

# Las estadísticas del automóvil

D. Miguel Aguilar Esteban

Consejero Delegado y Director General del Instituto de Estudios de Automoción (IEA)

El automóvil es sin duda alguna el bien de consumo más importante en la vida económica y social de los países desarrollados. La trascendencia económica de su producción, comercialización y utilización es de gran envergadura tanto en sus magnitudes monetarias como en la diversidad de sectores a los que implica.

**P**ara un país como España, que ha tenido la habilidad y la fortuna de hacerse con un porcentaje sustancial de la producción mundial de vehículos (4,2%, que le convierte en el tercer productor europeo y el séptimo mundial) y cuya estructura económica, aunque muy mejorada en las últimas décadas, continúa siendo débil, el peso sectorial de la automoción es fundamental: 6% del PIB, 22% de las exportaciones, 10% de la mano de obra incluyendo el empleo indirecto, etc. Como además la motorización española ha ido creciendo de manera sostenida en los últimos años hasta aproximarse a los ratios de los países UE más desarrollados (570 vehículos por mil habitantes y 44 matriculaciones/mil habitantes/año) es comprensible la atención que la sociedad en general y los medios de comunicación en particular prestan a la evolución de este sector y a sus principales indicadores estadísticos.

“La motorización española ha ido creciendo de manera sostenida en los últimos años hasta aproximarse a los ratios de los países UE más desarrollados”

Antes de abordar las variables que caracterizan el análisis estadístico sectorial, conviene destacar que el concepto de “sector de automoción” o “sector del automóvil” depende fundamentalmente del tipo de análisis que se desee realizar, siendo en general muy amplio en lo que respecta al análisis estructural, donde el interés se centra no sólo en la fabricación de todo tipo de vehículos sino también en los productos y servicios afines o relacionados (partes y piezas, comercialización y financiación, aseguramiento, construcción de

**CUADRO 1. DATOS ESTRUCTURALES**

| DATOS GENERALES   |             |
|---|-------------|
| <b>Industria fabricante de vehículos</b>  | <b>2005</b> |
| Nº de empresas instaladas en España   | 11          |
| Nº de fábricas en España  | 18          |
| Producción de vehículos   | 2.752.500   |
| Producción de turismos  | 2.098.168   |
| Producción de vehículos industriales  | 654.332     |
| Matriculación de vehículos  | 1.959.488   |
| Matriculación de turismos   | 1.528.877   |
| Matriculación de vehículos industriales   | 430.611     |
| Exportación de vehículos  | 2.247.303   |
| Exportación de turismos   | 1.705.434   |
| Exportación de vehículos industriales   | 541.869     |
| Parque de vehículos <sup>(2)(3)</sup>   | 25.158.244  |
| Parque de turismos  | 20.250.377  |
| Parque de vehículos industriales  | 4.907.867   |
| % exportación total sobre producción total  | 81,6        |
| % exportación vehículos sobre la exportación española (valor)   | 15,0        |
| % importación de vehículos sobre la importación española (valor)  | 7,8         |
| <b>Sector de automoción</b>   |             |
| % exportación del sector sobre la exportación española (valor)  | 22,2        |
| % importación del sector sobre la importación española (valor)  | 13,6        |
| Participación del sector en el PIB <sup>(1)</sup>   | 5,2         |
| % Empleo total (directo+indirecto) sobre población activa   | 9,6         |
| Facturación (en millones de euros)  | 46.825      |
| Beneficios (en millones de euros)   | 237         |
| Inversiones (en millones de euros)  | 1.750       |
| <b>DATOS ECONÓMICOS DEL SECTOR FABRICANTE DE VEHÍCULOS</b>  |             |
| Facturación (en millones de euros)  | 46.825      |
| Beneficios (en millones de euros)   | 237         |
| Inversiones (en millones de euros)  | 1.750       |
| Ratio beneficios sobre facturación  | 0,5         |
| Empleo directo  | 72.015      |
| <small> <sup>(1)</sup> Fabricación de vehículos, partes y piezas.<br/> <sup>(2)</sup> Facturación de las empresas fabricantes sobre el PIB.<br/> <sup>(3)</sup> No incluye el capítulo de otros vehículos.<br/> <sup>(4)</sup> A partir de 2003 cambio metodológico de la DGT en la estimación del parque.         </small> |             |
| <i>Fuente: Elaboración ANFAC/IEA</i>  |             |



infraestructuras, etc.). En los estudios de coyuntura por el contrario, el concepto se restringe mucho más, centrándose habitualmente en los datos correspondientes a la fabricación de vehículos. La agregación de éstos en “tipos” más o menos similares en cuanto a su función y carrocería, permite la elaboración de estadísticas en volumen (unidades), mucho más fiables para el análisis coyuntural que las de valor. En cualquier caso, las habituales clasificaciones de actividades económicas bien nacionales (CNAE) o bien europeas (NACE) sirven aceptablemente para delimitar de manera más precisa la definición sectorial a la que corresponden los indicadores, aunque siempre conviene especificar lo más claramente posible el ámbito sectorial al que se refieren las cifras.

