

# LA ECONOMIA DEL AUTOMOVIL EN LA CE

## LOS RETOS DE LA INTEGRACION EUROPEA

■ JAVIER CASARES



**E**l sector de la automoción tiene una considerable relevancia económica que no siempre ha sido adecuadamente estudiada. Se puede afirmar que la "economía del sector del automóvil está por escribirse". (Aunque entre la literatura reciente sobre el tema hay que destacar el número monográfico del Boletín de Información Comercial Española de diciembre de 1991).

Para contribuir a enjugar este déficit de análisis se ha elaborado este breve artículo donde se pretenden plantear algunos rasgos recientes del sector y de sus perspectivas de cara al desarrollo del mercado único europeo.

### LA DECADA DE LOS 80

Las principales tendencias del sector de automoción en España durante los años 80 se pueden sintetizar en torno a los siguientes puntos:

- Evolución positiva en el cuatrienio 1986-89, con ruptura en 1990, de los niveles de **producción**. En los años anteriores destaca el bienio negro 1981-82. En 1989 se alcanza una producción de 2.045.557 vehículos, que sitúan a España en la cuarta posición europea por detrás de Alemania, Francia e Italia.

- La **facturación** se cuadruplica con

amplitud durante la década de los 80, pasando de 557.194 millones de pesetas en 1980 a 2,39 billones de pesetas en 1989. La participación sectorial en el PIB (Producto Interior Bruto) alcanza el 5,3% en 1989.

- En materia de **empleo directo** hay que señalar la notable estabilidad de las cifras desde 1986. En la década de los 80 se redujo ligeramente el empleo al pasar de 113.721 personas en 1980 a 97.963 en 1989. El **empleo total**, incluyendo el inducido, es de muy difícil cuantificación, pero puede llegar a multiplicar por 20 las cifras indicadas y suponer cerca del 20% de la población ocupada en España.



- Debe destacarse la creciente **externalización** de actividades y las tendencias hacia la **desintegración vertical**.

- La aportación tributaria del sector es considerable. En términos agregados, el transporte por carretera supone 2,2 billones de pesetas -en 1989- de los que aproximadamente el 80% proviene del sector de automoción. La adquisición y posesión de vehículos supone alrededor de 500.000 millones de pesetas en ingresos fiscales para el erario público.

La recaudación impositiva vinculada con el automóvil supone el 23% de la recaudación total de las Administraciones Públicas (18% del sector de automoción y 5% de la actividad de transporte) y el 53% de los impuestos indirectos (42 y 11% respectivamente).

- En materia de **comercio exterior** hay que señalar que en el período 1975-85 el sector de vehículos de transportes y accesorios ocupa el tercer lugar (detrás de los de maquinaria de oficina y ordenadores y de la extracción de combustibles y minerales) en el orden de progresión de las exportaciones. Las importaciones, en el período considerado, ocupan el segundo lugar en crecimiento con una tasa de variación del 175%.

En el cuatrienio 1986-89, las importaciones de automóviles crecieron en un 580%, superando claramente la tasa de crecimiento de las importaciones de bienes de consumo, que alcanzaron un 269% en el mismo periodo. En la vertiente de las exportaciones, siempre entre 1986 y 1989, también el sector automovilístico ocupa un lugar preeminente, con un crecimiento del 69%, superior al de la media de los bienes de consumo, que se situó en un 38%.

En términos relativos, la industria automovilística ha pasado de suponer el 8,8% de las exportaciones en 1985 al 11,7% de 1989.

Por su parte, el comportamiento del mercado durante 1990 y 1991 se caracterizó por una fuerte contracción de la demanda interna, compensada por la evolución positiva de las exportaciones. La pérdida de mercado se ha concentrado en la fabricación nacional. Los automóviles de importación, si bien no aumentaron de forma significativa las ventas (0,5%), han conseguido afrontar mejor la recesión. Piénsese que en 1986 la demanda dirigida a productos de importación suponía un 17,8% del total, mientras que en 1990 se situó en torno al 39%. Las causas de esta

caída de la demanda son, entre otras, las siguientes:

