

# Dificultades en el sector de automoción español: incertidumbre sobre el modelo de movilidad y colapso de las exportaciones por la pandemia

María José Moral\*

**En España, el sector de fabricación de vehículos, partes y componentes está muy implantado en el tejido industrial de todo el territorio, siendo su aportación estratégica en riqueza, empleo y superávit comercial. En 2019 se produjeron 2.822.360 vehículos confirmando a España como el segundo productor de Europa y uno de los mayores exportadores (ocho de cada diez vehículos se exportaron). El hundimiento de las exportaciones de automóviles como consecuencia de la pandemia de COVID-19 ha truncado una cierta recuperación que se había iniciado en el tercer trimestre de 2019. Sin embargo, tomando una perspectiva más amplia, desde 2016 el valor de las exportaciones registra leves caídas debido al estancamiento de los mercados europeos de destino, pero fundamentalmente al *mix* de productos ofrecidos en el que los vehículos diésel representan una parte sustancial y los vehículos de tecnologías alternativas son muy marginales (un 7% de las exportaciones en 2020). El nuevo contexto internacional exige abordar todos los retos pendientes si se quiere que la industria de automoción pueda afrontar con garantías el difícil presente que ha sorprendido a todos, pero sobre todo el incierto futuro.**

El sector de automoción es un sector estratégico en la economía española. En 2019 se produjeron 2.822.360 vehículos (2.209.497 fueron turismos) confirmando a España como el segundo productor de Europa por detrás de Alemania. Pero el sector

de automoción es mucho más que la fabricación de vehículos; abarca la fabricación de partes y componentes para dichos vehículos y, en un sentido amplio, también las actividades de venta y posventa<sup>1</sup>. Con todo, el sector de la automoción es responsable

\* UNED y Funcas.

<sup>1</sup> Laborda y Moral (2017) analizan el sector de la posventa (talleres, concesionarios, repuestos, alquiler de vehículos, consultoras y aseguradoras) en España.

del 9% del PIB y cerca del 8% del empleo<sup>2</sup>. La producción de vehículos está en manos de empresas multinacionales que cuentan con 17 factorías<sup>3</sup> que están acompañadas por un sector de componentes muy dinámico e innovador y que, al estar distribuidas a lo largo de todo el territorio peninsular, representan un pilar fundamental en la vertebración del reparto de la riqueza generada.

## Las exportaciones españolas de vehículos en clave internacional

El sector de automoción es una industria global con mercados maduros (Norteamérica, Europa y Japón) y otros mercados emergentes de fuerte crecimiento (China, India y América Latina). Dentro de estos grandes mercados, denominados regionales, la presencia local de empresas fabricantes se ha comprobado que es fundamental para atraer la demanda. Por ello, aunque los costes de transporte y logística son ahora mucho menores y podrían justificar la localización masiva en países con menores costes de producción, es estratégico mantener localizaciones en varios países de la misma región (Sturgeon y Van Biesebroeck, 2010). El ejemplo europeo es claro, los países con mercados maduros (Alemania, Francia e Italia) controlan las empresas matrices (Volkswagen, PSA y Renault son las mayores), si bien hace tiempo que extendieron sus factorías a otros países. Inicialmente a la periferia sur (España y Portugal), la segunda oleada de localización fue hacia los países que se integraron en la Unión Europea en 2004 (como República Checa, Eslovaquia, Eslovenia y Polonia) y en 2007 (Rumanía y Hungría), y más recientemente hacia Turquía y Marruecos. Esta localización ha ido acompañada por una especialización de la producción que explica el intenso flujo comercial del sector de automoción en Europa.

España es uno de los países europeos con un carácter exportador más intenso, pues ocho de cada

diez vehículos fabricados en el país se exportan. La propensión a exportar del sector de componentes es algo más baja (el 58% de la facturación de 2019 se exportó), debido a que han seguido una estrategia de localización internacional cercana a las factorías. Por ello, el análisis de las exportaciones es tan interesante, pues permite conocer las fortalezas de un sector que se ha mantenido líder en Europa, pero también identificar las debilidades que existían previas al colapso provocado por la pandemia de COVID-19. El nuevo contexto internacional exige abordar todos los retos pendientes si se quiere que la industria de automoción pueda afrontar con garantías el difícil presente que ha sorprendido a todos, pero sobre todo el incierto futuro.

