

La Industria Española de vehículos automóviles ante el Mercado Unico Europeo

Joaquín Romano Velasco

Profesor Titular de Hacienda Pública

Facultad de Económicas

Universidad de Valladolid

1. INTRODUCCION.

La fabricación de vehículos automóviles exige unas determinadas condiciones de tamaño de la explotación para que ésta pueda alcanzar el umbral de rentabilidad, beneficiándose de las economías a escala que tales superestructuras propician. Por ello, a nivel mundial se produce una concentración del mercado en un reducido número de empresas, cuyos criterios de actuación, incluso su localización, responde a la estrategia diseñada en el mercado global o internacional, por encima de las decisiones nacionales adoptadas.

La concentración e internalización que en el caso español y europeo se produce no es solo el reflejo de esta situación a nivel mundial. Además, se advierte una decidida orientación de la política industrial europea a favorecer el apoyo a las grandes unidades industriales con el claro objeto de conseguir una mayor competitividad en los mercados mundiales. Como resultado, en Europa, escasamente una docena de empresas producen la práctica totalidad de los vehículos, que se concretan en el caso español en las seis empresas de turismos siguientes: SEAT, FASA-RENAULT, Citroen Hispania, Ford España, General Motors España y Peugeot Talbot España, y en las cinco empresas de fabricación de vehículos industriales: IVECO-PEGASO, Land Rover Santana, Mercedes Benz España, Nissan Motor Ibérica y Renault Vehículos Industriales;

si bien la dimensión de estas dos actividades es bien distinta, absorbiendo la producción de turismos en torno al 75 por cien de la producción total de automóviles, correspondiendo el otro 25 por cien a la fabricación de vehículos industriales.

Pese al reducido número de empresas de la actividad y su concentración, sintetizar la actividad de una de las industrias de mayor magnitud y trascendencia en el conjunto de la economía española y europea obliga, merced a la complejidad de las cuestiones que determinan su situación, a seleccionar el aspecto objeto de estudio y a limitar el mismo a los elementos más significativos que lo conforman. Consecuentemente, el estudio de las perspectivas del sector español de vehículos automóviles aparece centrado en la identificación de los factores determinantes de su actividad que se verán afectados por el nuevo orden Comunitario, así como la evaluación del comportamiento mostrado por los mismos en los últimos años, en los que fundar el análisis de las tendencias advertidas sobre el futuro de este sector.

Con tales objetivos, en el Artículo hemos considerado tres apartados diferenciados. En un primero establecemos la importancia de la industria española de vehículos a través de su participación en las macromagnitudes fundamentales de la economía. A continuación, en un segundo apartado, y a tenor de la incidencia de la deman-

TABLA 1.
PRINCIPALES EMPRESAS DEL SECTOR DE VEHICULOS AUTOMOVILES CLASIFICADAS
POR SU CIFRA DE VENTAS EN 1990.

EMPRESA	VENTAS	EMPLEOS
SEAT	503.297	24.694
FASA-RENAULT	429.938	17.412
GENERAL MOTORS.....	365.102	9.498
FORD ESPAÑA	364.903	10.855
FIAT IBERICA.....	260.759	11.600
CITROEN HISPANIA.....	228.510	8.410
PEUGEOT-TALBOT ESPAÑA.....	193.077	6.650
NISSAN MOTOR IBERICA	164.893	7.838
MERCEDES BENZ ESPAÑA.....	103.447	3.295
RENAULT VEHIC. INDUSTRI.....	43.423	1.869
LAND ROVER SANTANA	35.493	3.345

FUENTE: Actualidad Económica. 1991.

da en la determinación de la situación del sector, nos detenemos en comparar la evolución de la demanda interna y externa de vehículos españoles con la correspondiente a los demás países europeos. Finalmente, apuntamos desde este marco y el establecido por las políticas comunitarias las notas más destacadas del futuro esperado para esta industria.

2. IMPORTANCIA COMPARADA DE LA INDUSTRIA DE VEHICULOS AUTOMOVILES.

La participación del Sector en el conjunto de la actividad económica, determina la importancia de esta rama industrial. Analizada esta participación a través de las tres macromagnitud

des básicas de la economía: Producción, empleo y comercio exterior, podemos establecer en que medida este Sector adquiere un valor estratégico y cual es el grado de dependencia exterior, específicamente del entorno europeo en el que inscribe su desarrollo.

La participación de la facturación de la industria española de automóviles en el PIB se mantuvo entre un 4,7 y un 5,3 por cien durante el periodo 1987-1990, es decir, en un entorno de pequeña amplitud, pese a que las variaciones en esos años fueron muy importantes, lo que constituye una primera muestra de la vinculación existente entre ambas magnitudes, de suerte que un aumento en la producción de este específico sector impulsa, directamente en unos casos y de forma inducida en otros, la correspondiente a otras actividades económicas y, a la inversa, este

TABLA 2.
APORTACION DEL SECTOR VEHICULOS AUTOMOVILES AL PIB
(miles de millones de ptas.)

MAGNITUD	1987	1988	1989	1990
PIB.....	36.124	40.160	45.021	50.087
VAB sectorial.....	1.845	2.127	2.398	2.364
PRODUCCION ...	6,1	4,7	5,3	4,7

FUENTE: ANFAC, INE.

sector se ve claramente favorecido por el crecimiento de la economía.

El fuerte aumento de la demanda de vehículos entre los años 1987 y 1989 determinó en buena medida el de la producción de vehículos mantenida por los distintos fabricantes, al objeto de satisfacerla y maximizar su capacidad productiva y beneficio, llegando las diferentes empresas a tener en esos años un nivel de utilización de la capacidad productiva de hasta un 95,2 por cien. Sin embargo, la caída de la demanda en 1990 frenó el ritmo de la producción, decreciendo la utilización de su capacidad en hasta 4 puntos porcentuales anuales en los ejercicios siguientes. Los Cuadros 1, 2 y 3 muestran como, el volumen de vehículos automóviles producidos en 1990 se cifró en 2.153.350 unidades, lo que apenas superó en un 0,4 por cien el nivel de 1989 en que el aumento fue de casi diez puntos. La producción de turismos experimentó un ligero aumento de un 2,5 por cien, en tanto que la de vehículos industriales sufrió una fuerte reducción, destacando la relativa a los vehículos industriales pesados con un 31,4 por cien, la de tractocamiones con un 38,8 por cien y la de autobuses que disminuye en un 26 por cien, salvándose únicamente los todo terreno cuyo aumento del 9,5 por cien responde a su característica de nuevo producto.

En los países de Europa, la producción experimentó una dinámica similar, de modo que tras aumentos del 6 por cien anual entre 1987 y 1989, se invirtió esta favorable tendencia, produciéndose una reducción del 3 por cien en 1990, que habría de mantenerse en los años siguientes, implicando también al sector español, el cual

aun en el año 1990 mantuvo un mejor comportamiento que el correspondiente a otros países, así en Italia perdió un 4,6 por cien de las unidades producidas, en Francia un 3,9 por cien, en el Reino Unido un 3,7 por 100 y en Alemania tan solo creció un 0,9 por 100.

El empleo del Sector mostró sin embargo, una tendencia propia de sentido negativo, más ligada a factores específicos como la intensificación del capital o la desintegración vertical de la industria de fabricantes de vehículos, que a los genéricos de la coyuntura a nivel general, de modo que, con la salvedad del año 1988 en que se incrementó el empleo en un 2,8 por cien, se advierte la continua reducción del mismo cifrada en un 0,7 por cien en 1989 y en un 3,2 por cien en 1990, que situaron en ese año la plantilla en 94.913 trabajadores. En general, las empresas españolas, salvo alguna excepción, presentan un exceso de mano de obra de baja cualificación, con grandes dificultades para adecuarla a las nuevas tecnologías desarrolladas en el sector, por lo que a la tendencia cuantitativa se une la tendencia cualitativa hacia una mayor especialización de los puestos de trabajo.

El empleo del sector tiene el comportamiento aludido, generalizándose la reducción de puestos de trabajo en prácticamente todas las empresas durante la década de los ochenta, con la única excepción de Ford España, que entre 1988 y 1989 creó 2.202 nuevos empleos, finalizando esa década con un aumento de casi un 9 por cien. En conjunto, la industria española de turismos, tuvo una pérdida de 9.785 empleos entre 1980 y 1989, cuyo detalle por empresas recogido en el Cuadro 4 destaca el

TABLA 3
EVOLUCION DEL EMPLEO DIRECTO
(miles de personas)

MAGNITUD	1987	1988	1989	1990
Plantilla.....	95,998	98,661	97,963	94,913
Total Pob. Activa	14.306,6	14.620,6	14.819,1	15.019,9
Empleo %	0,67	0,67	0,66	0,63

FUENTE: ANFAC, INE.

experimentando las empresas Peugeot Talbot, Citroen Hispania, FASA-RENAULT y SEAT-Wolkswagen unas pérdidas de 21.932 puestos de trabajo.