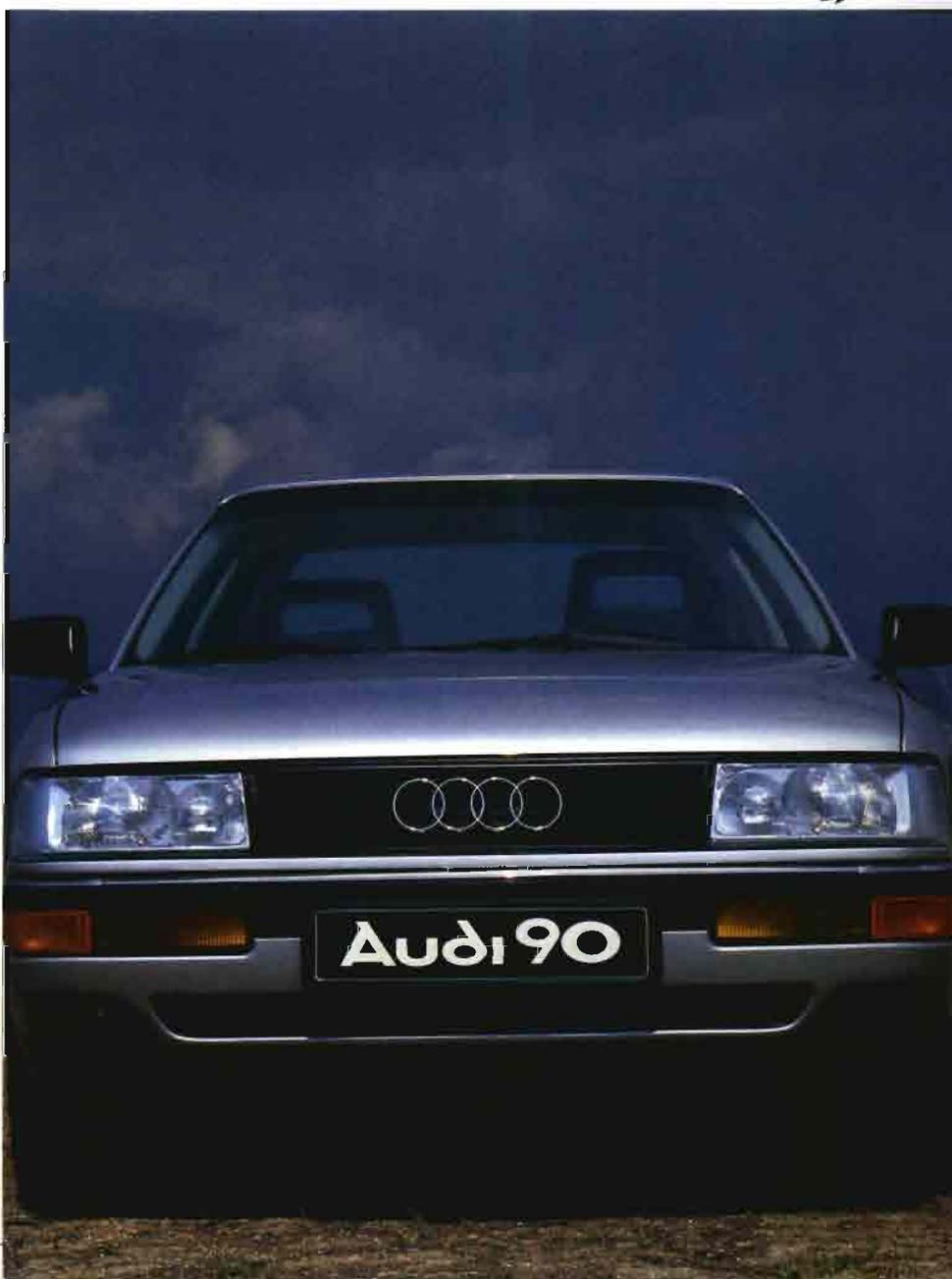
- El enfriamiento general de la economía española.

- La política crediticia restrictiva y los elevados tipos de interés.

- La incertidumbre derivada de la crisis del Golfo.

- La actividad de espera de los compradores ante la posible modificación del IVA.

