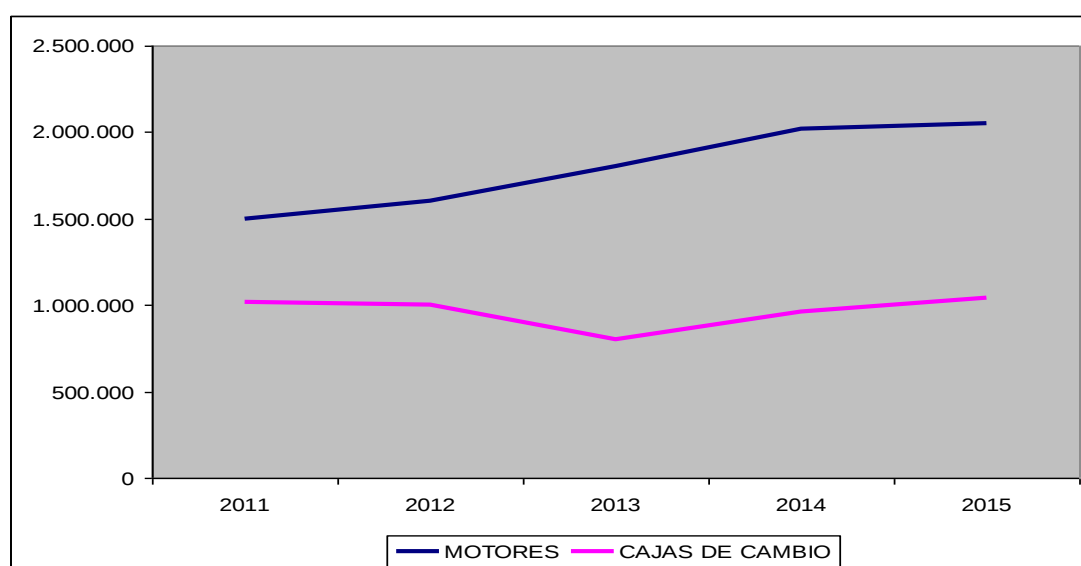


Es el punto de referencia y consultas del sector y el interlocutor de las Administraciones nacionales y europeas para el debate y definición de las estrategias de política industrial. Es miembro de CLEPA, la Asociación Europea de Proveedores de Automoción (European Association of Automotive Suppliers). Está reconocida por la Dirección General de Comercio e Inversiones (MINECO) como la Asociación representativa del Sector en España (SERNAUTO, 2016).

7. LA INDUSTRIA DE COMPONENTES EN ESPAÑA

Como ya hemos visto antes el empleo de la industria de los componentes en España se ha mantenido constante desde el año 2011 (año inicial de nuestro estudio) hasta la actualidad. Los componentes más fabricados en nuestro país son motores y cajas de cambio. En el siguiente gráfico veremos la evolución de producción de motores y cajas de cambio desde el año 2011 a 2015.

Gráfico 8. Evolución de la producción de motores y cajas de cambio, 2011-2015



Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC.

Tal y como podemos observar en el gráfico 8 durante el año 2015 se produjeron un total de 2,04 millones de motores en las factorías del territorio nacional, lo que supone un aumento del 1,5 por 100. Sin embargo, desde 2011, la fabricación de motores en las tres factorías que hay en España se ha incrementado un 36,5 por 100 desde 2011, dato que también hace corroborar que también crece la producción de coches. La cifra de fabricación de cajas de cambio fue de 1,04 millones de unidades, un 8,4 por 100 más. La producción de estos componentes perdió el techo del millón de unidades entre 2011 y 2012. No ha sido hasta este año que ha recuperado este nivel de fabricación (Navas, N., 2016).

Por todo ello se puede decir que la fábrica de componentes es muy importante para España, ya que hemos visto que tiene más de 200.000 empleados en este año 2015, produciendo más de 2 millones de motores y más de 1 millón de cajas de cambio y lo que es más importante

aún es que la facturación del sector ascendió en este último año a 60.855 millones de €, un 18,3 por 100 más que en el año anterior.