Varias han sido las causas que han motivado esta situación, las cuales se origina en el contexto internacional y se ligan a la estrecha relación entre el índice de productividad del factor trabajo y la rentabilidad y competitividad de las empresas, de modo que el margen conseguido para reducir el coste de la mano de obra en los vehículos producidos por las empresas determina también el grado de flexibilidad de las mismas ante las fluctuaciones de la demanda y sus expectativas de beneficio. Tomando como índice de productividad del factor trabajo el número de vehículos producidos por cada trabajador, recogido en el Cuadro 5, se aprecia para la industria española de automóviles turismos el aumento de este índice de 12,7 en 1980 a un 24,7 en 1989, destacando la productividad de General Motors, que en 1989 ascendía a 40,4, situándose por debajo de la media la de las empresas Peugeot-Talbot con un 19,7, SEAT-Wolkswagen con un 19,9 y FASA-RENAULT con un 20,1.

El buen comportamiento de la demanda entre 1987 y 1989, frenó el ritmo de desempleo del sector iniciado a comienzos de los ochenta, sin embargo, la recesión experimentada en los años 1990 y 1991 ha supuesto la continuación de las medidas para ajustar las plantillas de las empresas, de suerte que la continuación del esfuerzo inversor en estos años se ha debido en buena parte a las exigencias de reestructuración del empleo y su sustitución por nuevas tecnologías que requieren una menor intensidad del factor trabajo, e imponen cambios cualitativos significativos en la configuración de este factor.

La evaluación de la tendencia del empleo

del sector de Automóviles se deriva de la propia estructura de costes que presentan las empresas y su incidencia en la rentabilidad o beneficio esperado, que constituye el principio que guía la actuación de un segmento de mercado tan altamente competitivo como es éste. Las empresas españolas se han caracterizado por tener un coste salarial inferior al de los restantes competidores lo cual ha favorecido tradicionalmente las inversiones extranjeras en el sector, pero desde 1983, y muy especialmente en los ejercicios 1988 y 1989, los incrementos salariales han sido muy superiores a los producidos en la industria europea, lo cual ha dejado los costes salariales de la industria del Automóvil para 1990 en un nivel superior a los de países como el Reino Unido y Francia.

La paulatina pérdida de esta ventaja comparativa resulta especialmente importante en estos momentos por la favorable posición que presentan los países del Este en su actual situación, los cuales además de ser un mercado potencial por el que la competencia mundial se haya muy interesado, ofrecen una mano de obra cualificada a costes inferiores en hasta un 300 por cien. Ello obliga a aproximar la estructura de costes de las empresas españolas al de las empresas japonesas o alemanas, más intensivas en capital que en trabajo, como garantía para flexibilizar la industria y afrontar las guerras de precios que se desencadenan en el sector.

La implantación de nuevas tecnologías en la industria española del automóvil turismo ha perseguido como objetivos prioritarios además de la mejora de la calidad de los productos y la adecuación a las condiciones en que se ofrecen, introduciendo sustanciales avances técnicos y comerciales, la reducción de costes directos e indirectos y, en este sentido, los mayores esfuer-

TABLA 4
COSTES SALARIALES INDUSTRIA AUTOMOVIL

PAIS	ALEMANIA	FRANCIA	ITALIA	R. UNIDO	BELGICA	ESPAÑA
INDICE	147,27	91,46	111,39	89,97	111,95	100

FUENTE: ANFAC.

zos de robotización han sido efectuados por aquellas empresas en la que la estructura de costes es más flexible, destacando los casos de Fasa-Renault, que pasó de 1,74 robots por cada 1000 trabajadores en 1983 a 13,30 en 1989, y de Ford-España, que en 1983 contaba con 7,79 robots por cada 1.000 trabajadores y en 1989 con 26,73. Contrariamente, las empresas Seat-Wolkswagen y Peugeot-Talbot apenas si aumentaron en 2,5 unidades su nivel de robotización, siendo las que tienen niveles de robotización más bajos, tanto a nivel nacional como europeo, sufriendo las dificultades más fuertes para adecuar la mano de obra a las nuevas técnicas de producción.

En lo que se refiere a los vehículos industriales la situación es aún más acusada por las dificultades que atraviesan estas empresas, sobresaliendo la pérdida en el empleo de la empresa Iveco-Pegaso, S.A., no imputable al nivel de inversiones realizadas para reestructurar esta firma. La empresa Nissan Motor Ibérica, S.A. aparece como la de un mayor nivel de automatización en sus procesos de fabricación lo cual se asocia a la estabilidad en el empleo que ha presentado en los últimos años.

La balanza comercial del Sector, tercera macromagnitud básica considerada, presenta un saldo positivo, a diferencia de lo que ocurre con la balanza comercial española, superando las exportaciones ampliamente a las importaciones. Además, las importaciones de vehículos son más elásticas que la del conjunto de bienes, de modo que ante situaciones de recesión económica se produce un declive de las importaciones; por otro lado, la proyección hacia los mercados exteriores del Sector determina que ante las caídas de la demanda interior se produzca una mayor salida al exterior de la producción, posibilidad que sin embargo no encuentran la mayor parte de las producciones nacionales.

Los valores de estas magnitudes son claramente demostrativos de esta situación, por un lado, el valor de las exportaciones ha superado tradicionalmente el de las importaciones, particularmente en lo que se refiere a los vehículos turismos, que lo hacen por encima del 135 por cien. De otra parte, la desaceleración de la actividad que se produce en 1990 por la caída de la

demanda, motiva que las exportaciones aumenten de 1.041.407 millones de ptas. en 1989 a 1.204.721 millones de ptas. en 1990, reduciendo su participación en la importancia española de un 12 a un 11 por cien.

La actividad comercial exterior del Sector Construcción de Automóviles aparece como una de las más relevantes magnitudes caracterizadoras del mismo, al constituir la principal actividad exportadora a nivel nacional, representado en 1990 el 22 por cien de las exportaciones totales y canalizar un volumen significativo de importaciones, que alcanzaron en ese año el 11 por cien del total. La clara estructuración de la industria mundial de la automoción en tres grandes zonas productoras de vehículos: CEE, Estados Unidos y Japón, cada una de las cuales experimenta una transformación en sus sistemas de configuración industrial en la década de los 80, al objeto de fortalecer su posición competitiva con respecto a las restantes zonas, determina la actual internacionalización del sector, en el que las empresas españolas aparecen vinculadas fundamentalmente a los grandes grupos europeos, que localizan en España un conjunto de industrias cuyo volumen de producción responde más a la demanda global de los mercados internacionales que a la específica del mercado interior. Además, las exigencias de especialización en la producción impuestas a nivel internacional, han determinado que la producción nacional cubra únicamente una parte de la demanda interna de vehículos, cuya diversificación conduce a la mayor importación de vehículos producidos en el exterior.

Detallando el análisis de la Balanza Comercial, a partir de las informaciones contenidas en los Cuadros 6 a 12, hay que señalar, en primer lugar, la particularidad que presentan los vehículos industriales, cuya balanza comercial es deficitaria, cifrándose el déficit para 1990 en 30.000 millones de pesetas, y cuyas importaciones muestran una tendencia creciente, contraria a la de las exportaciones, con lo que el déficit tiende a pronunciarse cada vez más.

En segundo lugar, el detalle por países revela que el origen de las importaciones se centra en Alemania, de donde procedieron el 40 por cien de los vehículos importados, seguido de Francia e Italia, que representaron cada uno en torno al

17 por cien de las importaciones totales, y Bélgica, con un 11 por cien de las mismas, proporción que varía respecto a los vehículos industriales, siendo los principales países de origen Alemania, Italia, Reino Unido y Portugal. Por otra parte, las exportaciones de vehículos por países se dispersa más entre los países europeos, teniendo como destino a Francia en casi un 40 por cien, Italia en un 25 por cien, Alemania en un 16 por cien y el Reino Unido en un 9 por cien; e igualmente, se produce una variación en el caso de los vehículos industriales, que se concentra en casi un 70 por cien en Francia, seguida de lejos de los mercados italiano, con un 10 por cien y portugués con un 8 por cien.

Finalmente, en el detalle de la actividad comercial por gama de vehículos, se advierte la especialización española en la exportación de vehículos de gama baja o media, reflejando, las estadísticas de exportación de vehículos turismos por motores y cilindrada la mayor participación en las exportaciones, en primer lugar, de aquellos con encendido por chispa, que representaron un 80 por cien, frente la de los de motor de encendido por compresión y, en segundo lugar, los de cilindrada de más de 1.000 c.c. pero menos de 1.500 c.c. en los de chispa y que supusieron un 69 por cien del total de exportaciones de turismos en 1990, y los de más de 1.500 c.c. pero menos de 2.500 c.c. en los de compresión, que representaron un 12 por cien de las exportaciones totales. Respecto a los vehículos industriales, los camiones de menos de 2 toneladas centran la exportación de estos vehículos absorbiendo un 11,5 por cien de los vehículos totales exportados en 1990.