El análisis de las exportaciones españolas se inicia con una comparación respecto a las exportaciones de los principales productores de la Unión Europea (Alemania, Francia e Italia). Los flujos de exportaciones de *vehículos de motor, partes y componentes* de estos países se estudian con datos anuales de Eurostat de comercio internacional. El sector de fabricación de vehículos, partes y componentes se define a partir de los flujos de exportaciones de automóviles (781), vehículos para diez o más personas (783),

---

*Antes de la pandemia ya existían dificultades en la evolución de las exportaciones de automóviles. Determinar qué factores de riesgo estaban explicando la tendencia decreciente es crucial para la economía española, pues las exportaciones de este sector representan el 4% del PIB y son pocos los sectores manufactureros que presentan superávit comercial.*

---

vehículos de mercancías (782), motores para vehículos terrestres (71323) y partes y componentes de vehículos terrestres (784)<sup>4</sup>. Para tener un panorama amplio se toma el último ciclo económico completo, es decir, desde 2008 hasta 2019. El gráfico 1a

<sup>2</sup> Según indica ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones). En 2019, el empleo directo en fabricación de vehículos, partes y componentes fue de 566.400 puestos de trabajo (un 2,9% de la población ocupada).

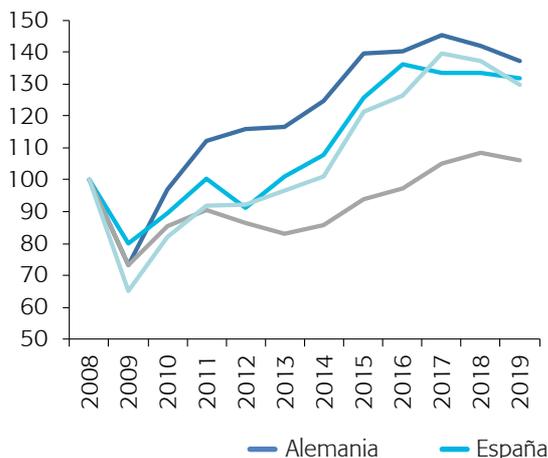
<sup>3</sup> En mayo, Nissan ha informado que cerrará su factoría en Barcelona a partir de diciembre de 2020.

<sup>4</sup> Entre paréntesis se indica el código de producto según la clasificación SITC (Véase <https://ec.europa.eu/eurostat>).

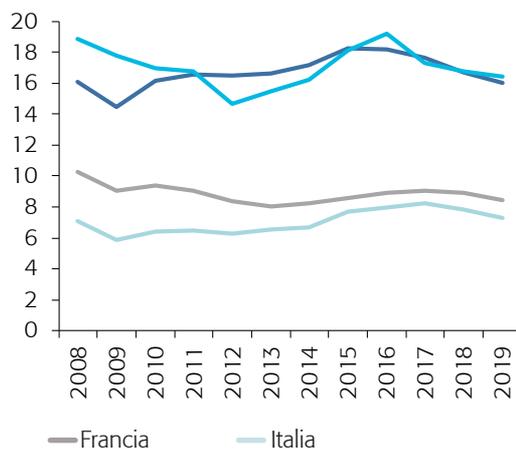
Gráfico 1

## Exportaciones del sector de automoción: España, Alemania, Italia y Francia\*

a - Índice, base 100 en 2008



b - Porcentaje sobre las exportaciones totales de bienes



\*Nota: Se han incluido todos los flujos de exportaciones de automóviles (781), vehículos para diez o más personas (783), vehículos de mercancías (782), motores para vehículos terrestres (71323) y partes y componentes de vehículos terrestres (784). Entre paréntesis se indica el código de producto según la clasificación SITC.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Eurostat.