Desde el punto de vista estructural, la información estadística sectorial procede fundamentalmente de las propias empresas y de los estudios y análisis realizados tanto por las Asociaciones de fabricantes (ANFAC en vehículos y SERNAUTO en piezas) como por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, que es el interlocutor sectorial en la Administración Pública. Las variables habituales son el porcentaje que el sector representa en el PIB, la cuota de importaciones/exportaciones, el empleo directo e indirecto, la inversión, los beneficios tanto absolutos como en ratios, presentándose estos indicadores bien en términos de nivel, en evolución a lo largo del tiempo o en comparación con otros sectores económicos nacionales o con el sector de automoción en otros países. En el cuadro 1 se reflejan algunos de los datos estructurales más recientes

(2005) para la automoción en general y la fabricación de vehículos en particular.

En lo que se refiere a los datos coyunturales del sector, los medios de comunicación recogen con gran profusión los relativos a la producción de vehículos y, sobre todo, los relativos a su consumo (matriculaciones) que son, sin duda, los de mayor impacto social, aunque los primeros tengan una repercusión económica mucho más crítica a corto y medio plazo ya que se relacionan directamente con el empleo y la inversión.

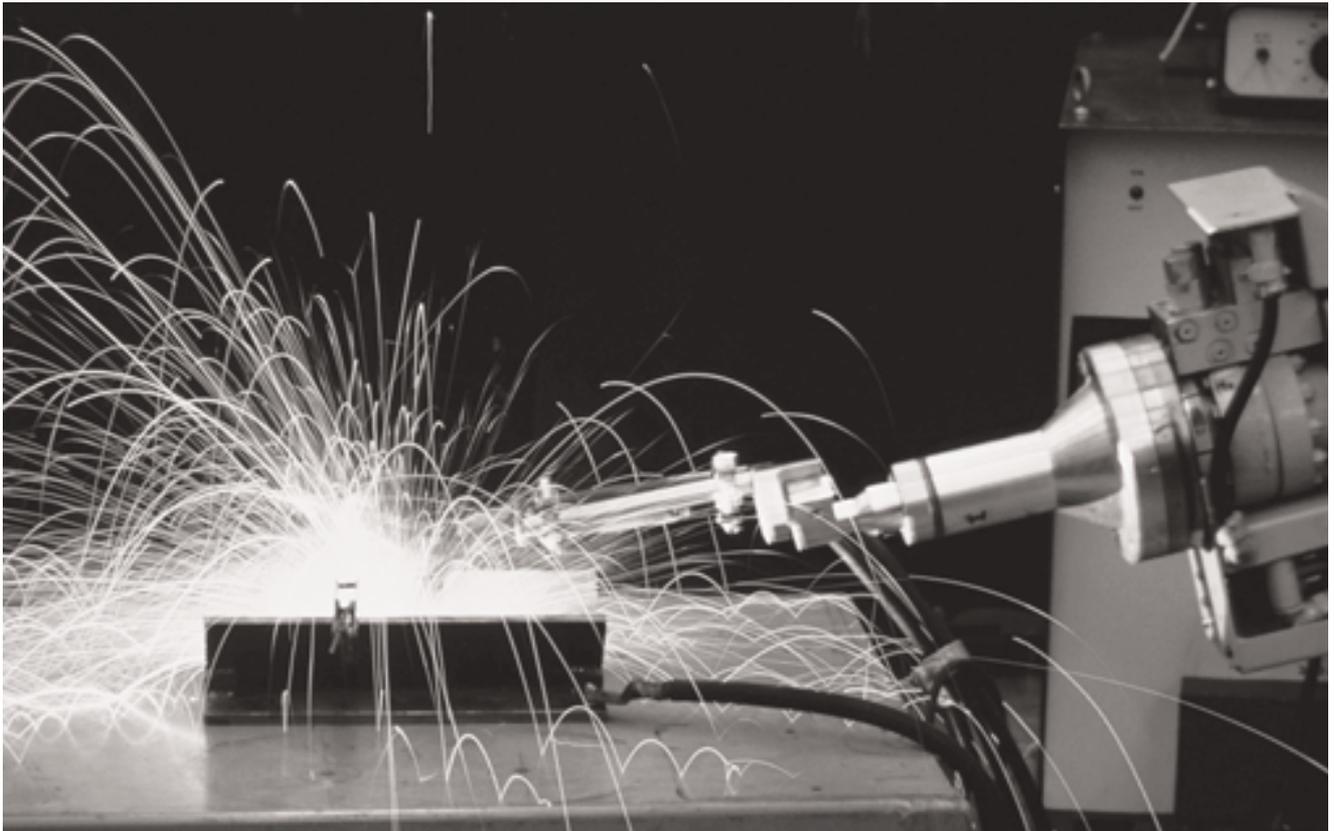
“ La información estadística sectorial procede de las propias empresas, las Asociaciones de fabricantes y del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio ”