En España ahora mismo solo hay cuatro instalaciones en producción de este tipo de componentes que pertenezcan a los fabricantes de coches. La marca francesa **Renault** posee dos, una factoría en Valladolid que fabrica los motores diésel K9, los motores de gasolina H4BT y H5F y los motores de gasolina K4 y otro emplazamiento en Sevilla que instala cajas de cambio. La marca ensambla sus modelos en Valladolid, donde se fabrica el Captur, y en Palencia, donde monta el Megane y el Kadjar. También **Nissan** fabrica motores en Barcelona. Por su parte, **Ford** fabrica motores Ecoboost en su planta de Almussafes (Valencia) ensambla los modelos Ford Galaxy, Ford S Max, Ford Mondeo, Ford Tourneo Connect y Ford Kuga (Navas, N., 2016).

8. PLANES DE ACTUACIÓN DEL GOBIERNO

El mercado español sigue apoyando con los planes de impulso al consumo, y con ello contribuir al desarrollo de la industria y facilitar la compra de vehículos más eficientes y menos contaminantes. Hasta hoy en día han sido aprobados los siguientes planes de gobierno.

1. Plan 2000 E: Es un sistema de ayudas directas a la compra de automóviles. El proyecto inicial aprobado por el Gobierno y el Congreso de los Diputados incluía unas ayudas de 500 euros del Ejecutivo central y otros 1.000 euros de la marca de coches. Las Comunidades Autónomas aportaban los 500 euros restantes, aunque hay excepciones como Navarra –que aportaba 700 euros (2.200 euros en total)-, la Comunidad Valenciana –que aportaba 1.000 euros (2.500 euros en total)- y Extremadura. En esta última, se ofrecían además ayudas de 3.000 euros o el 15 por ciento del precio de un vehículo por la compra de un coche con tecnología híbrida (Autopista, 2009).

Las ayudas directas incluidas en el Plan 2000E se destinaban para la compra de un vehículo nuevo o seminuevo (de no más de cinco años), entregando otro de al menos 10 años de antigüedad o más de 250.000 km. El precio del vehículo adquirido no debería superar los 30.000 euros (Autopista, 2009).

2. Plan PIVE: (Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente). El objetivo del plan es promover la renovación de los automóviles incentivando a comprar vehículos más eficientes y

disminuyendo el consumo energético. Este programa ha sido puesto en marcha por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, y los beneficiarios a los que va dirigido son particulares, autónomos y PYMES. Han entrado en vigor hasta 8 planes PIVE (Domestica tu economía, 2012).

Figura 2. Cuantía de las ayudas de todos los Planes PIVE



Fuente: ANFAC.

En octubre de 2012 entró en vigor el **Plan PIVE 1** por el que se otorgaba ayudas de 2.000 euros (1.000 aportados por el ejecutivo español, que tributaban a Hacienda, y otros 1.000 como mínimo por los fabricantes, aunque las promociones que realizaban marcas y concesionarios alcanzaban hasta los 5.000 euros de media, según la patronal de los concesionarios) para la compra de un automóvil de alta eficiencia energética, o vehículos usados con menos de un año de antigüedad desde su primera matriculación. A cambio, el propietario entregaba para la chatarra su vehículo de doce años de antigüedad. El precio máximo para la compra de un vehículo era de 25.000 euros antes de IVA, excepto para los eléctricos, híbridos enchufables y de autonomía extendida que no tenían este límite (Domestica tu economía, 2012).

En febrero de 2013 entró en vigor el **Plan PIVE 2** de ayudas para la compra de automóviles, con una vigencia de 12 meses o hasta agotarse el presupuesto destinado para este objetivo. La principal novedad con respecto al primer programa es la ampliación de las subvenciones a 3.000 euros (desde los 2.000 anteriores), 1.500 aportados por el Ministerio de Industria y otros 1.500 por las marcas (Recio, J.I., 2013).