muestra el crecimiento del valor de las exportaciones en números índices y expone un balance agregado durante esta década para el caso español que se puede calificar de positivo. En efecto, en 2013 se habían recuperado los ingresos por exportaciones previos a la recesión y en 2019 se exportó un 32% más que en 2008. Es decir, el sector de automoción español ha aumentado sus ventas al exterior a una tasa equivalente a un 2,6% constante anual, algo inferior a la registrada en Alemania (2,9%), y por delante de Italia (2,4%) y Francia, donde sus exportaciones han aumentado tan solo un 0,5% de media anual.

El buen comportamiento que se obtiene, en media, durante la pasada década se justifica porque las exportaciones fueron muy dinámicas entre 2012 y 2016 creciendo a una tasa anual equivalente del 10,6%. Este fuerte crecimiento facilitó que las exportaciones de este sector volvieran a representar el 19% sobre el total de las exportaciones de bienes. Desde 2016, sin embargo, las exportaciones españolas de vehículos y componentes han ido

perdiendo protagonismo hasta situarse en 2019 en el 16,4% del total de exportaciones de bienes (véase el gráfico 1b).

El estancamiento y reducción de las exportaciones es un patrón que también se ha producido en los otros países seleccionados (en 2015 en Alemania y algo más tarde en Italia y Francia). Esto explica que el saldo comercial en el sector de automoción haya empeorado. Tal y como muestra el gráfico 2, ha aumentado el déficit comercial en Francia e Italia y ha disminuido el superávit comercial en España y Alemania. En definitiva, es patente que antes de la pandemia ya existían dificultades en la evolución de las exportaciones. Por ello, es crucial determinar qué factores de riesgo estaban explicando la tendencia decreciente, puesto que esta tendencia no solo compromete la rentabilidad de las empresas sino también la capacidad de financiación de la economía. En este sentido, para la economía española es muy relevante pues las exportaciones de este sector representan el 4% del PIB y son pocos los sectores manufactureros que presentan superávit comercial.

Gráfico 2

**Saldo comercial del sector de automoción: España, Alemania, Italia y Francia**

(En porcentaje del PIB)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Eurostat.

## El desplome por la pandemia irrumpe en un momento de debilidad en las exportaciones

Para la medición del colapso que ha supuesto la pandemia por el COVID-19 nos fijamos únicamente en los automóviles turismos y todo terreno que son los vehículos que mayoritariamente se exportan desde España. Además, distinguimos entre ventas de vehículos nuevos y usados y seleccionamos solo las exportaciones de automóviles nuevos (representan el 95% de los ingresos).

El gráfico 3 muestra la tasa de crecimiento anual de exportaciones declaradas en la Agencia Tributaria de turismos y todo terreno desde enero de 2017 a abril de 2020, confirmando la tendencia decreciente en este período pues en la mayoría de los meses las tasas son negativas. Desde el tercer trimestre de

2019, no obstante, las exportaciones de automóviles estaban recuperando dinamismo, pero es entonces cuando se han visto bruscamente truncadas con el hundimiento consecuencia de la caída de la producción por el COVID-19 (Moral, 2020). En concreto, en marzo (con dos semanas de confinamiento) se registró una caída interanual del 36,2%; mientras que en abril (con una "hibernación" de la economía total durante 15 días y el resto en confinamiento<sup>5</sup>) la caída registrada ha llegado al 87,9% interanual.

La causa del retroceso en marzo y abril es de sobra conocida, y dada su magnitud necesitará de intervención pública para poder recuperar los niveles previos de actividad<sup>6</sup>. No obstante, el siguiente apartado se va a centrar en establecer las causas que han dado lugar a que en los últimos años se hayan registrado tasas de crecimiento negativas en la mayoría de los meses, para tener en consideración todos los retos a los que se deben de hacer frente.