- Aumento de la demanda de auto-



**CARACTERISTICAS DE LOS MERCADOS DE LOS SECTORES INDUSTRIALES CLASIFICADOS EN FUNCION DEL CRECIMIENTO DE SU DEMANDA**

Sectores	Penetración de Importaciones C.E. (1)	Dispersión de precios C.E. (2)	Indice de cambio intra industrial C.E. (3)	Barreras no arancelarias C.E.	Peso de las 5 mayores empresas C.E. (4)	Rentab. grandes empresas C.E. (5)
<b>DEMANDA FUERTE</b>						
Aeronáutica	58,90	17,10	83,70	Medias	65,60	--
Maquinaria de oficina y ordenador	67,70	7,44	71,30	Fuertes	65,30	--
Química	43,04	10,72	72,70	Medias	41,50	21,90
P. Farmacéuticos	18,70	32,65	54,26	Fuertes	28,70	--
Instrumentos de precisión	52,70	13,99	99,70	Débiles	--	--
<b>DEMANDA MEDIA</b>						
Caucho y plásticos	29,20	17,85	67,57	Medias	--	22,80
<b>VEHICULOS</b>						
<b>AUTOMOVILES</b>	<b>43,10</b>	<b>10,61</b>	<b>57,62</b>	<b>Medias</b>	<b>65,50</b>	<b>15,90</b>
Material Ferroviario	8,70	21,74	--	Fuertes	--	--
Papel y edición	27,90	19,65	64,31	Débiles	12,10	23,70
Maquinaria y equipos mecánicos	51,20	11,74	46,92	Medias	13,70	25,40
<b>DEMANDA DEBIL</b>						
Siderurgia	35,97	--	54,48	Débiles	27,50	6,90
Metales no Féreos	70,70	--	84,99	Débiles	--	13,10
Productos minerales no metálicos	20,70	21,44	51,36	Medias	22,30	16,00
Textil y cuero	58,62	20,59	94,74	Medias	--	20,40
Calzado y vestido	51,70	12,05	84,79	Medias	--	--
Madera y muebles	32,16	8,18	63,01	Débiles	--	15,00
Otras manufacturas	60,00	17,00	91,66	Medias	--	1,30

**CUADRO Nº 1**

- (1) Porcentaje que representan las importaciones totales (comunitarias y extracomunitarias) sobre la demanda interior.
- (2) Coeficiente de variación de los precios en las economías comunitarias, expresados en porcentajes.
- (3) Índice de Gluble y Lloid.
- (4) Porcentaje sobre la producción del sector.
- (5) Beneficios sobre recursos propios.

móviles de segmentos más elevados en calidad, con elasticidad de precio más reducida (La oferta nacional se ha vinculado con las gamas baja y media-baja).

Circunstancias todas ellas que solo comenzaron a demostrar una cierta recuperación en el último trimestre de 1991 y los primeros meses de 1992.

**PERSPECTIVAS DE CARA AL MERCADO UNICO**

Aproximándonos al panorama relativo de la industria automovilística española en relación con el proceso de integración europea, podemos observar las características de diversos mercados de sectores industriales en el cuadro 1. Destaca el hecho de que

la penetración de importaciones en el sector automovilístico está un 43,10% por encima de los restantes sectores de demanda media (salvo el sector de maquinaria y equipo mecánico). También se pone de manifiesto un índice de comercio intraindustrial más bien bajo (57,62%) y un grado de concentración relativo bastante elevado (65,50%).



Siguiendo con las previsiones sectoriales de cara al mercado único, hay que señalar que el artículo 31 del Acta de Adhesión de España a la CE planteaba un proceso de desarme arancelario en 7 años que afectaba a todo el sector industrial. También se pactó un desarme arancelario y comercial para determinados capítulos. Por ejemplo, se estableció la vía de la apertura de unos contingentes de automóviles con derechos reducidos del 17,4%. Esta aceptación suponía una anticipación del desarme arancelario. Otros aspectos de interés se referían a la desaparición de las restricciones cuantitativas, la política comercial común frente a terceros países, la armonización de los ajustes fiscales...

Los principales efectos que la incorporación de España a la CE han supuesto ya para la industria automovilística

nacional se concretan en los siguientes aspectos:

- Considerable incremento de las **importaciones** de automóviles. El aumento de la cuota de mercado de los vehículos importados previsiblemente continuará en los próximos años.

- Las **exportaciones** se han enfrentado con una situación diferente, debido a que el desmantelamiento arancelario se ha producido sobre una protección comercial reducida y además el entorno de sobrecapacidad no ha beneficiado a España. Sin embargo, en los últimos años, se han conseguido buenos resultados en base a la competitividad existente en los productos de las gamas baja y medio-baja.

- En términos **fiscales**, la introducción del IVA (Impuesto sobre el Valor Añadi-

do) ha supuesto -dado su carácter neutral- la desaparición de la desgravación fiscal y la consiguiente prima encubierta. En sentido contrario, las importaciones tienen un considerable abaratamiento como consecuencia de la supresión del ICGI (Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores).