Desde la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) aseguraban que esta segunda fase del Plan PIVE permitiría la sustitución de entre 145.000 y 150.000 turismos y vehículos comerciales ligeros por otros automóviles más eficientes y con menores consumos de carburante. Además, en términos económicos, esta iniciativa "aportará más de 600 millones de euros a las arcas públicas, se conservarán más de 10.000 puestos de trabajo y supondrá más de 2.000 millones de euros de valor añadido para nuestra economía" (Recio, J.I., 2013).

En julio de 2013 entró en vigor el **Plan PIVE 3**. La subvención era de 2.000 euros (1.000 aportados por el Gobierno y 1.000 por el fabricante) que se convertían en 3.000 euros para familias numerosas que compren un coche de más de 5 plazas. Este plan estaba destinado a particulares, autónomos, microempresas y PYMES. Esto era válido para vehículos nuevos que sean turismos y comerciales ligeros. El requisito que había que cumplir era dar de baja un turismo a nombre del beneficiario con 10 años o más de antigüedad (fecha de la primera matriculación) o un comercial ligero con 7 o más años de antigüedad (RACC, 2013).

En este plan no había límite de precios en los 100 por 100 eléctricos, híbridos enchufables y de autonomía extendida. Para los coches de gasolina o gasóleo, se fijó un límite de 25.000€ (sin IVA) que asciende a 30.000€ (sin IVA) en vehículos de más de 5 plazas para familias numerosas (RACC, 2013).

En octubre de 2013 entró en vigor otro plan, **Plan PIVE 4**, plan de ayuda para el cambio de automóvil por vehículos eficientes; línea de ayuda que mantenía prácticamente las características del Plan PIVE 3 y que ampliaba las ayudas a los vehículos destinados a personas con movilidad reducida por importe de 30.000 euros (Motor Pasión, 2013).

En esta ocasión, se libraba una línea adicional de 70 millones de euros para la sustitución de nuestro vehículo por otro que tenga categoría M1 o N1 según la clasificación del Ministerio

de Industria y que se dé de baja definitiva un vehículo con antigüedad superior a 10 años para turismos o 7 años de antigüedad para vehículos comerciales (Motor Pasión, 2013).

En enero de 2014 entra en vigor la quinta edición, el **Plan PIVE 5**, en el que se destinó 175 millones de euros para la sustitución de 175.000 turismos y vehículos comerciales ligeros por otros más eficientes (Leceta Aguado, J., 2014).

Las personas que se podían beneficiar de las ventajas del Plan PIVE 5 eran particulares, profesionales autónomos, microempresas y PYMES. La cuantía de la ayuda pública, aportada por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo era de 1.000 euros por vehículo, a los que se sumaba el descuento que aplicaba el fabricante del nuevo vehículo incentivable en la factura de compraventa y que era, como mínimo, de otros 1.000 euros. En el caso de las familias numerosas que adquirieran vehículos con más de 5 plazas y de personas discapacitadas con movilidad reducida que compraran vehículos adaptados, la ayuda del plan PIVE 5 ascendía a 3.000 euros (1.500 aportados por el Gobierno y, al menos otros 1.500 por el concesionario) (Leceta Aguado, J., 2014).

En junio de 2014 entra el **Plan PIVE 6** y en noviembre de 2014 entra el **Plan PIVE 7** con las mismas condiciones y subvenciones que el Plan PIVE 5.

El último Plan, **Plan PIVE 8** fue aprobado en mayo de 2015 y se perfila como el último impulso del Gobierno para la renovación de los vehículos. El plan de incentivo a la compra de coches nuevos a cambio de dar de baja uno antiguo, contó con una dotación de 225 millones de euros, 50 millones más que la edición anterior (La Nueva España, 2015).

Este PIVE 8 será seguramente el último ya que a partir de ahora, tras la recuperación interna del sector, las ayudas del Gobierno a la compra de vehículos se centrarán en el PIMA (Plan de Impulso a Medio Ambiente). Con esta estrategia se incentivará la compra de coches más ecológicos en los que prime el aspecto ambiental (La Nueva España, 2015).