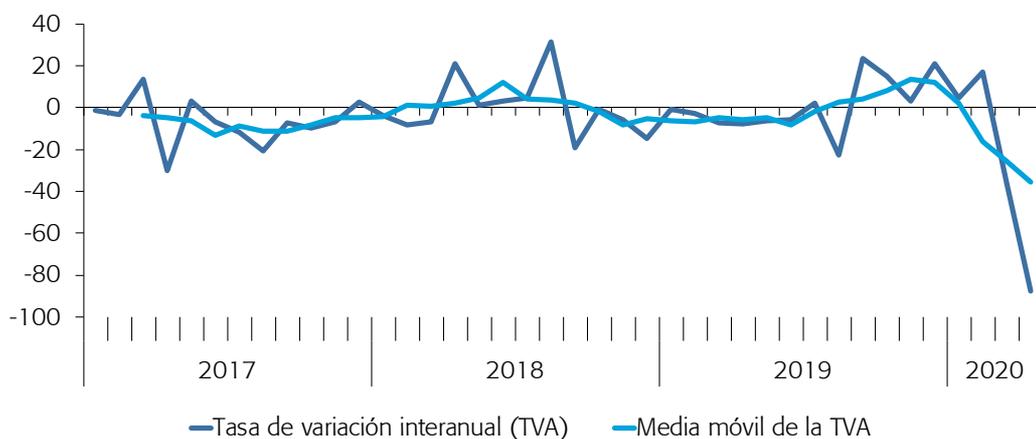
<sup>5</sup> El confinamiento comenzó el 14 de marzo, pero a partir del 29 de marzo se estableció un permiso retribuido recuperable para las personas trabajadoras por cuenta ajena que no prestasen servicios esenciales (RDL 10/2020, de 29 de marzo, y RDL 11/2020, de 31 de marzo) para reducir más aún la movilidad de la población y luchar de forma más efectiva contra el COVID-19.

<sup>6</sup> El Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) que, entre otros ámbitos de actuación regula las ayudas y subvenciones a la compra de vehículos de energías alternativas.

Gráfico 3

**Exportaciones de automóviles nuevos, enero 2017– abril 2020**

(Tasa de variación anual y media móvil con 5 periodos)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Agencia Tributaria.

**Factores de riesgo en las exportaciones de automóviles**

Entre los factores que han incidido negativamente sobre las exportaciones españolas cabe señalar fundamentalmente tres: i) un incremento significativo de la competencia internacional, ii) un crecimiento más moderado de las matriculaciones en los principales mercados europeos donde se destinan la mayor parte de las exportaciones de estos países, y iii) un aumento de la incertidumbre sobre la tecnología alternativa más limpia que finalmente se va a implantar y que, en el corto plazo, está “demonizando” a los vehículos diésel que constituyen una parte importante del *mix* de productos de los fabricantes europeos y que favorece a vehículos asiáticos. A estos factores habría que sumar la amenaza de un incremento de los aranceles de Estados Unidos a los automóviles. Esta amenaza afectaría fundamentalmente a Alemania que tiene una exposición al mercado americano más elevada, mientras que España no presenta un nivel de afectación elevado puesto que, en los primeros meses de 2020, solo ha destinado a Estados Unidos el 2,2% del valor de las exportaciones del sector de automoción.

Para combatir el primer obstáculo señalado se debe aumentar la productividad (si bien las empresas españolas ya se caracterizan por una elevada productividad) y, sobre todo, se debe captar la producción de modelos con buenas previsiones de ventas. En este sentido, se ha trabajado bien puesto que se ha conseguido atraer la producción en exclusiva (europea y a veces mundial) de bastantes modelos, aunque los centros de decisión de las multinacionales no están en España. Es preciso continuar en esta línea.