En la actualidad, la amenaza de deslocalización que gravita sobre una industria madura y con alta intensidad de mano de obra hace especialmente interesante el seguimiento de las cifras de producción que, dejando aparte oscilaciones estacionales o tecnológicas –ligadas a los cambios de modelo-, constituyen indicadores importantes de la competitividad específica de cada una de las instalaciones productivas existentes en España. A este respecto cabe subrayar con satisfacción, no exenta de preocupación por el futuro, el significativo papel que las factorías españolas están jugando dentro de sus respectivas multinacionales y que les ha hecho acreedoras de sustanciales inversiones para la fabricación de nuevos modelos. En los cuadros adjuntos 2 y 3 se refleja la rela-

**CUADRO 2. MODELOS ASIGNADOS A LAS FÁBRICAS 2002-2005**

| Fábrica          | Marca            | Modelo                                 |
|------------------|------------------|--|
| Almusafes        | Ford, Mazda      | Fiesta, Mazda 2, Focus                 |
| PSA Vigo         | Citroën, Peugeot | Berlingo, Partner                      |
| PSA Madrid       | Citroën          | C3, Pluriel                            |
| Figueruelas      | Opel             | Meriva                                 |
| Palencia         | Renault          | Megane, Modus                          |
| Nissan Barcelona | Nissan           | Primastar, Terrano, Pathfinder, Navara |
|                  | Renault          | Trafic                                 |
| Linares          | Opel             | Vivaro                                 |
|                  | Santana          | Anibal                                 |
| Madrid           | Iveco            | Stralis, Eurotech, Eurotrakker         |
| Martorell        | Seat             | Ibiza, Córdoba, Altea, Toledo, León    |
| Vitoria          | DaimlerChrysler  | Viano                                  |

Fuente: ANFAC



ción de los modelos asignados a las plantas españolas de fabricación de vehículos en los últimos 4 años, así como los niveles de actividad productiva en el periodo 2002-2005 respectivamente.

## Las estadísticas de producción se desagregan normalmente en dos grupos de vehículos claramente diferenciados, automóviles de turismo y vehículos industriales”

Aunque de forma menos detallada que en el caso del consumo, las estadísticas de producción se desagregan normalmente en dos grupos de vehículos claramente diferenciados, tanto por sus características técnicas como por el tipo de demanda a la que responden: automóviles de turismo, en el que normalmente se suman, aunque en un renglón independiente, los vehículos todo terreno, y el grupo de vehículos industriales habitualmente diferenciado por tamaño (PMA) que a su vez está relacionado directamente con su morfología y tipo de utilización: comerciales ligeros, furgonetas, vehículos industriales y autobuses y autocares.

El otro gran renglón de las estadísticas, y como antes se apuntaba, el que mayor interés despierta en los medios de comunicación y en muchos analistas profesionales es el del consumo, es decir los datos de matriculación. Frente a la mayor lentitud de los datos de producción que dada su sensibilidad estacional deben tener un carácter al menos trimestral, cuando no semestral o anual, la estadística de matriculación constituye un indicador mensual que no sólo mide la evolución del mercado concreto del sector sino que se asocia de una manera consistente con otras variables macroeconómicas por el lado de la demanda. La propia volatilidad de la demanda de vehículos en un mercado ya maduro con altos niveles de motorización permite en cierta medida asociar esta variable a fenómenos menos aprehensibles directamente como la formación de expectativas por parte de los consumidores.

En el seguimiento de estos datos de consumo se combinan, por consiguiente, diversos intereses que incluyen aquellas entidades públicas y privadas que intervienen en el mismo (administraciones públicas, cuya fiscalidad reposa fuertemente en este producto, fabricantes y distribuidores de vehículos, entidades financieras, aseguradoras, distribuidores de productos petrolíferos, etc.) así como otros agentes económicos y sociales más volcados hacia el análisis y la previsión macroeconómica. La diferente desagregación requerida en los datos es la diferencia fundamental entre los dos grandes grupos de usuarios de estas estadísticas, estando los primeros mucho más interesados en el detalle del tipo de vehículo concreto que se matricula, de lo que dependerá su relación económica con

él, mientras que para los observadores macroeconómicos las preferencias son normalmente por aquel agregado que mejor se comporte desde el punto de vista de su correspondencia con otros fenómenos macroeconómicos. En el cuadro 4 se detalla la evolución de las matriculaciones de vehículos en España en el período 2002-2005 para la clasificación más habitual.