El Plan PIVE 8 contó con las mismas características de su edición anterior, salvo por una excepción. La ayuda por coche pasó de 2.000 euros a 1.500 (750 euros del Gobierno y otros 750 del concesionario). Así, con el presupuesto del PIVE 8, todo apuntó a que los vehículos

vendidos podrían superar el millón de unidades vendidas al final del año (La Nueva España, 2015).

3. Estrategia Integral para el Impulso del Vehículo Eléctrico 2010-2014: Se establece como objetivo estratégico (2014) conseguir un parque de 250.000 vehículos eléctricos. Con las acciones presentadas se sientan las bases que permitan la implantación del vehículo eléctrico, alcanzándose la matriculación de 70.000 vehículos eléctricos (puros e híbridos enchufables) en periodo 2010-2012. Los recursos que contempla el plan ascienden a 590 millones de euros: 255 en 2011 y 335 en 2012 (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2010).

Se subvencionará un 20 por 100 del coste de adquisición, con un máximo de 6.000€ por vehículo para los usuarios particulares y flotas privadas. La ejecución le corresponde al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio con el mismo esquema de gestión que el Plan 2000E. Se subvencionará la adquisición de 16.000 vehículos en 2011 y de 40.000 en 2012 (el 80 por 100 del objetivo). El coste estimado de esta ayuda se estima en 80 millones de euros en 2011 y en 160 millones en 2012 (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2010).

4. Plan PIMA Aire (Plan de Impulso al Medio Ambiente): Este plan forma parte de una estrategia que puso inicialmente en marcha a través del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio ambiente, centrándose particularmente en la reducción de las emisiones de partículas de CO₂ a la atmósfera mediante la renovación del actual parque automovilístico (Plan PIMA Aire, 2015).

Es una convocatoria que el Gobierno ha dirigido hacia personas físicas, como jurídicas de naturaleza privada y comunidades de bienes, que deseen renovar una furgoneta o vehículo comercial, o que desean adquirir una motocicleta o ciclomotor híbridos o eléctricos. También incluían la adquisición de bicicletas eléctricas de pedaleo asistido por motores eléctricos. Se espera que gracias a la partida de 5,5 millones de euros se incentive la renovación de los vehículos antes citados (Plan PIMA Aire, 2015).

Las ayudas de este tipo de plan están divididas en cinco tipos diferenciados:

4.1.- Los vehículos de la categoría M1 menor de 2.500 Kg., recibirá una ayuda de 1.000 euros por parte del gobierno y unos descuentos ofrecidos por el concesionario.

4.2.- Los vehículos de la categoría N1 igual o mayor a 2.500 Kg., recibirá una ayuda de 2.000 euros por parte del gobierno y unos descuentos ofrecidos por el concesionario.

En estos 2 tipos anteriores es necesario dar de baja definitiva al vehículo de la categoría M1 o N1.

4.3.- Motocicletas eléctricas e híbridas. Si se acredita el achatarramiento, recibirá una ayuda de 400 euros del ministerio y 200 del concesionario. Si no acredita el achatarramiento entonces será 350 euros del Gobierno y 150 euros del concesionario.

4.4.- Ciclomotores eléctricos. Si se acredita el achatarramiento, recibirá una ayuda de 250 euros por parte del ministerio y de 100 euros que aportará el concesionario. Si no acredita el achatarramiento será de 230 del Gobierno y 70 del concesionario.

4.5.- Bicicletas de pedaleo asistido por motor eléctrico. Recibirán una ayuda de 200 euros por unidad.

5. Los planes PIMA Transporte Financiación y Achatarramiento: El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente aprobó estos planes con ayudas directas por un importe de 4,7 millones de euros para la renovación de autobuses y de transporte pesado de mercancías (MAGRAMA, 2015).