Las relaciones señaladas entre los parámetros del Sector y los de la economía nacional constituyen el más claro exponente de la importancia estratégica de la industria del automóvil, superior incluso a la que tiene en los demás países europeos, al representar una parte menos importante de la producción, absorber un menor nivel de empleo y contribuir a equilibrar la Balanza Comercial en una medida más moderada. Este hecho ha sido demostrado desde muy distintas perspectivas, así Rafael de Andrés y Luis Padrino que, sirviéndose de las Tablas Imput-Output constuidas para la economía española en 1986, centran la repercusión del Sector en la

economía nacional en el importante papel como incentivador económico para otros sectores económicos al "difundir actividad económica y exigir modernización a otros sectores, pero sin que se aproveche de la actividad que difunden éstas". Esta vinculación no mantiene sin embargo un equilibrio interno, dependiendo la situación del Sector más de la dinámica internacional definida para esta actividad que de la propia nacional, lo cual impone a la industria española de automóviles importantes ajustes, con el objeto de crear las condiciones de flexibilidad para responder a la estrategia europea de competitividad frente a la industria japonesa y norteamericana.

3. FACTORES DE LA DEMANDA DE VEHICULOS DETERMINANTES DE LA SITUACION DEL SECTOR.

La configuración del mercado de automóviles con una oferta concentrada en un reducido número de empresas no ha restado competitividad a esta actividad, de suerte que los distintos comportamientos de la demanda han marcado las etapas por las que ha atrevesado el sector. Se destacan así los factores relativos a la demanda de vehículos como factores explicativos de la evolución de esta industria, centrando nuestro estudio en desvelar tales factores desde los ordenes interno y externo en los que se manifiestan.

La evolución de la demanda interna se aprecia a través de las variables de cifra de ventas y vehículos matriculados. La variable cifra de ventas tiene un alcance limitado para conocer la demanda interna, al ceñirse a la información de las ventas de las empresas integradas en ANFAC, por lo que facilita una incompleta referencia del mercado. Las ventas han mostrado un notable ritmo de crecimiento desde 1985 hasta 1989, en que se vendieron en el mercado unos 938.00 vehículos que representan el 46 por cien de los producidos en ese año, destinándose a la exportación el 54 por cien restante. Esta evolución correspondió principalmente a los vehículos turismo, merced al importante peso de este tipo de vehículos en el sector, cuyas ventas suponen más del 70 por cien del total. En 1990 se corta esta tendencia reduciéndose el volumen de ventas en el mercado interior.

Quizás la variable más significativa de la demanda interna, que ofrece una referencia más rigurosa de la misma, sea el número de matriculaciones anuales, cuyo detalle se recoge en los Cuadros 15 a 18. La estadística de matriculaciones de vehículos elaborada por ANFAC en base a datos de la Dirección General de Tráfico nos revela los siguientes comportamientos de esta magnitud:

1. El número de vehículos matriculados aumentó de forma acelerada entre 1985 y 1988, reduciéndose este ritmo de incremento en 1989 en que apenas fue del 6 por cien, y a partir de 1990 invirtió su sentido, reduciéndose el número de matriculaciones hasta 1.248.249, es decir, un 11,15 por cien menos que en 1989.

2. La distribución de las matriculaciones corresponde, según la naturaleza de los vehículos, aproximadamente en un 80 por cien a vehículos turismos y en un 20 por cien a vehículos industriales y, según el origen de los mismos, en un 65 por cien a la fabricación nacional y en un 35 por cien a vehículos importados.

3. La recesión en la demanda de automóviles turismos alcanzó tasas de casi el 13 por cien en 1990 y de un 10 por cien en 1991, es decir, de unas 200.000 y 180.000 unidades menos matriculadas respectivamente, causadas por circunstancias coyunturales ligadas al enfriamiento de la economía, inicialmente promovido desde el Gobierno y posteriormente creado involuntariamente por la situación económica internacional.

4. Los vehículos industriales han tenido un comportamiento similar cambiando la tendencia favorable desde 1990, en que disminuye en un 5,25 por cien el número de matriculaciones. Estos vehículos incluyen una variada tipología como derivados de turismo, vehículos todo terreno, furgonetas, vehículos industriales ligeros y pesados, tractocamiones, autobuses y autocares, cuya estructura de matriculación en 1990 fue la recogida en la Tabla 5.

5. La variación en la tendencia de las matriculaciones de vehículos conllevó importantes cambios en la participación de las importaciones, reduciéndose la matriculación de vehículos turismos importados en la misma proporción a la de los turismos nacionales, no así en los vehículos industriales en que contrariamente aumentaron las importaciones en un 3,7 por cien.

Las causas o factores que influyen en este comportamiento de la demanda de automóviles han sido conducidas por Tapp y Naegeli, en el corto plazo, a los conflictos laborales en la producción, los incentivos comerciales, las restricciones de la oferta y la actividad de marketing; en el medio plazo además de a los factores a corto, a la renta personal disponible, el precio de los automóviles y los combustibles, la política comercial de modelos y la situación de las magnitudes económicas. P.N.B., tasa de desempleo, tipo de interés, ahorro de las familias e inflación; y, en el largo plazo, además de a los factores a medio plazo al grado de motorización, la evolu-

TABLA 5
MATRICULACIONES DE VEHICULOS INDUSTRIALES EN 1990

Tipo de Vehículo	Porcentaje	Número matric.
Furgonetas	27	70.590
Autobuses y Autocares.....	1	1.789
Todo terreno	15	40.869
V.I. ligeros.....	6	16.589
V. I. pesados.....	5	12.604
Tractocamiones	3	8.009
Derivados turismos	43	115.655

FUENTE: D. G. Tráfico

ción del parque, la estructura del parque por edades y la evolución de la tasa de bajas.

En el caso español, la evolución de la demanda interna ofrecida a partir de las variables número de matriculaciones puede ser imputada fundamentalmente a los factores a medio plazo citados, de manera que han sido el aumento de la renta personal disponible, el precio real de los automóviles y los costes de uso y el auge de la economía española entre 1985 y 1989 los que han motivado el importante aumento de las ventas en esos años y, también, con el enfriamiento de la economía, se produjo la recesión del sector en 1990 y 1991.

Las expectativas a largo plazo dependen tanto o más que de estos factores a medio plazo, del grado de motorización, de la antigüedad del parque y la estructura por edades de la población. En lo que respecta al largo plazo, señala Miguel Aguilar Esteban que "la hipótesis de permanencia de la estructura socioeconómica parece poco sostenible y el análisis de la demanda debe auto-limitarse a aquellos parámetros que aparentemente presenten gran estabilidad: la motorización media de las familias, la tasa de crecimiento de la población y su estructura por edades, o por otras características consideradas relevantes como la renta per capita y los factores institucionales o la infraestructura".

El parque nacional de vehículos y la tasa de motorización conforme al Análisis de ANFAC, es de prever experimente a largo plazo importantes aumentos de la demanda, toda vez que, de un lado, pese al importante incremento del número de vehículos producida desde 1985, situándose el parque español de vehículos a 31 de diciembre de 1991 en 14.623.258 unidades, correspondientes en más de un 82 por cien a vehículos turismos, el nivel de motorización —estimado en 295 automóviles turismo por cada 1.000 habitantes en 1989—, es inferior al de los países de la CEE, tal y como recoge el Cuadro 19, cuya tasa de motorización media fue de 386 en 1989, particularmente de la que presentan países como Alemania con un 486, Italia con 422, Francia con 410, y el Reino Unido que tiene 392. Por otro lado, el parque de vehículos español presenta una antigüedad de las mayores de Europa, con el 33,6 por cien de los vehículos turismos y el

28,7 de los camiones en circulación a 31 de diciembre de 1989 que supera los 10 años de antigüedad. La antigüedad media se estima para España en algo más de ocho años, en tanto que en la Comunidad Europea no supera los seis años.

La estructura de población por edades, respalda parcialmente este optimismo, toda vez que el importante aumento de la población con edades comprendidas entre 30 y 35 años debido al "baby boom" de los sesenta favorece el aumento de la demanda a medio plazo, sin embargo, la posterior caída del índice de natalidad hace prever un envejecimiento de la población, produciéndose en el tramo de edad superior a los 45 años, un aumento en el porcentaje respecto de la población total, siendo éste el que menor demanda de vehículos presenta y el que mantiene una mayor antigüedad del parque.

Finalmente, habría que hacer referencia a la incidencia en la demanda de las infraestructuras proyectadas en un futuro para resolver el grave problema de congestión creado en las vías urbanas e interurbanas españolas. La condición para que se materialicen las favorables expectativas de la demanda creadas por la distancia del parque español al de los países de la Comunidad Europea con características socioeconómicas similares, pasa por aproximar también la distancia en sus infraestructuras, es decir, el número de kilómetros de autopista o el número de plazas de aparcamientos por cada 1.000 vehículos.

Comparando los índices de carreteras por superficie y el número de habitantes, apreciamos el marcado déficit de autopistas en España, que se hace aún más patente si se compara con la de otros países, provocando el grave problema de congestión aludido, con una negativa incidencia en la intención de compra, constituyendo uno de los principales argumentos para demandar medios de transporte alternativos. A pesar de los esfuerzos realizados en ese sentido, los planes nacionales de carreteras y los urbanos de circulación resultan aun insuficientes para corregir el sesgo con otros países lo cual nos lleva a moderar las buenas perspectivas que de la situación del parque se podrían derivar.