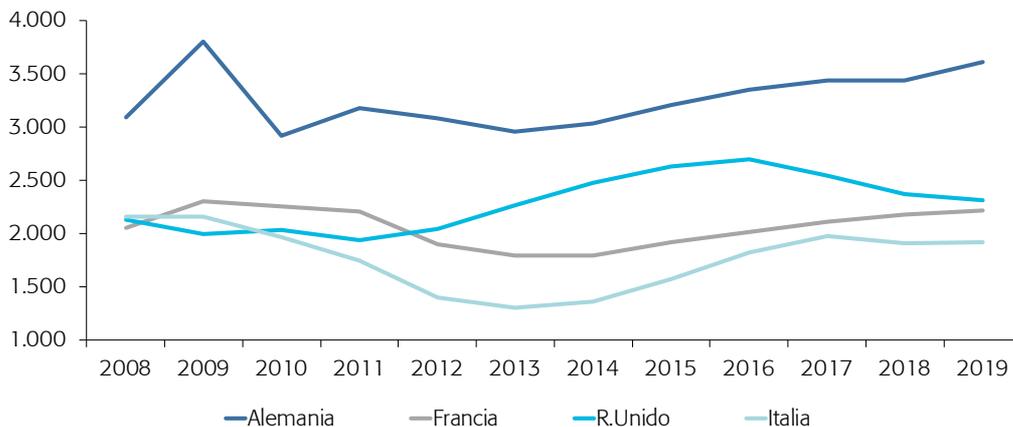
*Entre los factores que han incidido negativamente sobre las exportaciones españolas cabe señalar el aumento de la incertidumbre sobre la tecnología alternativa más limpia que finalmente se va a implantar y que, en el corto plazo, está “demonizando” a los vehículos diésel, que constituyen una parte importante del mix de productos de los fabricantes europeos.*

En cuanto al segundo factor indicado, el riesgo surge porque las exportaciones españolas estén muy concentradas hacia Europa. En concreto, las ventas a Alemania, Francia, Italia y Reino Unido acapararon

Gráfico 4

### Matriculaciones en los principales mercados de destino de las exportaciones españolas de automóviles: Alemania, Francia, Italia y Reino Unido

(En miles de vehículos)



Fuente: Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA).

el 65% del total de las exportaciones en 2019. En principio, esto solo es una debilidad cuando estos mercados no crecen tan deprisa como se esperaba o surge una nueva situación con alguno de ellos, como ha ocurrido recientemente con el *brexit*. De hecho, en estos cuatro mercados las matriculaciones a partir de 2016 comenzaron a estancarse e incluso en el Reino Unido a caer de manera significativa (véase el gráfico 4), lo que supuso una importante presión sobre las exportaciones españolas. Para paliar esta situación y diversificar este riesgo, las empresas buscaron nuevos mercados. Dentro de los mercados comunitarios aumentó la presencia de Polonia y entre los mercados no comunitarios aumentaron las exportaciones hacia Marruecos, Turquía, Egipto o Israel. Sin embargo, la estrategia de diversificación hacia mercados no comunitarios no mostró buenos resultados y no se siguió trabajando en esta línea, reforzándose de nuevo las exportaciones intracomunitarias.

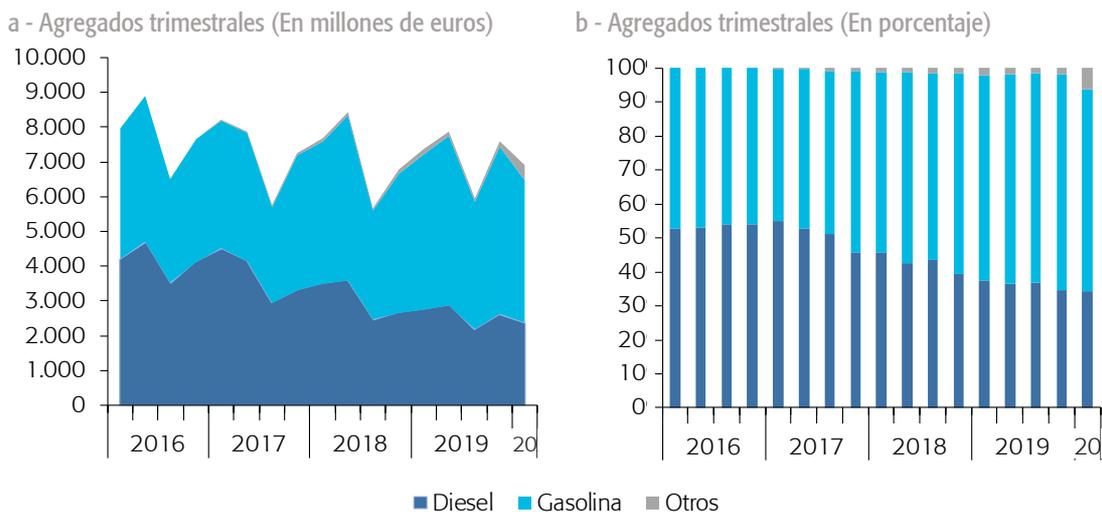
La principal amenaza para la industria automovilística española es la composición de los vehículos que