La cuantía de estas ayudas variaban en función de la masa del vehículo, desde 1.500 euros para camiones con una masa superior a 3,5 toneladas y que no sobrepasen las 7,5 toneladas, hasta 3.000 euros, en el caso de camiones con masa superior a 16 toneladas. En cuanto a los autobuses, las ayudas ascendían siempre a 3.000 euros (MAGRAMA, 2015).

6. Plan Integral de Política Industrial (PIN 2020): Es un marco estable que sirve para configurar y articular la política industrial española de la próxima década. Las características del PIN2020 son que contiene toda la acción del gobierno de relevancia para la industria. Contiene actuaciones concretas, en todos los ámbitos identificados como relevantes para la competitividad de la industria. Actuaciones recientes con maduración en el periodo 2011-2015 o actuaciones a llevar a cabo a partir de la aprobación del plan. El impacto presupuestario correspondiente a 2011 está recogido en el PPGE2011 (Proyecto de

Presupuestos Generales del Estado del 2011) y el impacto económico 2011-2015 es plenamente consistente con el compromiso europeo de reducción de déficit (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2010).

7. Plan MOVELE 2015: El nuevo Programa Movele de subvenciones directas para la compra de vehículos eléctricos. Dotado con una cuantía de 7 millones de euros, supone una ayuda de 5.500 euros para un coche con más de 90 kilómetros de autonomía eléctrica, más otros mil euros aportados por el vendedor para instalar una toma de corriente (Gilmartín, J., 2015).

Fue en el año 2011 cuando el Gobierno comenzó su apoyo a los vehículos eléctricos, lo que ha permitido la matriculación de más de 10.000 vehículos de estas características en el territorio español hasta la fecha (Gilmartín, J., 2015).

Una importante novedad del nuevo Plan Movele es que desde ahora se requiere a los fabricantes/importadores adheridos que aporten un descuento adicional a la subvención pública. En este caso se trata de que los puntos de venta tendrán la obligación de facilitar a sus clientes la instalación de un punto de carga con un coste máximo de 1.000 euros por vehículo para todas las categorías. Además el valor máximo del coche que se compre no podrá superar los 40.000 euros. Estas subvenciones no podrán ser compatibles con otros programas de incentivos (Gilmartín, J., 2015).

Las cuantías individuales de las ayudas se determinan dependiendo del vehículo a adquirir y de su autonomía en modo de funcionamiento exclusivamente eléctrico, oscilando entre los 1.950 euros, en el caso de los cuadríciclos ligeros, hasta los 20.000 euros, en el de autobuses y autocares. Para el supuesto más usual, el que corresponde a un turismo 100 por 100 eléctrico con autonomía eléctrica superior a 90 kilómetros, la ayuda oficial será de 5.500 euros, a los que se suman los otros 1.000 euros de apoyo a la instalación del punto de recarga por parte del concesionario o punto de venta. En el caso de vehículos comerciales con autonomía en modo exclusivamente eléctrico superior a 60 kilómetros la subvención será de 8.000 euros por vehículo (Gilmartín, J., 2015).

8. Plan MOVEA. Desde que finalizó el Plan PIVE 8, el Gobierno premiará la compra de vehículos no contaminantes en este 2016. Lo hará con un nuevo plan de ayudas que llegan bajo el nombre de Plan Movea. Tiene un presupuesto de 16,6 millones de euros, que apoyarán

la compra de vehículos eléctricos, de gas licuado del petróleo, de gas natural comprimido y licuado, motos eléctricas y bicicletas de pedaleo asistido por motor eléctrico, excluyendo los vehículos de combustibles tradicionales propulsados por gasolina y gasóleo (García Martínez, G., 2015).

La cuantía será de 5.500 euros para los vehículos con autonomía eléctrica de más de 90 kilómetros. Las ayudas han dependido hasta ahora y seguirán dependiendo de la categoría de turismo, el tipo de combustible, la autonomía eléctrica y en algunos casos la masa máxima autorizada (García Martínez, G., 2015).