- Sin embargo, hay que tener en cuenta la incidencia del desmantelamiento arancelario en el crecimiento de las importaciones de partes, piezas y componentes. Es decir, habrá que analizar la **protección efectiva** del sector.

- Las **directivas comunitarias** no parece que tengan gran importancia en la actividad de los fabricantes de automóviles. A este respecto se puede consultar el cuadro 2, en el que se observa que el impacto de las directivas parece



ser -según el análisis Mckinsey- relativamente reducido.

Respecto al horizonte que plantea el mercado único vamos a estudiar, en primer lugar, las principales conclusiones del **Informe Cecchini**, elaborado en 1988, para posteriormente realizar algunos comentarios adicionales sobre la situación comparativa de la industria automovilística española.

El informe Cecchini -cuyo título original es "El coste de la no Europa"- analiza los costes y beneficios económicos derivados del mercado único a partir de 1992. Entre otros aspectos, analiza los costes para el sector servicios y para el sector industrial de los mercados fragmentados. Dentro del sector industrial examina con mayor detenimiento las actividades de telecomunicaciones, productos alimenticios, textiles y confección, productos farmacéuticos y fabricación de automóviles. En relación con esta última, se señalan una serie de obstáculos que impiden la integración europea y se plantean las perspectivas de ahorros en costes. A continuación se muestran los principales aspectos concretos analizados en ambas vertientes.

### OBSTACULOS A LA INTEGRACION

En forma abreviada se señalan las siguientes barreras:

#### - Fiscales

. Niveles de tributación sobre la venta de coches distintos en virtualmente todos los países de la CE.

. Políticas divergentes sobre el reembolso del IVA por compras de vehículos de empresas.

. Distorsiones de las condiciones competitivas por exceso de ayuda a las empresas "líderes nacionales". (Subvenciones, préstamos, inyecciones de capital, depreciaciones de la deuda).

. Uso de incentivos fiscales en algunos países (Alemania, Luxemburgo, Paí-

ses Bajos, Dinamarca) para estimular las ventas de vehículos adaptados a normas diferentes de emisión de gases y ruidos.

#### - Físicas

. Exigencia de documentos de inspecciones en las fronteras interiores de la CE, con retrasos que se traducen en pérdidas de tiempo y de dinero en el envío de piezas y repuestos.

. Diferencias en las normas sobre comunicaciones entre los Estados miembros de la CE, que impiden la cooperación en el desarrollo y producción de vehículos.

#### - Técnicas

. Falta de un procedimiento único de aprobación tipo para toda la CE, lo que origina una duplicación costosa de vehículos y pruebas y pérdida de tiempo.

. Exigencias nacionales particulares para el equipo de los vehículos: por ejemplo, intermitentes laterales en Italia, asiento reclinable para el conductor en Alemania Occidental, volante en el lado derecho e iluminación para la niebla en el Reino Unido, luces amarillas en los faros delanteros en Francia y reflectantes únicos traseros en Alemania.



### SUMARIO DE DIRECTIVAS COMUNITARIAS DE CARA AL MERCADO UNICO SOBRE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCION

Categorías y objetos	Número de directivas	Impacto en los oferentes	Razones
<b>Técnicas</b>			
Igualar diferencias técnicas en la CEE	10	Medio	Gran parte de Los estándares han sido armonizados. La aplicación exhaustiva puede crear nuevas oportunidades.
<b>Físicas</b>			
Facilitar el tráfico aduanero en la CEE	7	Bajo	Los costes aduaneros no han tenido gran incidencia
<b>Fiscales</b>			
Armonizar el IVA y otras obligaciones	11	Bajo	(x)
<b>Otros aspectos</b>			
	10	Bajo	Hace referencia a temas menores

CUADRO Nº 2

Fuente: Mckinsey analysis

(x) En España la posible disminución del IVA si puede tener notables repercusiones

**PREVISION DE AHORRO EN LOS COSTES FIJOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTA CON EL MERCADO UNICO**

CUADRO Nº 3

Ahorros en costes fijos	Millones de Ecus
Herramientas	571,7
Ingeniería	700,7
Provisión de garantía	175,3
Administración/Financiación	213,3
Publicidad	42,3

Fuente: Checchini (1988)

**PERSPECTIVAS DE AHORRO EN LOS COSTES**

Como es lógico, las ganancias máximas de un mercado integrado de la CE, dependen también de la evolución de otras actividades. Piénsese en la relevancia de un sector de telecomunicaciones totalmente integrado o de la eliminación de la burocracia fronteriza como factores que facilitarían considerablemente el comercio de componentes de la industria automovilística.