fabrica, ya que es más intensiva en vehículos diésel que otros países competidores donde se ha comenzado antes la transición hacia modelos híbridos y eléctricos. Sin duda, esta es una debilidad previa a la pandemia generada por el COVID-19 y sumamente importante ante los nuevos modelos de movilidad que se estaban proponiendo. El problema es que la corrección de esta limitación es muy lenta y, además, la decisión está en empresas matrices localizadas en otros países. Por otra parte, la demonización del diésel debería matizarse, puesto que los vehículos nuevos no son tan contaminantes como los vehículos viejos que circulan por las carreteras<sup>7</sup>. De hecho, el aumento de ventas de vehículos de gasolina y de híbridos de gasolina (que en velocidades altas se comportan como si fueran gasolina) está provocando que aumenten las emisiones totales de CO<sub>2</sub> puesto que estos vehículos emiten, en media, un 15% más de CO<sub>2</sub> que los motores diésel. Por ello, el objetivo global de reducción de emisiones a largo plazo (2040 en España) que exige la eliminación de los automóviles diésel debería manifestar también un período transitorio claro para todas

<sup>7</sup> Un turismo matriculado en el año 2000 emitía, en media, 230 gr de CO<sub>2</sub> por km recorrido; mientras que en enero de 2020 la norma exige que los vehículos matriculados emitan, en media por fabricante, menos de 95 gr/km.

Gráfico 5

## Distribución de las exportaciones de automóviles según el motor



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Agencia Tributaria.

las tecnologías. Parece que se ha asumido que los vehículos diésel van a desaparecer, pero existe un grado de incertidumbre muy alto. Entre tanto, las empresas ya han debido de modificar algo su *mix*

*La principal amenaza para la industria automovilística española es la composición de los vehículos que fabrica, ya que es más intensiva en vehículos diésel que otros países competidores donde se ha comenzado antes la transición hacia modelos híbridos y eléctricos. El problema es que la corrección de esta limitación es muy lenta y, además, está en manos de empresas matrices localizadas en otros países.*

de productos, ya que el pasado 1 de enero de 2020 entró en vigor la nueva normativa europea de emisiones (Reglamento UE, 2019/631 de 17 de abril de 2019) según la cual cada fabricante debe garantizar que, en media, sus vehículos nuevos emitan

menos de 95gr CO<sub>2</sub>/km. Aunque existe un período transitorio de tres años, el incumplimiento llevará aparejado cuantiosas multas.

A partir de los datos de comercio declarado de la Agencia Tributaria, el gráfico 5 muestra la distribución de las exportaciones de automóviles nuevos por tipo de motor (gasolina, diésel y otros)<sup>8</sup> en niveles y en términos relativos. Hasta el tercer trimestre de 2017, los ingresos por la venta de vehículos diésel al exterior representaban más de la mitad de los ingresos percibidos por exportaciones de vehículos nuevos. Pero la entrada en vigor del nuevo método de homologación de motores WLTP (*World harmonized Light duty vehicles Test Procedure*) en septiembre de 2017 provocó incluso la falta de motores homologados, lo que explica este cambio de tendencia. A partir de entonces, se ha mantenido el descenso del peso relativo de las exportaciones de vehículos diésel. Sin embargo, el crecimiento de los vehículos de gasolina no ha sido capaz de mantener el volumen de exportaciones que, como ya se ha comprobado, han disminuido. Además, la presencia de vehículos

<sup>8</sup> El estudio se debe realizar a ocho dígitos de desagregación. En "Otros" se incluyen motores híbridos de gasolina y diésel y coches eléctricos.

propulsados por otros motores (híbridos y eléctricos) es muy marginal alcanzando en los primeros meses de 2020, que ya está vigente la nueva normativa, tan solo el 7% del total del valor de las exportaciones de turismos.