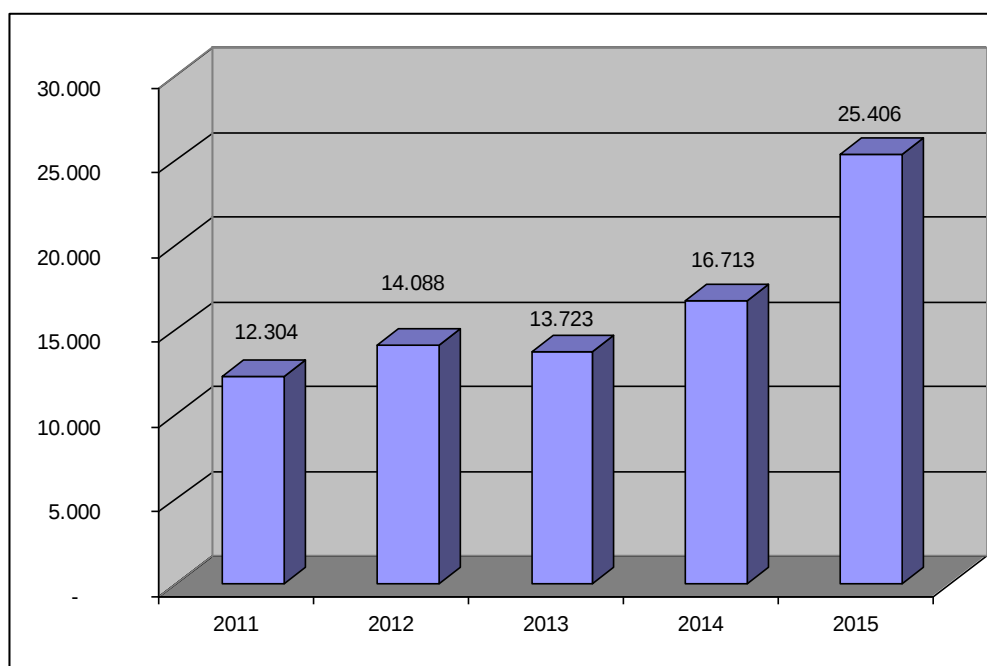
Las bicicletas eléctricas mantendrán la ayuda de 200 euros a su compra. Para acceder a la ayuda para furgones, camiones, autobuses y autocares se obligará al achatarramiento de un vehículo con matrícula anterior a 2009. Este será opcional para los turismos y las furgonetas e irá bonificado con 750 euros (García Martínez, G., 2015).

Se seguirán contemplando además ayudas para la instalación de puntos de recarga, de 1.000 euros por la compra de un coche eléctrico, de 2.000 para los puntos de carga semi-rápida y de 15.000 euros para los puntos de recarga rápida (García Martínez, G., 2015).

9. VEHÍCULOS ALTERNATIVOS

Los vehículos alternativos están elevando sus cuotas de mercado (aún discretas, 1,8 por 100 del mercado total 2015 – aumento del 106,5 por 100 respecto 2011). Esto es gracias al avance de la tecnología y a los Planes de Incentivo como el PLAN MOVELE 2015 y PLAN MOVEA. Estos vehículos ofrecen una nueva forma de desplazarse reduciendo en gran medida o totalmente las emisiones en el trayecto. Dentro del mercado de turismos empieza a haber más oferta alternativa y empiezan a crecer otras opciones al híbrido no enchufable como son los vehículos a gas y los vehículos eléctricos (ANFAC, 2015).

Gráfico 9. Evolución de matriculaciones totales con tecnologías alternativas, 2011-2015



Fuente: ANFAC.

En el gráfico 9 vemos la evolución que ha habido en la matriculación de vehículos con tecnologías alternativas en estos últimos 5 años. En el año 2011 eran 12.304 matriculaciones y 4 años después se han matriculado más del doble, con 25.406 matriculaciones de vehículos de este tipo. La mayor parte de la culpa de este gran crecimiento de la cuota de mercado es gracias a los planes incentivos del Gobierno antes mencionados.

