

# Análisis del Sector

*Este análisis ha sido realizado por Miguel Aguilar Esteban, Director Económico de ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), Doctor en Ciencias Económicas por la Facultad de CC.EE. de la Universidad Complutense de Madrid, Ingeniero Industrial por la ETSII de la Universidad Politécnica de Madrid y Diplomado en "Fiscalidad de la Empresa" por el Centro de Formación del Banco de España.*

*Miguel Aguilar es también Consejero Delegado del Instituto de Estudios de Automoción (IEA). Es Vocal del Comité de Coyuntura de la CEOE, del Comité de Estadísticas de ACEA, del Comité de Política Industrial y Económica de OICA, así como del Centro de Predicción Económica de la Universidad Autónoma de Madrid.*

*Asimismo es Profesor en la Facultad de CC.EE. de la Universidad Complutense de Madrid y autor de numerosos estudios y artículos sobre aspectos económicos del sector de automoción, y ponente destacado en distintos seminarios, cursos, jornadas, etc. relacionados con el sector del automóvil.*



**E**l año 2002 se ha cerrado con descensos en la matriculación de todo tipo de vehículos. En lo que respecta a los turismos, el comportamiento del mercado en el último trimestre ha permitido moderar la caída del conjunto del año que se ha situado en un 6,6% con 1.331.878 turismos matriculados. A pesar de este retroceso interanual, las ventas alcanzadas constituyen la cuarta mejor cifra de la historia del sector, por lo que no cabe calificar de negativos los resultados de 2002. Por otra parte, los fuertes incrementos de matriculación en los últimos años (11,6% en 1997; 17,3% en 1998; 17,9% en 1999 y un 3,2% en 2001) no eran indefinidamente sostenibles, sobre todo en un contexto de menor crecimiento económico, menor creación de empleo y fuerte caída de la confianza del consumidor. El resto de los segmentos también se han visto afectados por la desaceleración económica con recortes significativos en vehículos todo terreno (7,5%), comerciales ligeros (4,9%) y camiones pesados y autobuses (3,1%).

**LAS VENTAS ALCANZADAS CONSTITUYEN LA CUARTA  
MEJOR CIFRA DE LA HISTORIA DEL SECTOR,  
POR LO QUE NO CABE CALIFICAR DE NEGATIVOS  
LOS RESULTADOS DE 2002**

Por otro lado, la producción de vehículos ha superado en el año 2002 los 2,8 millones, de los que más de 2,2 millones corresponden a turismos. Estos resultados suponen un incremento de aproximadamente un 2,5% en turismos y un descenso del 8,7% en vehículos industriales, manteniendo prácticamente invariable el número global de unidades producidas.

La progresiva sustitución de modelos antiguos cuyo reemplazo no entró en producción hasta la segunda parte del año, así como la atonía de la exportación que absorbe el 81% de los vehículos fabricados en España, han condicionado la evolución de la producción durante el año. En lo que respecta a la exportación, la debilidad de los principales mercados de destino, como Alemania, Francia o Italia, ha provocado una desaceleración en esta variable que presentará tasas de variación muy similares a las de la producción, con caídas del orden del 8,4% en industriales y aumentos cercanos a dos puntos porcentuales.

En relación con la evolución del mercado en 2002, hay que señalar también que en una coyuntura económica desfavorable y con grandes dosis de incertidumbre, los consumidores posponen su decisión de invertir en bienes duraderos como los automóviles de turismo. En este sentido, está claro que la reducción de la fiscalidad es una medida que se ha demostrado eficaz y que además nos acercaría a la situación normal en otros países similares. Por otra parte, y teniendo en cuenta la vejez relativa de nuestro parque, sería necesaria una ampliación del actual plan Prever.

Otro tema que se ha suscitado durante el pasado año, ha sido la posibilidad de traslado a otros países de alguna o algunas plantas de fabricación radicadas actualmente en España. Actualmente, los grandes grupos multinacionales realizan el reparto de la producción entre las distintas plantas según criterios de eficiencia y competitividad. Esto supone que las fábricas españolas, para poder competir con otras del mismo grupo, deben saber adaptarse a las exigencias del mercado. Afortunadamente nuestras plantas están siendo seleccionadas para la fabricación de nuevos modelos, lo que demuestra la confianza que las matrices están depositando en sus instalaciones. Sin embargo, no hay que olvidar que para competir a medio y largo plazo con otros países en los que los costes, en especial los laborales y logísticos, son más bajos, debe crearse un marco general favorable que permita incrementar su flexibilidad y eficiencia para superar ese diferencial.