Corroborando esta situación, el índice de accidentes, como respuesta a la calidad de la red vial, muestra como éste triplica en número de

TABLE 6
CARRETERAS EN ESPAÑA, 1988.

TIPO DE CARRETERA	Miles Km.
AUTOPISTAS LIBRES	0,5
AUTOPISTAS DE PEAJE.....	1,8
AUTOPISTAS Y DESDOBLAMIENTOS.....	1,6
CALZADA UNICA	151,3
OTRAS (REDES IRYDA, ICONA...)	168,4
TOTAL.....	323,6

FUENTE: CEOE.

TABLE 7
COMPARACION DE ACCIDENTES, 1986.
(por 100 millones de vehículos/km.)

PAIS	N.º accidentes	Per. heridas	Per. muertas
ESPAÑA.....	115,5	181	6,9
ALEMANIA.....	89	115	2,3
FRANCIA	45	62	2,6
ITALIA.....	57	74	2,4
GRAN BRETAÑA	75	97	1,6
USA.....	76,1	115	1,5
JAPON.....	133,8	164	2,1

FUENTE: IRF.

personas muertas al de los países de la Comunidad Europea y aún más con respecto a otros países como USA o Japón.

La proyección exterior de la industria española de vehículos, a la que aludíamos anteriormente cuando efectuábamos el análisis de la balanza comercial del sector, nos revela la importancia que en este caso adquiere la demanda exterior. El estudio de esta magnitud realizado para el periodo 1981-1991 por Ricardo Martínez Rico e Ildara Rozas Rodríguez, a partir de las estadísticas ofrecidas por la Dirección General de Aduanas y otras fuentes complementarias, revela las siguientes tendencias de esta magnitud:

1. La demanda exterior aparece concentrada en los países de la Comunidad Europea, que constituyeron el destino del 90 al 95 por cien de las exportaciones a todo el mundo.

2. Distinguiendo entre los distintos países

comunitarios nuestro principal comprador es Francia (37 por cien en 1990) seguido de Italia (19,5 por 100) la República Federal de Alemania (18,6 por cien) y Reino Unido (11,1 por cien).

3. La especialización de la industria española en la producción de vehículos de gama baja y media, determina la gama de vehículos en los que tiene una significativa participación en el mercado internacional. Concretamente los vehículos turismo con cilindrada comprendida entre 1.000 cc. y 1.500 cc. representaron en 1990 un 69,2 por cien del total de las exportaciones de turismos, mejorando en los últimos años la penetración en este mercado, particularmente en los correspondientes a Francia e Italia.

La demanda tanto interna como externa de automóviles españoles ha seguido una tendencia creciente entre los años 1985 y 1989, con incrementos medios anuales del 9,9 y 4,1 por cien

respectivamente, destacándose como el determinante principal del auge que en esos años experimentó esta industria. Sin embargo, en el año 1990 se produjo un cambio en esta conducta, registrándose un descenso de las ventas interiores del 12,5 por cien, que se vio compensado parcialmente por el crecimiento de un 15,2 por cien en las ventas de turismos en el exterior. La cuestión que inmediatamente nos planteamos es si es posible imputar este comportamiento netamente a los citados factores intrínsecos a la demanda de la industria del automóvil.

Al estudiar las causas que provocaron esta recesión del mercado encontramos también un conjunto de factores exógenos a esta industria, que igualmente se manifestaron como determinantes importantes de su demanda. Las causas que provocaron la recesión por la que atraviesa el mercado a principios de los 90 se hayan fundamentalmente en tres hechos que se producen en la economía a nivel nacional e internacional:

1. Las medidas para el enfriamiento de la economía adoptadas, particularmente las restricciones crediticias establecidas en 1989, que continuaron en 1990 y 1991, incidieron de una manera significativa en la reducción de las ventas del sector, que experimentó en 1990 un retroceso del 12,6 por cien en turismos y del 9,52 por cien en vehículos industriales. Debe tenerse en cuenta que más del 70 por cien de las ventas del sector se realizan a plazos y aun cuando su gestión es en buena parte llevada directamente por las propias empresas, y éstas han aumentado su autofinanciación en los últimos años, por el aumento de los beneficios y las aportaciones al capital, se produce una relación de dependencia con el mercado financiero, de modo que el endurecimiento de las condiciones de financiación del sector financiero frenaron en gran medida las adquisiciones de vehículos, especialmente de los vehículos industriales por la difícil situación creada en el sector transporte con el enfriamiento de la economía.

2. El clima de inestabilidad creado en la economía a nivel internacional a raíz del conflicto del Golfo Pérsico afectó muy particularmente al Sector de Automoción, de un lado por el aumento que experimentaron los denominados costes de uso de los vehículos y, de otro, por la

incidencia en las decisiones de compra de los bienes de alto precio y gran elasticidad.

3. Los procesos de armonización fiscal a nivel europeo han creado expectativas arancelarias e impositivas que suponen un menor precio final de los vehículos, dando lugar a importantes problemas coyunturales de demanda. Así se aprecia la caída de las ventas producida en el segundo semestre de 1991 ante la reducción del tipo impositivo del IVA desde enero de 1992, en cuyo primer trimestre se produce una explosión de la demanda por esa contención anterior y, en el segundo semestre de 1992 de nuevo se esperan contenciones en la demanda ante las presumibles reducciones arancelarias que supondrá la entrada del Mercado Unico Europeo en 1993.

Además de a estas dos categorías de factores que han determinado la evolución de la demanda en el sector, relativos a las características del mercado y a la propia coyuntura económica general, se ha imputado al ciclo de la demanda de vehículos el que se potencien los efectos de los mismos en este sector. El ciclo de la demanda de automóviles tuvo su mayor auge a partir de 1985, dada la antigüedad del parque de automóviles y el bajo número de vehículos por habitante existente en España, cuya renovación se vio favorecida además por el aumento de la renta disponible en estos años. Sin embargo, a finales del 1990 los observadores aprecian la desaceleración del ritmo de adquisiciones al haberse atendido buena parte de las necesidades de renovación del parque de automóviles.

Como consecuencia de la diversidad de contingencias que inciden en la demanda, así como la complejidad de las relaciones que mantienen con distintos aspectos, muchos de ellos aparentemente ajenos a la actividad, se perfila un futuro cuando menos incierto para este Sector. Todos los factores señalados tienen una significativa incidencia en el comportamiento de la demanda, que a la postre determinan la situación de esta industria, sin embargo la ponderación de su influencia a fin de establecer predicciones acerca del sector no es posible en la actual dinámica de los acontecimientos, en que los fastos que se suceden motivan un cambio permanente de las mismas.

4. PERSPECTIVAS DE LAS INDUSTRIA ESPAÑOLA EN EL MARCO COMUNITARIO.

El rumbo marcado por las políticas Comunitarias en la intención de hacer efectivo el Mercado Unico constituyen, quizás, la más clara línea de comportamiento de la industria de vehículos automóviles, a través de las cuales es posible advertir algunas de las tendencias industriales y los ajustes que serán necesarios llevar a cabo en el caso español para cuando menos mantener la posición competitiva.

Durante toda la década de los ochenta el subsector de automoción es superavitario, es decir, las producciones interiores que son demandadas en los mercados exteriores, superan de forma estructural a las producciones exteriores que se demandan en el mercado interior. Coincidiendo con la Adhesión española a la Comunidad Económica Europea se produjeron dos fenómenos distintos, que muestran el impacto de las etapas de auge y depresión económica en el nuevo orden Comunitario. En primer lugar, las mejores expectativas de renta per capita creadas y el mayor conocimiento de las producciones exteriores hizo que se produjera una mayor diversificación de la demanda y aumentarán las importaciones por encima de lo que lo hicieron las exportaciones. Posteriormente, con la recesión económica y del mercado interior, las importaciones sufrirían una importante caída, en tanto que la recesión interior obligó a conducir las producciones en mayor medida al exterior, recuperándose el saldo de la balanza comercial.

La prueba a la que se ha sometido la industria española del automóvil en la pasada década ha sido superada satisfactoriamente, si bien se trataba fundamentalmente de aprovechar las oportunidades que el nuevo contexto creó. Ahora, para la presente década, son más evidentes los riesgos que las oportunidades, por lo cual es necesario afinar mucho más en las actuaciones, puesto que una mala gestión de los medios disponibles puede provocar una crisis irreversible en el sector.