Por tanto, el sector de automoción español presenta una clara desventaja en la exportación de vehículos híbridos y eléctricos. Además, esta sustitución de vehículos diésel por vehículos de gasolina está suponiendo que el precio medio por automóvil nuevo exportado se haya mantenido constante en los últimos tres años en torno a los 13.358,2 euros.

## Conclusiones

En España, el sector de fabricación de vehículos, partes y componentes está muy implantado en el tejido industrial de todo el territorio, y es estratégico tanto en términos de aportación de riqueza y empleo como por su superávit comercial. En este artículo se ha revisado la evolución reciente de las exportaciones del sector en comparación con países como Alemania, Italia y Francia y se ha constatado la similitud en el comportamiento con el líder europeo del sector, Alemania.

Las exportaciones de automóviles (en valor) en España están registrando leves caídas desde 2016. Esta situación se debe fundamentalmente a que han disminuido las ventas de coches diésel y no se está realizando a la misma velocidad el tránsito hacia coches menos contaminantes de similar o superior valor. Los vehículos alternativos son marginales en la producción de las factorías españolas, por tanto, esta debilidad se traslada a la exportación. Por otra parte, los automóviles de gasolina (de media, con menor precio) no han conseguido alcanzar las ventas de los automóviles diésel, a lo que también ha contribuido la caída de matriculaciones en el Reino Unido y el estancamiento en el resto de los principales países compradores (Alemania, Francia e Italia).

A este escenario de debilidad se añade el hundimiento de las exportaciones en marzo y abril como consecuencia de la paralización económica provocada por la pandemia del COVID-19. En consecuencia, el sector se enfrenta a un panorama difícil. Pero, este descenso debe ser la oportunidad para que el sector de automoción español reaccione y, con la ayuda del sector público, recupere el protagonismo que ha mostrado en la economía española.

Las empresas fabricantes en España deberán realizar un esfuerzo importante en la sustitución de su producción hacia modelos de automóviles más limpios que puedan captar a más consumidores. Pero también desde las instituciones nacionales y europeas se deben implementar medidas que contribuyan a reducir la incertidumbre sobre los nuevos modelos de movilidad, bajas emisiones y ahorro energético. Se deben ofrecer opciones transitorias para los vehículos diésel que se producen ahora —que no son tan contaminantes— y que difícilmente podrían dejar de producirse en el corto plazo sin afectar significativamente al empleo y la industria. Por ello, medidas encaminadas a reactivar la demanda podrían trasladarse en su gran mayoría a un incremento de importaciones de China (líder en ventas de coches eléctricos) que, aun siendo totalmente legítimo, no resolvería el problema al que se enfrenta este sector manufacturero estratégico para la industria española y la europea.

## Referencias

- LABORDA, J. y MORAL, M. J. (2017). *Libro Blanco de la Posventa del Automóvil en España*. After Markted Club. ISBN: 978-84-9701-330-7.
- MORAL, M. J. (2020). El freno industrial durante marzo es intenso pero menor al observado en Europa. Disponible en el blog de Funcas: [www.funcas.es](http://www.funcas.es).
- STURGEON, T. y VAN BIESEBROECK, J. (2010). Effects of the 2008-9 Crisis on the Automotive Industry in Developing Countries: A Global Value Chain Perspective. En O. Cattaneo, G. Gereffi y C. Staritz, *Global Value Chains in a Postcrisis World: A Development Perspective*.