Para los 90 componentes del automóvil estudiados, la investigación muestra que la industria europea de suministros está proporcionando muchos de los componentes más importantes en cantidades por debajo de los 500.000 juegos al año. La producción subóptima surge en parte a causa de que los fabricantes de coches están contratando el suministro de una sola parte o el montaje con varios suministradores, y en parte porque existen demasiados modelos de coches.

La reducción del número de plataformas podría provocar importantes economías de escala.

Estas plataformas son diseños de chasis de automóviles en las que se montan los componentes básicos de rodadura, suspensión y dirección, y que mediante relativamente pocos cambios, pueden ser utilizadas para diferentes modelos de coches. Actualmente se utilizan

30 plataformas en los coches de turismo que producen las seis principales fábricas (BMW, Volvo, Renault, Fiat y General Motors), pero en las condiciones del mercado pretendido para 1993, se podrían reducir a 21, con posible compartición entre varios fabricantes.

Según la investigación, las economías en los costes unitarios podrían alcanzar en torno al 5%, o algo más de 2.600 millones de Ecus (Unidades de Cuenta Europea) para los fabricantes de la Comunidad en su conjunto. Este ahorro derivaría de la reducción de costes como resultado de la supresión de las barreras de la CE, pero sobre todo de economías de escala procedentes de la reducción en el número de plataformas.

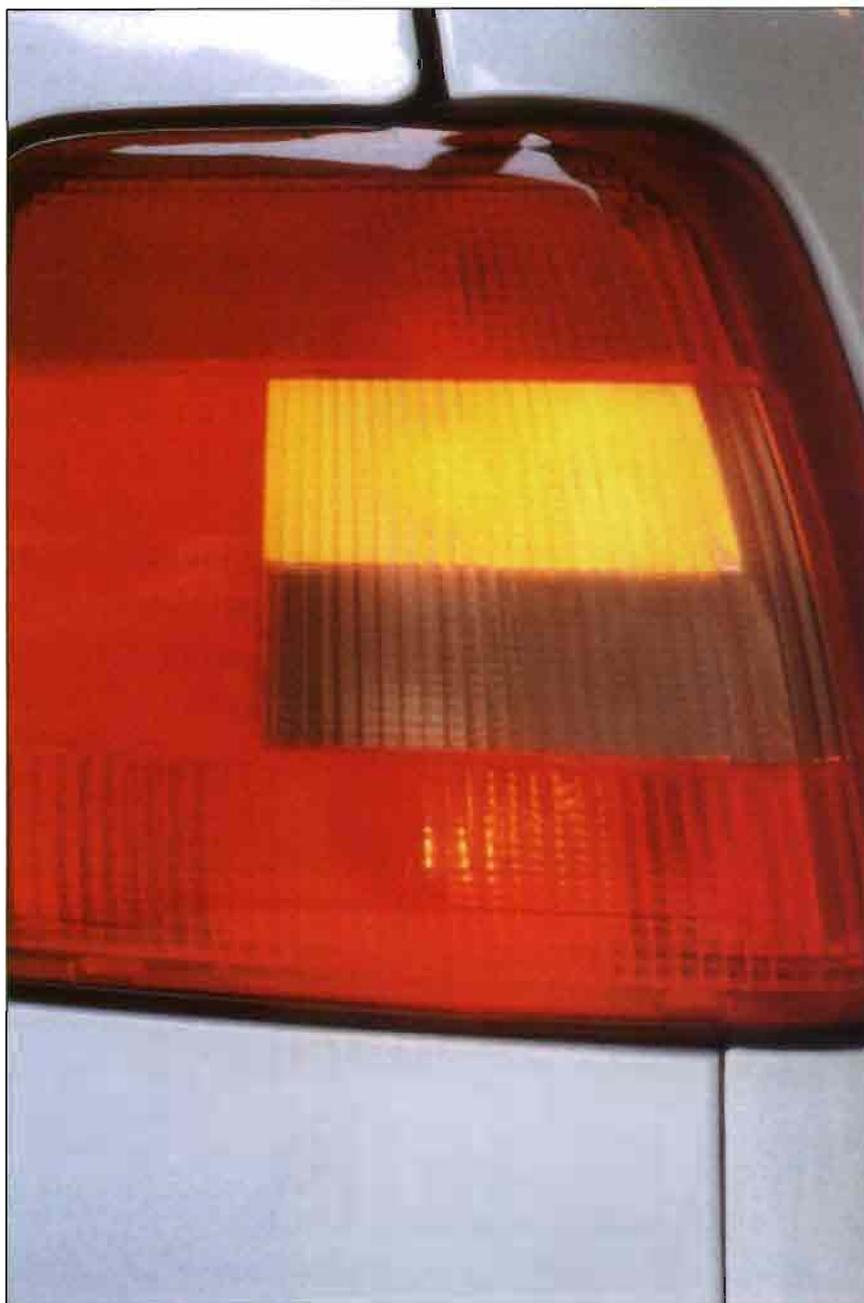
La cifra citada de 2.600 millones de Ecus puede desglosarse a través de otro prisma, en términos de ahorros en costes fijos y variables, respectivamente. Los ahorros en costes variables, de casi 900 millones de Ecus, resultarían esencialmente de una reducción de 826 millones de Ecus en costes de mano de obra. Esto refleja un considerable aumento en la productividad de la misma, resultado en sí de una racionalización de la organización de la producción.