“El dato que más interés despierta en los medios de comunicación y en muchos analistas es el de matriculaciones”

Por otra parte, la caracterización del automóvil como un “bien de consumo duradero”, que es una convención a mitad de camino entre la inversión típicamente relacionada con las empresas y el consumo que corresponde básicamente a las economías domésticas, subraya el hecho evidente de que la adquisición del automóvil proporciona servicios a lo largo de muchos años, siendo, por consiguiente, su demanda típicamente dependiente del stock ya existente, es decir del parque de vehículos en circulación. El análisis y la predicción de la demanda de vehículos debe, por ello, apoyarse tanto en variables flujo como en variables fondo o stock, ya que la matriculación concreta de un período determinado –mes, trimestre, año-, será función tanto de las variables económicas habituales en cualquier bien de consumo (renta disponible, precios, tipo de interés, expectativas, etc.), como del nivel de motorización ya alcanzado por el conjunto social al que venga referida y, dentro de ese nivel de motorización, de las prestaciones

o “calidad” de los servicios que pueda proporcionar, especialmente representadas en muchos casos por su antigüedad, con el límite de los 10 años como frontera habitual.

Cabe, por último, destacar que la elaboración de las estadísticas de matriculación en casi todos los países del mundo es seguida muy de cerca por el propio sector, que vigila atentamente su fiabilidad y rigor dada la criticidad de la información que le reporta. En el caso español, como en muchos otros del ámbito europeo, las estadísticas de matriculación, que tienen como origen fundamental los datos aportados por los organismos públicos competentes en materia de tráfico (en España la DGT), son adaptados a los estándares de la industria por una entidad especializada, el Instituto de Estudios de Automoción (IEA), creada específicamente por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) para la potenciación de todos los informes y estudios cuantitativos y cualitativos que se entiendan necesarios para el mejor conocimiento y predicción de las variables fundamentales para el sector.

CUADRO 3. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA

| Sectores                              | 2002             | 2003             | 2004             | 2005             |
|---------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Turismos                              | 2.266.902        | 2.399.374        | 2.402.501        | 2.098.168        |
| Todo terreno                          | 50.760           | 49.388           | 46.240           | 84.002           |
| <b>Total</b>                          | <b>2.317.662</b> | <b>2.448.762</b> | <b>2.448.741</b> | <b>2.182.170</b> |
| <b>Vehículos industriales</b>         |                  |                  |                  |                  |
| Comerciales ligeros                   | 397.932          | 409.920          | 355.098          | 342.223          |
| Furgones                              | 71.560           | 107.115          | 134.908          | 152.764          |
| Industriales pesados y tractocamiones | 66.657           | 62.527           | 71.992           | 74.081           |
| Autobuses y autocares                 | 1.428            | 1.502            | 1.435            | 1.262            |
| <b>Total vehículos industriales</b>   | <b>537.577</b>   | <b>581.064</b>   | <b>563.433</b>   | <b>570.330</b>   |
| <b>Total</b>                          | <b>2.855.239</b> | <b>3.029.826</b> | <b>3.012.174</b> | <b>2.752.500</b> |

*Fuente: ANFAC/IEA*



CUADRO 4. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA

| Tipos                                   | 2002             | 2003             | 2004             | 2005             |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Turismos                                | 1.331.877        | 1.382.109        | 1.517.286        | 1.528.877        |
| Todo terreno                            | 73.734           | 82.978           | 98.655           | 120.443          |
| <b>Total</b>                            | <b>1.405.611</b> | <b>1.465.087</b> | <b>1.615.941</b> | <b>1.649.320</b> |
| <b>Vehículos industriales</b>           |                  |                  |                  |                  |
| Comerciales ligeros, furgones y pick-up | 193.632          | 213.165          | 234.266          | 265.364          |
| Indus. Ligeros y medios                 | 8.850            | 7.909            | 8.361            | 8.711            |
| Indus. Rígidos pesados y tractocamiones | 25.704           | 27.088           | 29.141           | 31.970           |
| AU autobuses y autocares y microbuses   | 3.146            | 3.280            | 3.635            | 4.123            |
| <b>Total vehículos industriales</b>     | <b>231.332</b>   | <b>251.442</b>   | <b>275.403</b>   | <b>310.168</b>   |
| <b>Total vehículos</b>                  | <b>1.636.943</b> | <b>1.716.529</b> | <b>1.891.344</b> | <b>1.959.488</b> |

*Fuente: Elaboración ANFAC/IEA sobre datos DGT*