El híbrido no enchufable no se comenzó a producir en España hasta el año 2014, solamente en la factoría de producción de Ford de Valencia y en el año 2015 también se producen sólo en Valencia. Ha habido una gran evolución de la producción de no producirse nada en 2013 a producir 1.369 vehículos en 2015.

Con respecto al vehículo eléctrico tiene una producción muchísimo más amplia puesto que se fabrica en las factorías de Vigo, Álava, Barcelona y Valladolid. También hay que mencionar que España es potencia europea en fabricación de vehículos eléctricos con 30.929 unidades fabricadas hasta final del año 2015. Aunque España es líder europea en fabricación, se coloca en el puesto 12 en matriculaciones de estos coches.

En 2015, la exportación de vehículos eléctricos “made in Spain” se está acercando al porcentaje de exportación de vehículos de España (83,2 por 100). Esto indica que el mercado interior está logrando una cuota equilibrada con el resto de la producción. El 10,2 por 100 de la producción se destina al mercado español. De continuar la tendencia es de esperar que se acerque al 16,8 por 100 actual de producción y exportación (ANFAC, 2015).

10. CONCLUSIONES

Como hemos comprobado en este trabajo la industria automovilística es uno de los motores de la economía y tiene unas perspectivas de futuro bastante buenas. La tendencia que sigue esta industria es positiva puesto que cada vez va cogiendo más peso en la economía española. Una vez acabado este trabajo podemos obtener las siguientes conclusiones.

En lo referente al PIB y al empleo se puede decir que el PIB está en torno al 10 por 100 durante todo el periodo de estudio y que el empleo cada vez está siendo mayor situándose en 2015 con más de 275.000 puestos de trabajo relacionados con esta industria.

Con respecto a la producción de vehículos hemos comprobado un crecimiento de más de un 13 por 100 desde el año 2011 al 2015. Esta tendencia continuará en los próximos años según las previsiones de distintas fuentes. Además se puede ver que en casi toda España existen factorías, ya sea para fabricar automóviles o componentes de éstos.

En el mercado internacional, España está situada en el 8º puesto en fabricación de automóviles, siendo la segunda a nivel europeo. España exporta más de 2 millones de vehículos al año, exportando en 2015 un 11,46 por 100 más que en 2014. Los países a los que más exporta España son Francia, Alemania y Reino Unido. Las exportaciones realizadas en 2015 han tenido un valor de 34.312 millones de euros. También España está importando cada vez más, importando en 2015 un 32,56 por 100 más que en 2014. Con todo ello el año 2015 ha salido con un saldo positivo de 17.196 millones de euros, un 7 por 100 más que en 2014.

Del parque nacional de vehículos también podemos decir que apenas ha habido variación menos del 0,5 por 100 durante el periodo 2011-2015. Con respecto a la edad media si podemos decir que está subiendo cada vez más, aumentando en los 5 años de nuestro estudio casi 2 años más la edad media del parque de vehículos.

La industria de componentes también es muy importante puesto que la evolución ascendente de producción de motores y cajas de cambio ha ido en aumento en el periodo 2011-2015. La fabricación de 2015 ha sido de 2,04 millones de motores y la de cajas de cambio de 1,04 millones. Esta industria en 2015 tiene más de 200.000 empleados y una facturación de 60.855 millones de euros.

Con respecto a los vehículos alternativos podemos decir que la matriculación se ha duplicado en el periodo 2011-2015, gracias a las ayudas del Gobierno para el cambio de automóvil. En el año 2015 se han matriculado en España más de 25.000 vehículos entre híbridos no enchufables y eléctricos.

La conclusión que podemos sacar de todos estos datos es que el sector del automóvil tiene unas perspectivas de futuro optimistas, por lo que el desarrollo del sector puede resultar muy importante para el presente y el futuro de la economía española.