En cuanto a los ahorros de 1.700 millones de Ecus en costes fijos, su desglose se presenta en el cuadro 3.

A estas ganancias hay que añadir las derivadas del incremento potencial en las ventas a resultar de las reducciones en los precios. Se ha estimado que la demanda de coches de la CE podría aumentar en torno a medio millón de unidades, simplemente a causa de la reducción de precios relacionada con la eliminación de las fronteras que persigue el mercado único.

En el plano teórico general se apunta también en el informe que en determinadas industrias se requiere un impulso competitivo de tal manera que se active un **círculo virtuoso**. La mayor competencia esti-





fenómeno más influyente. (Piénsese en las absorciones de Seat y Alfa Romeo). Sin embargo, esto no ha llevado a una reducción notable de las gamas de modelos por la puesta en común de las plataformas.

- La flexibilidad de la producción junto con el mantenimiento de la eficiencia y de los precios relativamente bajos deben ser las principales armas de la industria automovilística española.

- En términos relativos, Francia, Reino Unido, Italia y España han requerido pérdida de empleo mientras que Alemania ha aumentado la ocupación sectorial. Los necesarios aumentos de la productividad pueden provocar algunas caídas adicionales en el empleo directo. (Aunque en los últimos años se ha observado una cierta estabilidad en España).

- Se requieren importantes cambios en los sistemas y niveles de formación de los trabajadores para conseguir mejorar la productividad y también para conseguir hacer frente al reto de la calidad y la seguridad.

- Las inversiones en alta tecnología son absolutamente necesarias en todos los países europeos. Los sistemas CAM y CAD están incrementando su importancia y España no puede perder su posición relativa en un mercado en el que se prevén crecimientos relativamente reducidos (No superiores al 1 ó 2% anuales).

□

JAVIER CASARES.

Profesor titular de Economía Aplicada.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

**Cecchini (1988):** "Europa 1991". Una apuesta de futuro. Alianza Editorial.

**Costa M.T. (1991):** "El sector automovilístico frente a los cambios en la organización industrial en España 1991. Balance." Colegio de Economistas. Madrid.

**Cuadrado et alia (1990):** "El crecimiento regional español ante la integración europea". Instituto de Estudios de Prospectiva.

**Dirección General III:** "The FFC Automotive Industry 1988". Industrial Outlook. Mimeografiado. **Características de los mercados de los sectores industriales clasificados en función del crecimiento de su demanda**

mula la innovación europea y, a su vez, la innovación estimula la competitividad europea.

LA VERTIENTE ESPAÑOLA

En relación con la situación comparativa de la **industria automovilística española** se pueden pergeñar los siguientes puntos de reflexión:

- El entorno europeo general no es favorable por la presión competitiva ja-

ponesa y la crisis de sobrecapacidad que se abate sobre Europa.

- Los costes enormes que implica actualmente la puesta en marcha de nuevos modelos -reclamados por el mercado cada vez con mayor frecuencia- son difíciles de financiar y han impulsado a la industria a reducir sus costes por un proceso de integración mundial, y por la creación de empresas con participación común.

- La integración mundial es el