Las previsiones para mediados de los noventa de la industria de automóviles turismo en la Comunidad Europea son optimistas. El Informe

de DRI Europe estima para esta fecha un aumento de las ventas de un millón de unidades por encima del nivel de 1989, que fueron de 13,2 millones. Los principales candidatos al crecimiento interior se espera sean Alemania, España y Francia, contribuyendo a ello también el aumento en los mercados más pequeños como Portugal, Grecia, Dinamarca e Irlanda. La industria española deberá entonces recuperar su ritmo de actividad, superando el debilitamiento de los años 1990 y 1991, si bien ello requiere el mantener la dinámica de inversiones que garanticen la estabilidad en la tasa de penetración en los mercados nacional y exterior, compensando el previsible aumento de las importaciones, particularmente de vehículos europeos y japoneses, con las exportaciones a otros países.

La liberalización de los mercados inherente a la Adhesión podría sin embargo provocar efectos nocivos de pérdida de mercado para las empresas que operan en España, tanto en el mercado nacional como en el exterior, debido a distintas causas, entre las que cabe destacar las siguientes: La intensificación de la competencia, las restricciones normativas a las condiciones de fabricación de los vehículos, principalmente ligados a los problemas de contaminación y seguridad, y las desventajas comparativas de la situación económica general.

La Adhesión significa armonización a medio o largo plazo en todos los ordenes con los demás países europeos, lo cual tiene como principal resultado la intensificación de la competencia, concretada para este sector en la ampliación de la oferta de vehículos japoneses y de los competidores europeos. Yves Jouchou, Director general y consejero delegado de Citroën Hispania, manifestaba en este sentido su preocupación por el reciente acuerdo firmado por la CE y Japón en julio de 1991, que permite la libertad total de entrada de los vehículos japoneses a partir del año 2000, y establece un periodo transitorio hasta 1991, en el que las importaciones procedentes de Japón estarían limitadas a 1.230.000 vehículos por año, y el número admitido de vehículos procedentes de las fábricas japonesas transplantadas a Europa podría alcanzar 1.200.000 vehículos por año. Ello supone pasar del actual nivel de penetración del 11 por cien hasta niveles próxi-

mos al 20 por cien, que si bien en el mercado español se mantendrá en un nivel muy inferior por las restricciones a corto establecidas, minará sensiblemente las exportaciones de la industria nacional, y abrirá un periodo de continuos esfuerzos para aproximar los actuales niveles de productividad a los de la industria japonesa, como única posibilidad de competir en el momento en que se liberalice esta industria.

Un importante factor de riesgo para toda la industria motriz será la creciente presión ambiental que se manifiesta en la CEE y cuestiona su desarrollo estable. Existe una extendida preocupación por cuestiones como contaminación, ruido, congestión, etc., que ha abierto entre los fabricantes una nueva línea de investigación para adecuar la producción a las exigencias de la demanda o institucionales en ese sentido. La Comisión de las Comunidades Europeas, en la Directiva 441/91, ha establecido como meta la implantación de un sistema de medidas tan severas como las aplicadas en Estados Unidos, a través de una regulación en la que se contempla la introducción de las tecnologías más avanzadas para prevenir este tipo de fenómenos, lo cual introduce un nuevo elemento a tener en cuenta por los fabricantes de vehículos europeos, que habrán de asumir las inversiones que estas incorporaciones técnicas requieren y, en particular, por los fabricantes españoles toda vez que la menor preocupación ambiental existente en este país, puede crear una despreocupación hacia este tema que, finalmente, redunde en una pérdida significativa de las exportaciones y conduzca a un aumento de la dependencia de los países que desarrollen estas nuevas tecnologías.

Los vehículos industriales se enfrentan a un futuro menos halagüeño, dado que la crisis europea del Sector que llevó a la reestructuración téc-

nica y orgánica de los productores con el objeto de racionalizar esta industria, afectó muy especialmente a la industria nacional, que pasaría a manos del capital extranjero, mostrando una gran debilidad ante las fluctuaciones de la demanda, acentuándose en los últimos años la tendencia a la importación de estos vehículos, particularmente camiones y autobuses. No obstante, de consolidarse la especialización en la fabricación de furgonetas y camiones ligeros, se mejorarían estas expectativas a tenor del rápido progreso mostrado por esos vehículos, tales como vehículos todo terreno, minifurgonetas o vehículos de recogida.

La evaluación anteriormente realizada nos facilita la descripción de la posición en que se halla este sector, cuya internacionalización hace que sea desde ese orden desde donde se defina la dinámica que ha de experimentar para ajustarse a las condiciones establecidas. En general, "la industria de automoción —según señala el Informe sobre la Industria Española para 1990 del MICT—, se encuentra inmersa en una situación compleja en la que problemas coyunturales unidos al reto de la mejora de la competitividad, hacen prever importantes ajustes ante el Mercado Unico. Para las empresas menos eficientes la adopción, al menos parcial, de los nuevos sistemas de gestión de la producción, puede constituir una vía para solucionar los problemas más acuciantes, aunque hay que tener en cuenta que una reconversión de este tipo puede resultar conflictiva a corto plazo". Es evidente que aunque no se pueden avanzar los resultados de las estrategias puestas en marcha por las empresas de automóviles, si es posible advertir los sacrificios que en cualquier caso se van a exigir a todos los agentes implicados en esta industria: Inversores, trabajadores y Administraciones Públicas.

CUADRO 1
 PRODUCCION, VENTAS (*) Y EXPORTACION DE AUTOMOVILES DE TURISMO (UNIDADES)

EMPRESA	MAGNITUD	1986	1987	1988	1989
FASA	Producción	231.405	237.733	253.953	274.334
	Ventas	172.315	198.604	209.503	210.384
	Exportac.	68.764	29.158	54.811	77.716
FORD	Producción	256.873	263.387	266.565	293.927
	Ventas	98.235	140.647	144.958	159.312
	Exportac.	166.350	136.767	145.753	162.962
GENERAL MOTORS	Producción	304.090	294.090	354.208	369.727
	Ventas	100.140	131.170	153.006	168.598
	Exportac.	220.730	218.200	266.482	282.793
GRUPO P.S.A.	Producción	171.228	220.945	216.647	250.723
	Ventas	110.128	156.505	201.014	204.941
	Exportac.	63.628	81.146	59.141	87.672
GRUPO WOLKSWAGEN	Producción	318.303	386.421	406.594	449.904
	Ventas	131.288	163.119	194.611	220.764
	Exportac.	197.271	241.434	260.608	314.000
LAND-ROVER SANTANA	Producción				
	Ventas	6	420	868	1.301
	Exportac.				
MERCEDES	Producción				
	Ventas	3.613	5.160	5.696	6.324
	Exportac.				
NISSAN MOTOR IBERICA	Producción				
	Ventas	315	858	1.029	4.460
	Exportac.				

(*) Ventas de vehículos fabricados o importados por las empresas de ANFAC

Fuente: ANFAC y elaboración propia.

CUADRO 2
 PRODUCCION, VENTAS (1) Y EXPORTACION DE VEHICULOS INDUSTRIALES (2)
 (UNIDADES)

EMPRESA	MAGNITUD	1986	1987	1988	1989
FASA	Producción	49.362	74.822	85.635	94.513
	Ventas	38.359	50.310	57.962	59.396
	Exportac.	8.954	25.478	29.951	34.547
FORD	Producción	11.529	13.229	15.161	16.514
	Ventas	2.928	6.807	7.526	9.288
	Exportac.	10.511	11.843	13.626	16.469
GENERAL MOTORS	Producción	3.342	3.644	7.083	9.889
	Ventas	475	1.615	2.223	3.160
	Exportac.	3.327	3.195	6.404	9.081
GRUPO P.S.A.	Producción	72.898	79.558	89.527	113.197
	Ventas	27.346	36.343	43.523	51.738
	Exportac.	45.593	48.731	50.684	63.367
GRUPO WOLKSWAGEN	Producción	20.245	19.970	26.888	24.245
	Ventas	19.015	18.580	16.720	19.665
	Exportac.		4.532	9.144	7.526
LAND-ROVER SANTANA	Producción	26.706	28.662	28.445	24.308
	Ventas	11.734	12.017	12.023	10.189
	Exportac.	12.852	14.118	22.432	23.625
NISSAN MOTOR IBERICA	Producción	42.087	53.304	75.556	85.805
	Ventas	28.454	40.236	53.280	61.210
	Exportac.	12.852	14.118	22.432	23.625
MERCEDES	Producción	9.393	11.400	23.140	24.794
	Ventas	10.340	12.195	14.003	13.455
	Exportac.	1.113	1.547	12.872	16.211
ENASA	Producción	10.395	11.827	11.797	8.686
	Ventas	8.337	10.451	10.332	10.704
	Exportac.	1.021	2.163	3.044	1.616
R.V.I.	Producción	2.987	3.911	3.907	3.926
	Ventas	3.350	5.445	6.675	7.336
	Exportac.	64	24	5	

(1) Ventas de vehículos fabricados o importados por las empresas de ANFAC.

(2) Vehic. Ind. incluye: Todoterrenos, furgonetas, V.I. ligeros, V.I. peados y tractocamiones.

Fuente: ANFAC y elaboración propia.