En este sentido hay que valorar que la experiencia adquirida a lo largo de los 50 años que la industria de automoción lleva instalada en España, le permite disponer de una mano de obra muy preparada, una organización eficiente en las empresas fabricantes y una industria auxiliar potente e integrada dentro del proceso productivo. Gracias a ello todas nuestras fábricas se sitúan entre las 15 primeras del mundo según los rankings internacionales de productividad. Por otro lado, España dispone de un mercado potencial considerable, que se acerca a 1,5 millones de turismos y a más de 300.000 vehículos industriales, que resulta muy atractivo para los fabricantes, que venden alrededor de un 40% de la producción nacional en este mercado. Por último, no cabe olvidar que España cuenta con una estructura económica diversificada y moderna así como con una gran estabilidad económica y política, lo que nos da una solvencia importante a la hora de recibir inversiones industriales. ❖

## Datos Nacionales

Producción		
	ENERO-NOVIEMBRE	
	2002	% CRECIMIENTO
<b>Automóviles de turismo</b>	<b>2.123.777</b>	<b>1,2</b>
<b>Todo terreno</b>	<b>47.459</b>	<b>-17,2</b>
Comerciales ligeros	369.644	-3,1
Furgones	62.511	-32,4
Industriales ligeros	41.474	-12,2
Industriales pesados	14.569	-0,3
Tractocamiones	6.781	-2,8
Autobuses y autocares	1.306	-2,5
<b>Total vehículos industriales</b>	<b>496.285</b>	<b>-8,8</b>
<b>Total vehículos</b>	<b>2.667.521</b>	<b>-1,2</b>

Fuente: ANFAC

Exportación		
	ENERO-NOVIEMBRE	
	2002	% CRECIMIENTO
<b>Automóviles de turismo</b>	<b>1.705.429</b>	<b>0,3</b>
<b>Todo terreno</b>	<b>31.062</b>	<b>-21,4</b>
Comerciales ligeros	333.097	-3,0
Furgones	55.497	-30,6
Industriales ligeros	29.822	-9,2
Industriales pesados	11.292	0,5
Tractocamiones	3.778	-16,8
Autobuses y autocares	772	-6,4
<b>Total vehículos industriales</b>	<b>434.258</b>	<b>-8,2</b>
<b>Total vehículos</b>	<b>2.170.749</b>	<b>-1,9</b>

Fuente: ANFAC

Matriculación		
	Enero-Noviembre	
	2002	% crecimiento
<b>Automóviles de turismo</b>	<b>1.331.878</b>	<b>-6,6</b>
<b>Todo terreno</b>	<b>73.766</b>	<b>-7,5</b>
Comerciales ligeros	106.042	-7,0
Furgones	87.622	-4,9
Industriales ligeros y medios	9.136	-5,5
Industriales pesados	9.746	-0,9
Tractocamiones	16.447	-1,6
Autobuses y autocares y microbuses	3.142	-9,3
<b>Total vehículos industriales</b>	<b>232.135</b>	<b>-5,6</b>
<b>Total vehículos</b>	<b>1.637.779</b>	<b>-6,5</b>

Fuente: Elaborado por ANFAC/IEA en base a datos DGT

## ANFAC

### ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES

ES UNA ASOCIACIÓN SIN ÁNIMO DE LUCRO QUE REPRESENTA A LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE VEHÍCULOS Y QUE TIENE COMO PRINCIPAL OBJETIVO EL FOMENTAR EL ADECUADO DESARROLLO DEL SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA. COMO ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PROMUEVE ACTIVAMENTE LA COLABORACIÓN ENTRE LOS ASOCIADOS EN TODOS LOS ASPECTOS NECESARIOS PARA EL PROGRESO DEL SECTOR, ESPECIALMENTE EN LOS DE CARÁCTER TÉCNICO Y ECONÓMICO, ASUMIENDO LA REPRESENTACIÓN Y GESTIÓN COLECTIVA ANTE LA ADMINISTRACIÓN Y ANTE TODA CLASE DE ENTIDADES E INSTITUCIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS. EN EL CASO DE ANFAC HAY QUE SEÑALAR QUE, A DIFERENCIA DE OTRAS ASOCIACIONES EMPRESARIALES, NO TIENE CARÁCTER PATRONAL, ES DECIR, NO TIENE RESPONSABILIDADES EN LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA, QUE ES COMPETENCIA EXCLUSIVA DE CADA UNO DE SUS MIEMBROS ASOCIADOS.