11. BIBLIOGRAFÍA

- ANFAC. (2015). Recuperado el 2016, de <http://www.anfac.com/documents/tmp/MemoriaANFAC2015.pdf>
- ANFAC. (2016). Recuperado el 2016, de <http://www.anfac.com/quienesSomos.action>
- Autopista. (2009). Recuperado el 2016, de <http://www.autopista.es/noticias-motor/articulo/que-plan-2000e-49391.htm>
- Bordacheva, M.¿. (2015). *Universidad de Barcelona*. Recuperado el 2016, de <http://www.comercioexterior.ub.edu/tesina/tesinasaprobadas/1415/TesinaBordachevaMarina.pdf>
- CCOO Industria. (2015). Recuperado el 2016, de http://yoindustria.ccoo.es/comunes/recursos/99927/2117020-Informe_de_situacion_sobre_el_sector_de_la_automocion_en_Espana.pdf
- Comisariado Europeo del Automóvil. (2016). Recuperado el 2016, de http://www.cea-online.es/reportajes/fabricas_coches.asp
- DGT. (2016). Recuperado el 2016, de <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/parque-vehiculos/>
- Domestica tu economía. (2012). Recuperado el 2016, de <http://www.domesticatueconomia.es/plan-pive-ayuda-compra-coche-eficiente/>
- García Martínez, G. (2015). *Movilidad eléctrica*. Recuperado el 2016, de <http://movilidadelectrica.com/plan-movea-2016-2/>
- Gilmartín, J. (2015). *El confidencial*. Recuperado el 2016, de http://www.elconfidencial.com/motor/2015-04-23/nuevo-plan-movele-para-coche-electricos_764982/
- González Vergara, M. (2014). *Universidad de León*. Recuperado el 2016, de https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/4049/032703992_GCI_DICIEMBRE14_PDF.pdf?sequence=1
- La Nueva España. (2015). Recuperado el 2016, de <http://www.lne.es/economia/2015/05/14/plan-pive-8-son-condiciones/1756700.html>
- Leceta Aguado, J. (2014). *Autobild*. Recuperado el 2016, de <http://www.autobild.es/noticias/plan-pive-ayuda-compra-vehiculos-eficientes-188575>
- MAGRAMA. (2015). Recuperado el 2016, de <http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/planes-y-estrategias/PIMA-Transporte.aspx>
- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. (2010). Recuperado el 2016, de <http://www.minetur.gob.es/es-es/gabineteprensa/notasprensa/documents/presentacionpin2020.pdf>

- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.* (2010). Recuperado el 2016, de http://www.sercobe.es/wp-content/uploads/2011/03/dp20100413161726-VE-SGPSI__SERCOBE.pdf
- Motor Pasión.* (2013). Recuperado el 2016, de <http://www.motorpasion.com/industria/plan-pive-4-todo-lo-que-necesitas-saber-para-favorecerte-de-esta-ayuda>
- Navas, N. (2016). *Cinco Días.* Recuperado el 2016, de http://cincodias.com/cincodias/2016/01/25/empresas/1453733304_081372.html
- OICA.* (2016). Recuperado el 2016, de <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- Pérez Sánchez, M.;. (2014). *Universidad de Almería.* Recuperado el 2016, de http://repositorio.ual.es:8080/jspui/bitstream/10835/3443/1/3042_TFG,%20EL%20SECTOR%20DEL%20AUTOMOVIL.pdf
- Piticariu, L.;. (2014). *Universidad del País Vasco.* Recuperado el 2016, de https://addi.ehu.es/bitstream/10810/14494/2/TFG_%20Piticariu.pdf
- Plan PIMA Aire.* (2015). Recuperado el 2016, de <http://www.planpimaaire.es/>
- RACC.* (2013). Recuperado el 2016, de <http://blog.racc.es/coche-y-moto/todo-lo-que-necesitas-saber-del-nuevo-pive-3/>
- Recio, J.I. (2013). *Consumer.* Recuperado el 2016, de http://www.consumer.es/web/es/motor/seguros_y_legislacion/2013/02/08/215799.php
- SERNAUTO.* (2016). Recuperado el 2016, de <http://www.sernauto.es/es/sernauto>