CUADRO 3
 PRODUCCION, VENTAS (1) Y EXPORTACION DE AUTOBUSES Y AUTOCARES
 (UNIDADES)

EMPRESA	MAGNITUD	1986	1987	1988	1989
ENASA	Producción	1.275	996	899	964
	Ventas	1.078	995	711	1.018
	Exportac.	82	176	45	168
MERCEDES	Producción	31	37		
	Ventas	219	322	352	300
	Exportac.	2	4		
NISSAN MOTOR IBERICA	Producción	332	221	346	74
	Ventas	67	178	40	88
	Exportac.	184	106	225	12
R.V.I.	Producción	142	161	113	27
	Ventas	114	157	120	164
	Exportac.				

(1) Ventas de vehículos fabricados o importados por las empresas de ANFAC.

Fuente: ANFAC y elaboración propia.

CUADRO 4
 PLANTILLA DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DE VEHICULOS TURISMOS
 DURANTE LOS AÑOS 80.

EMPRESAS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
PEUGEOT-TALBOT	13.757	13.472	9.791	9.050	8.661	8.043	7.824	7.431	6.776	6.674
CITROEN HISPANIA	9.244	9.887	9.762	9.135	8.702	8.500	8.406	8.411	8.396	7.922
FASA RENAULT	22.027	21.952	21.813	21.714	21.586	20.539	19.725	19.862	18.904	18.335
FORD ESPAÑA	9.714	9.736	9.202	9.373	8.834	8.562	7.935	8.272	9.548	10.474
GENERAL MOTORS		2.611	7.267	8.900	8.331	8.262	8.100	8.351	9.130	9.387
SEAT-VOLKSWAGEN	31.682	25.500	25.235	25.170	23.610	21.500	22.197	21.358	23.777	23.847
TOTAL INDUSTRIA	86.424	83.158	83.070	83.342	79.724	75.406	74.187	73.685	76.531	76.639

Fuente: ANFAC

CUADRO 5
PRODUCTIVIDAD DEL FACTOR TRABAJO EN LA INDUSTRIA ESPAÑOLA
DEL AUTOMOVIL

EMPRESAS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
PEUGEOT-TALBOT	4,8	4,4	5,4	6,0	9,9	11,9	13,0	15,1	15,9	19,7
CITROEN HISPANIA	14,2	10,6	13,4	14,5	13,8	16,5	17,0	22,4	23,6	29,1
FASA RENAULT	15,6	13,6	15,0	14,4	11,1	12,0	13,7	15,7	18,0	20,1
FORD ESPAÑA	26,8	26,1	24,9	24,3	30,5	31,0	33,8	33,4	29,5	29,6
GENERAL MOTORS				27,7	31,2	33,5	37,9	35,6	39,6	40,4
SEAT-VOLKSWAGEN	9,4	8,1	9,7	9,9	11,8	14,9	15,2	18,9	18,2	19,9
TOTAL INDUSTRIA	12,7	11,1	12,1	14,7	15,7	17,8	19,3	21,6	22,5	24,7

Productividad = N.º Turismo fabricados por trabajador

Fuente: Martínez Sánchez, A. Boletín ICE, 1991

CUADRO 6
SALDO COMERCIO EXTERIOR POR ACTIVIDADES
(millones de ptas.)

BALANZA COMERCIAL	1985	1986	1987	1988	1989	1990
SUBBALANZA AGRICOLA	70.651	-23.155	57.507	15.982	-103.628	-129.688
SUBBALANZA ENERGETICA	-1.425.214	-692.085	-725.801	-574.389	-739.602	-751.839
SUBBALANZA INDUSTRIAL	385.360	-375.332	-1.165.917	-1.771.493	-2.418.619	-2.388.838
- Turismo		272.542	195.972	130.040	161.570	321.975
- Camiones de menos de 2 Tm.		29.507	18.220	48.109	51.027	58.297
- Camiones de más de 25 Tm.		-6.194	-14.741	11.728	-51.097	-31.088
- Camiones articulados	-12.130	-27.571	-41.883	-38.619	-27.274	
- Vehículos especiales		-4.610	-11.562	-10.509	-24.418	-31.915
- Autobuses		1.361	93	-866	-1.217	2.563
- Chasis con motor		-4.070	-6.416	-4.373	-5.589	-6.981
- Carrocerías y cabinas		-7	-132	406	249	141
- Partes, piezas y accesorios		-28.827	-69.595	-43.386	-51.042	-49.035
- Neumáticos		68.296	44.862	(n.d.)	33.641	29.139
- Motores*		-39.601	-67.476	-60.298	-69.100	-69.772
TOTAL SECTOR AUTOMOVIL	253.341	276.265	61.653	28.966	5.402	196.049
RESTO SECTOR INDUSTRIAL	132.019	-99.067	-1.104.263	-1.742.526	-2.413.216	-2.192.788
TOTAL BALANZA COMERCIAL	-969.203	-1.090.572	-1.834.211	-2.329.900	-3.261.849	-3.270.165

* Incluye motores no destinados a industrias de automoción.

Fuente: Elaboración propia sobre datos de la D.G. Aduanas.

CUADRO 7
PAISES DE DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE TURISMOS NUEVOS (UNIDADES)

PAISES	1986	1987	1988	1989	1990	%90/89
ALEMANIA R.F.	84.017	97.418	89.616	94.091	171.517	82,29
BELGICA	35.076	32.994	35.493	33.714	38.079	12,95
DINAMARCA	11.415	4.506	2.932	3.447	2.993	-13,17
FRANCIA	249.934	263.058	250.994	325.255	397.255	22,14
GRECIA	8.972	5.857	6.583	11.077	9.590	-13,42
IRLANDA	6.071	5.090	6.796	10.194	5.768	-43,42
ITALIA	137.128	144.682	133.909	202.009	271.679	34,49
PAISES BAJOS	35.282	26.712	19.935	25.282	28.673	13,41
PORTUGAL	15.891	26.989	71.342	69.233	66.919	-3,34
REINO UNIDO	91.411	100.067	130.623	123.166	88.583	-28,08
TOTAL CEE	675.197	707.373	748.223	897.468	1.081.056	20,46
AUSTRIA	5.136	4.439	6.482	6.291	8.107	28,87
SUIZA	12.439	9.913	10.535	14.019	15.313	9,23
OTROS	9.230	10.278	10.906	9.593	8.899	-7,23
EUROPA	702.002	732.003	776.146	927.371	1.113.375	20,06
AFRICA	3.090	6.640	1.144	1.096	1.452	32,48
AMERICA	949	1.582	617	1.499	1.352	-9,81
ASIA-OCEANIA	16.901	14.261	20.105	19.976	10.440	-47,74
OTRAS UNID. DEST. IND.	0	2	36	8	0	-
MATRICULA TURISTICA	310	0	0	0	0	-
TOTAL GENERAL	723.252	754.488	798.048	949.950	1.126.619	18,60

Fuente: Elaboración ANFAC sobre datos D.G. Aduanas.

CUADRO 8
PAISES DE DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE VEHICULOS
INDUSTRIALES NUEVOS (UNIDADES)

PAISES	1986	1987	1988	1989	1990	%90/89
ALEMANIA R.F.	76	532	3.177	4.171	4.162	-0,22
BELGICA	134	355	450	599	1.435	139,57
DINAMARCA	883	324	122	543	418	-23,02
FRANCIA	52.052	53.490	71.298	89.059	86.766	2,57
GRECIA	867	1.387	777	1.474	1.839	24,76
IRLANDA	1.152	1.404	1.256	3.533	2.266	-35,86
ITALIA	1.563	3.021	15.517	15.478	13.099	-15,37
PAISES BAJOS	645	733	614	881	1.206	36,89
PORTUGAL	986	2.319	9.785	10.105	10.005	-0,89
REINO UNIDO	8.172	5.745	10.579	7.225	1.352	-81,29
TOTAL CEE	66.530	69.310	113.575	133.068	122.548	-7,91
OTROS	321	545	1.200	1.348	1.843	36,72
EUROPA	66.851	69.855	114.775	134.416	124.391	-7,46
AFRICA	525	1.502	1.885	1.323	1.497	13,15
AMERICA	1.237	1.019	428	256	338	32,03
ASIA-OCEANIA	624	217	718	1.865	2.187	17,27
OTRAS UNID. DEST. IND.	0	2	0	2	0	-100,00
TOTAL GENERAL	69.237	72.595	117.806	137.862	128.413	-6,85

Fuente: Elaboración ANFAC sobre datos D.G. Aduanas.

CUADRO 9
ZONAS DE DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE AUTOBUSES Y AUTOCARES
(UNIDADES)

PAISES	1986	1987	1988	1989	1990	%90/89
CEE	46	34	534	121	151	24,79
RESTO EUROPA	13	2	4	0	8	-
EUROPA	59	36	538	121	159	31,40
AFRICA	307	105	14	5	147	-
AMERICA	203	231	253	126	37	-70,63
ASIA-OCEANIA	36	25	49	41	27	-34,15
TOTAL GENERAL	605	397	854	293	370	26,28

Fuente: Elaboración ANFAC sobre datos D.G. Aduanas.

CUADRO 10
PAISES DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE TURISMOS NUEVOS (UNIDADES)

PAISES	1986	1987	1988	1989	1990	%90/89
ALEMANIA R.F.	31.319	54.635	96.394	136.898	122.041	-10,85
BELGICA	30.675	59.526	60.827	56.386	41.452	-26,49
DINAMARCA	1	1	99	4	9	125,00
FRANCIA	6.210	32.434	56.436	48.172	53.291	10,63
GRECIA	0	3	61	230	275	19,57
IRLANDA	11	10	0	0	1	
ITALIA	37.758	73.440	90.383	86.251	87.580	1,54
PAISES BAJOS	1.618	2.392	3.121	4.225	4.246	0,50
PORTUGAL	931	3.726	7.132	15.863	14.546	-8,30
REINO UNIDO	10.145	15.786	16.650	18.639	2.559	-86,27
TOTAL CEE	118.668	241.953	331.103	366.668	326.000	-11,09
R.D. ALEMANIA	792	36	781	216	288	33,33
RUMANIA	130	532	1.286	671	407	-39,34
SUECIA	1.393	1.160	1.152	1.355	1.170	-13,65
CHECOSLOVAQUIA	1.443	1.550	765	1.464	718	-50,96
URSS	2.629	4.082	4.535	8.784	7.425	-15,47
OTROS	56	807	2.000	3.626	2.310	-36,29
EUROPA	125.111	250.120	341.622	382.784	338.318	-11,62
AFRICA	0	0	0	1	9	-
AMERICA	53	140	226	641	570	-11,08
JAPON	6.485	12.882	12.386	16.529	21.014	27,13
OTROS	7	6	1	373	915	145,31
ASIA-OCEANIA	6.492	12.88	12.387	16.902	21.929	29,74
OTRAS UNID. DEST. IND.	3	25	3	0	0	-
TOTAL GENERAL	131.659	263.173	354.238	400.328	360.826	-9,87

Fuente: Elaboración ANFAC sobre datos D.G. Aduanas.

CUADRO 11

PAISES DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE VEHICULOS INDUSTRIALES NUEVOS
(UNIDADES)

PAISES	1986	1987	1988	1989	1990	%90/89
ALEMANIA R.F.	3.447	9.004	11.372	15.734	21.853	38,89
BELGICA	2.211	3.831	4.091	4.606	4.846	5,21
DINAMARCA	1	2	38	31	2	-93,55
FRANCIA	730	1.858	3.530	4.383	3.280	-25,17
GRECIA	0	0	0	2	2	0,00
IRLANDA	0	0	0	4	0	-
ITALIA	6.030	10.809	14.412	15.694	11.782	-24,93
PAISES BAJOS	685	1.657	2.541	2.385	2.113	-11,40
PORTUGAL	638	3.108	4.804	8.376	6.083	-27,38
REINO UNIDO	593	1.304	4.599	7.589	7.882	-1,63
TOTAL CEE	14.335	31.573	45.387	58.804	57.843	-1,63
YUGOSLAVIA	294	154	319	372	5.353	1338,98
SUECIA	1.252	2.443	2.724	2.970	1.849	-37,74
OTROS	215	184	860	350	204	-41,71
EUROPA	16.096	34.354	49.290	62.496	65.249	4,41
AFRICA	0	1	10	34	2	-94,12
AMERICA	64	299	434	964	574	-40,46
JAPON	1.528	1.831	2.694	3.168	2.258	-28,72
OTROS	6	9	34	31	23	-25,81
ASIA-OCEANIA	1.534	1.840	2.728	3.199	2.281	-28,70
OTRAS UNID. DEST. IND.	2	0	0	6	0	-
TOTAL GENERAL	17.696	36.494	52.462	66.699	68.106	2,11

Fuente: Elaboración ANFAC sobre datos D.G. Aduanas.

CUADRO 12
ZONAS DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE AUTOBUSES NUEVOS (UNIDADES)

PAISES	1986	1987	1988	1989	1990	%90/89
EUROPA	101	202	353	625	533	-14,72
AMERICA	1	28	2	3	5	66,67
ASIA-OCEANIA	1	0	4	47	150	219,15
TOTAL GENERAL	103	250	359	675	688	1,93

Fuente: Elaboración ANFAC sobre datos D.G. Aduanas.

CUADRO 13
IMPORTACIONES DE TURISMOS POR CILINDRADA
(Millones de Ptas.)

CILINDRADA	1988	1990	%
1. MOTOR DE ENCENDIDO POR CHISPA			
De menos de 1000 cc.	10.381	8.377	1,87
Entre 1000 y 1500 cc.	45.194	72.943	9,59
Entre 1500 y 3000 cc.	254.464	304.004	67,87
De más de 3000 cc.	12.847	15.829	3,53
2. MOTOR DE ENCENDIDO POR COMPRESION			
De menos de 1500 cc.	933	354	0,08
Entre 1500 y 2500 cc.	40.604	67.591	15,09
De más de 2500 cc.	5.314	8.788	1,96
3. OTROS MOTORES			
	41	39	0,01
TOTAL TURISMOS.....	369.781	447.928	100,00

CUADRO 14
EXPORTACIONES DE TURISMOS POR CILINDRADA
(Millones de Ptas.)

CILINDRADA	1988	1990	%
1. MOTOR DE ENCENDIDO POR CHISPA			
De menos de 1000 cc.	58.554	56.390	7,51
Entre 1000 y 1500 cc.	359.376	519.750	69,20
Entre 1500 y 3000 cc.	33.924	57.824	7,70
De más de 3000 cc.	180	481	0,06
2. MOTOR DE ENCENDIDO POR COMPRESION			
De menos de 1500 cc.	7.759	15.238	2,03
Entre 1500 y 2500 cc.	38.063	90.931	12,11
De más de 2500 cc.	3.605	10.410	1,39
3. OTROS MOTORES			
	12	16	0,00
TOTAL TURISMOS.....	501.477	751.044	100,00

Fuente: D.G. Aduanas

CUADRO 15
MATRICULACION DE TURISMOS

PAISES	1986	1987	1988	1989	1990	%90/89
ALEMANIA R.F.	2.829.438	2.915.654	2.807.939	2.831.740	3.040.783	7,38
BELGICA	395.039	406.239	427.172	439.756	473.506	7,67
DINAMARCA	169.386	124.097	88.603	78.435	80.654	2,83
FRANCIA	1.911.521	2.105.180	2.217.149	2.274.307	2.309.130	1,53
GRECIA	96.181	74.180	75.700	102.270	115.480	12,92
IRLANDA	59.760	54.219	60.788	75.000	82.252	9,67
ITALIA(1)	1.825.383	1.976.537	2.184.324	2.362.462	2.347.443	-0,64
LUXEMBURGO	32.737	32.371	33.655	34.172	38.422	12,44
PAISES BAJOS	560.411	556.574	483.289	495.653	502.732	1,43
PORTUGAL	114.226	129.243	227.084	192.962	188.113	-2,51
REINO UNIDO	1.882.474	2.013.693	2.215.574	2.300.944	2.008.934	-12,69
ESPAÑA	689.051	928.264	1.056.235	1.123.972	982.144	-12,62
TOTAL CEE	10.565.607	11.316.251	11.877.512	12.311.673	12.169.593	-1,15
ESTADOS UNIDOS	11.459.345	10.277.949	10.638.800	9.902.996	8.998.538	-9,13
JAPON	3.146.023	3.274.800	3.717.359	4.403.749	5.102.659	15,87

(1) Ventas

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados.

CUADRO 16
MATRICULACION DE VEHICULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES

PAISES	1986	1987	1988	1989	1990	%90/89
ALEMANIA R.F.	143.340	152.959	161.712	174.184	204.521	17,42
BELGICA	34.688	38.548	39.436	40.939	48.817	19,24
DINAMARCA	44.740	37.814	22.766	21.604	23.031	6,61
FRANCIA	390.573	418.066	429.477	448.409	446.983	-0,32
GRECIA	28.042	30.674	29.700	42.948	30.075	-29,97
IRLANDA	14.829	13.347	15.125	21.587	23.340	8,12
ITALIA(1)	105.391	124.202	144.535	157.208	159.437	1,42
LUXEMBURGO	1.673	1.932	2.246	2.856	3.066	7,35
PAISES BAJOS	80.070	85.256	60.230	60.277	68.932	14,36
PORTUGAL	32.054	49.673	57.269	70.627	75.831	7,37
REINO UNIDO	291.210	312.730	356.783	371.104	293.473	-20,92
ESPAÑA	161.613	211.332	250.499	283.891	266.105	-6,27
TOTAL CEE	1.328.223	1.476.533	1.569.778	1.695.634	1.643.611	-3,07

ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

CUADRO 17
MATRICULACION POR MARCAS DE AUTOMOVILES DE TURISMO

MARCAS	1989			1990		
	FAB. NAC.	IMPORT.	TOTAL	FAB.NAC.	IMPORT.	TOTAL
FASA-RENAULT	209.932	7.628	217.560	155.330	10.317	165.647
FORD ESPAÑA	128.182	31.903	160.085	117.868	23.974	141.842
GENERAL MOTORS	86.926	74.546	161.472	78.358	55.121	133.479
CITROEN HISPANIA	83.265	1.460	84.725	71.694	4.123	75.817
PEUGEOT-TALBOT	75.743	42.073	117.816	67.225	37.123	104.348
GRUPO PSA	159.008	43.533	202.541	138.919	41.246	180.165
SEAT	113.392	0	113.392	98.190	0	98.190
VOLKSWAGEN	24.521	67.274	91.795	16.564	63.365	79.929
AUDI	0	19.631	19.631	0	21.337	21.337
GRUPO SEAT-VW-AUD	137.913	86.905	224.818	114.754	84.702	199.456
MERCEDES	0	13.451	13.451	0	12.477	12.477
NISSAN MOTOR IBERIC	0	5.225	5.225	0	8.933	8.933
SUZUKI (LAND ROVERS)	0	1.318	1.318	0	2.110	2.110
ALFA ROMEO	0	16.020	16.020	0	12.930	12.930
AUSTIN	0	6.679	6.679	0	5.056	5.056
B.M.W.	0	13.901	13.901	0	13.735	13.735
FIAT	0	56.665	56.665	0	57.422	57.422
LADA	0	4.049	4.049	0	4.387	4.387
LANCIA	0	9.145	9.145	0	13.520	13.520
MAZDA	0	738	783	0	1.962	1.962
MITSUBISHI	0	2.124	2.124	0	2.222	2.222
ROVER	0	5.649	5.649	0	5.984	5.984
TOYOTA	0	3.092	3.092	0	5.055	5.055
VOLVO	0	5.346	5.346	0	8.199	8.199
OTRAS MARCAS	9	14.085	14.094	32	9.531	9.563
TOTAL MERCADO	721.970	402.002	1.123.972	605.261	376.883	982.144

Fuente: Elaboración ANFAC sobre datos D.G. Tráfico.

CUADRO 18
MATRICULACION DE VEHÍCULOS NUEVOS POR TIPO Y PROCEDENCIA

TIPO DE VEHICULO	ORIGEN	1988	1989	1990	%90/89
TURISMOS	F. Nacional	711.742	721.970	605.261	-16,17
	Importación*	352.013	402.002	376.883	-6,25
	TOTAL	1.063.755	1.123.972	982.144	-12,62
DERIVADOS DE TURISMO	F. Nacional	117.325	121.423	110.611	-8,90
	Importación*	1.032	3.787	5.044	33,19
	TOTAL	118.357	125.210	115.655	-7,63
TODO TERRENO	F. Nacional	21.121	23.427	24.043	2,63
	Importación*	9.183	12.608	16.826	33,45
	TOTAL	30.304	36.035	40.869	13,41
FURGONETAS	F. Nacional	40.324	42.290	37.188	-12,06
	Importación*	24.829	33.874	33.402	-1,39
	TOTAL	65.153	76.164	70.590	-7,32
VEH.INDUS.LIGEROS	F. Nacional	6.600	8.492	8.477	-0,18
	Importación*	7.102	7.898	8.112	2,71
	TOTAL	13.702	16.390	16.589	1,21
VEH.INDUS. PESADOS	F. Nacional	5.680	6.484	5.464	-15,73
	Importación*	7.503	8.005	7.140	-10,81
	TOTAL	13.183	14.489	12.604	-13,01
TRACTOCAMIONES	F. Nacional	4.323	4.284	3.332	-22,22
	Importación*	2.660	5.102	4.677	-8,33
	TOTAL	6.983	9.386	8.009	-14,67
AUTOBUSES Y AUTOCARES	F. Nacional	1.296	1.157	971	-16,08
	Importación*	863	2.030	818	-59,70
	TOTAL	2.159	3.187	1.780	-43,87
TOTAL VEHICULO		1.313.596	1.404.833	1.248.249	-11,15

Fuente: Elaboración ANFAC sobre datos D.G. Tráfico.

(*).- En 1988 incluye Usados de Importación.

CUADRO 19
GRADO DE MOTORIZACION

PAISES	POBLACION 31-12-1989	PARQUE TURISMOS	PARQUE INDUS. Y AUTOB.	TURISMOS /1000HAB.	INDUS. Y AUTOB. /1000 HAB.
ALEMANIA R.F.	62.100.000	30.152.399	1.927.246	486	31
BELGICA	9.938.000	3.697.353	383.041	372	39
DINAMARCA	5.133.000	1.597.341	302.692	311	59
FRANCIA	56.161.000	23.010.000	4.748.000	410	85
GRECIA	10.033.000	1.532.858	697.857	153	70
IRLANDA	3.515.000	773.396	138.915	220	40
ITALIA	57.541.000	24.300.00	2.082.000	422	36
LUXEMBURGO	377.00	177.011	16.776	470	44
PAISES BAJOS	14.849.000	5.371.366	556.789	362	37
PORTUGAL	10.320.000	1.474.267	433.964	143	42
REINO UNIDO	57.205.000	22.427.725	3.309.705	392	58
ESPAÑA	38.811.000	11.467.727	2.426.979	295	63
TOTAL CEE	325.893.000	125.981.443	17.023.964	386	52
ESTADOS UNIDOS	248.762.000	144.375.000	44.294.000	580	178
JAPON	123.116.000	32.621.046	22.472.082	265	183

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados.

CUADRO 20
FISCALIDAD DEL AUTOMOVIL EN LA CEE

ESTADO MIEMBRO	IVA (%)	I.s/MATRICULACION	I.s/CIRCULACION	I.s/HIDROCARBUROS	
				Ptas/l. (1990)	IVA(%)
ALEMANIA	14	2.100	s.cilindrada y o.f.	42	14
BELGICA	25/33	2.400	s.p.f.	43	25
DINAMARCA	22	Hasta 316.000	s. peso bruto	54	22
ESPAÑA	28	4.000	s.p.f.	44	
FRANCIA	22	1.260*cv fiscal	s.p.f. y o.f.	59	19
GRECIA	8	s.p.f.	s.p.f.	26	36
IRLANDA	21	s.p.f.	s. cilindrada	52	21
ITALIA	19/38	12.600	s.p.f.	76	19
LUXEMBURGO	12	1.500	s. cilindrada	31	12
HOLANDA	19	Hasta 350.000	s.peso bruto y o.f.	45	19
PORTUGAL	17	s.p.f.	s. peso y cilindrada	56	8
REINO UNIDO	18	s.p.f.	18.500	36	18

s.p.f.: Según potencia fiscal

c.f.: Otros factores.

Fuente: Monreal Lasheras A. Boletín ICE, 1991.

BIBLIOGRAFIA

- AGUIAR, M. (1991): La demanda de automóviles de turismo: una aproximación a sus factores determinantes. En ICE, Revista de Economía. Diciembre, págs. 4027-4035.
- ANFAC: Memorias Anuales. Madrid.
- ANDRÉS, R. DE y PADRINO, L (1991): La importancia económica del sector de automoción en España. En ICE, Revista de Económica. Diciembre, págs. 4005-4010.
- CARGADOR G. (1991): Informe del sector automóviles y vehículos industriales. En Actualidad Económica. Octubre.
- CASAMAYOR, R. (1991): Los coches seguirán abaratándose por culpa de la enorme competencia y del Mercado Unico comunitario. En El País, 20 de diciembre.
- CASTAÑO C. (1986): Entorno internacional de la industria del automóvil. En Economía Industrial. Noviembre.
- COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1991): Panorama de la industria comunitaria 1991-1992. Luxemburgo.
- COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1991): Política industrial europea para los años 1990. Boletín de las Comunidades Europeas. Suplemento 3/91. Luxemburgo.
- DIEZ ALVAREZ, J.A. (1988): Automoción: alcanzar la fiscalidad única. En Dirección y Progreso. Mayo-junio.
- ESTAIRE, J. (1991): El automóvil y el medio ambiente: La contaminación atmosférica producida por las emisiones de gases procedentes de vehículos a motor y su legislación. En ICE, Revista de Economía. Diciembre, págs. 4104-4108.
- FERNANDEZ-LAGUILHOAT E. (1991): La industria del automóvil en la CEE. En ICE, Revista de Economía. Diciembre, págs. 3983-3992.
- GUAL, J. (1987): La industria del automóvil y las políticas de integración de mercado en la CEE. En Economía Industrial. Noviembre.
- JOUCHOU Y. (1991): El sector español y el Mercado Unico. En Cinco Días. Martes, 10 de diciembre. Pág. 9.
- MICIT (1990): Informe sobre la Industria española. Madrid.
- MINER (1989): Informe sobre la Industria de la CEE. Madrid.
- SATINET, C. (1988): Europa unida frente a la competencia. En Dirección y Progreso. Mayo-junio.
- SMITH, A. (1991): Barreras no arancelarias en el mercado europeo de automóviles a partir de 1992. En ICE, Revista de Economía. Octubre.
- TAPP, J. y NAEGELI, P. (1990): Forecasting for the Automotive Industry. International Automotive Review. Marzo. MCP University Press.