



**UNIVERSIDAD DE JAÉN**  
*Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas*

Trabajo fin de Grado

# **EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA DURANTE LA CRISIS**

**Alumno: JOSÉ LUIS BUSTOS MARTÍNEZ**

**JUNIO, 2017**

## **RESUMEN**

El presente trabajo analiza uno de los sectores más importantes en nuestro país, como es el del automóvil. Para ello se estudiarán diferentes ámbitos como la producción (indicador de oferta), la matriculación (indicador de demanda), el sector exterior y el empleo.

El horizonte temporal será desde 2007 hasta 2016, para poder observar como se ha comportado este sector durante el período que ha estado presente la recesión económica que tanto ha afectado a España.

## **ABSTRACT**

This study analyzes one of the most important sector in our country, the motorcar. To achieve this, different aspects will be studied like production (offer indicator), registration (demand indicator), foreign trade and employment.

The timeline for this study will be from 2007 to 2016. This way, it will be posible to observe the evolution of the sector during the period of the recession that Spain has suffered.

## ÍNDICE

<b>ÍNDICE DE GRÁFICOS</b>	4
<b>ÍNDICE DE TABLAS</b>	5
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b>	5
<b>INTRODUCCIÓN</b>	6
<b>CAPÍTULO 1.INDICADOR DE OFERTA. PRODUCCIÓN</b>	7
1.1.OFERTA TOTAL EN ESPAÑA	7
1.2.PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE PASAJEROS EN ESPAÑA	8
1.3.COMPARATIVA INTERNACIONAL	9
1.4.VARIACIÓN 2015-2016	11
<b>CAPÍTULO 2.INDICADOR DE DEMANDA. MATRICULACIÓN</b>	13
2.1.TASAS E IMPUESTOS DE MATRICULACIÓN	13
2.2.DATOS DE MATRICULACIÓN EN ESPAÑA	14
2.3.UNA PERSPECTIVA REGIONAL	15
2.4.LA DEMANDA EN ANDALUCÍA	17
2.5.MATRICULACIÓN EN EUROPA	19
<b>CAPÍTULO 3.APOYO DEL SECTOR PÚBLICO AL AUTOMÓVIL</b>	23
3.1.EDAD MEDIA DEL PARQUE DE VEHÍCULOS DE ESPAÑA	23
3.2.PLANES DESARROLLADOS POR EL GOBIERNO	24

<b>CAPÍTULO 4.SECTOR EXTERIOR</b>	29
4.1.LA PARTICIPACIÓN DEL AUTOMÓVIL EN LA BALANZA COMERCIAL	29
<b>CAPÍTULO 5.EMPLEO EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL</b>	34
5.1.CLASIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN	34
5.2.ANÁLISIS DE LA OCUPACIÓN EN EL SECTOR	35
<b>CAPÍTULO 6.CONCLUSIONES</b>	38
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	40
<b>ANEXO. MATRICULACIÓN DE AUTOMÓVILES POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS, 2007-2016</b>	41

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.1. Producción total de vehículos de pasajeros y comerciales en España	7
Gráfico 1.2. Producción de vehículos de pasajeros, 2007-2016	8
Gráfico 1.3. Producción en Europa en el año 2016	9
Gráfico 1.4. Mayores productores de vehículos en el mundo, 2016	10
Gráfico 2.1. Matriculación de turismos a nivel nacional, 2007-2016	14
Gráfico 2.2. Matriculaciones en la comunidad autónoma andaluza	15
Gráfico 2.3. Número de matriculaciones en las provincias andaluzas	17
Gráfico 2.4. Matriculaciones en la Unión Europea, 2007-2016	19
Gráfico 2.5. Matriculaciones por países, 2007-2016	20
Gráfico 3.1. Edad media del parque de vehículos de España	23
Gráfico 4.1. Exportaciones españolas de automóviles en euros, 2007-2016	30
Gráfico 4.2. Exportaciones de automóviles de España a países de la UE, 2007-2016	31
Gráfico 4.3. Importaciones españolas de automóviles en euros, 2007-2016	32
Gráfico 5.1. Número de ocupados en el sector del automóvil dividido por sexo, 2007-2016	36

## **ÍNDICE DE TABLAS**

Tabla 1.1. Variación en 2016 con respecto a 2015 de la producción de automóviles de los mayores productores del mundo	12
Tabla 2.1. Variación media por comunidades autónomas, 2007-2016	16
Tabla 2.2. Variación en el número de matriculaciones por países, 2007-2016	21
Tabla 3.1. Porcentaje de vehículos con más de diez años, 2007-2016	24
Tabla 4.1. El sector del automóvil en la balanza comercial	33
Tabla 5.1. Participación de la ocupación en el sector por sexos	37

## **ÍNDICE DE FIGURAS**

Figura 5.1. Población de 16 y más años	34
--	----

## **INTRODUCCIÓN**

El sector del automóvil contribuye aproximadamente con un 10 por 100 al PIB español, según ANFAC. Debido a esto, se pone de manifiesto que es uno de los sectores más importantes de nuestro país. Además, la exportación de vehículos fabricados en España hacia otros países del resto del mundo, en concreto de la Unión Europea, no han parado de aumentar en estos últimos años, lo que provoca una considerable fuente de ingresos procedentes del exterior.

Es por ello que se va a proceder a analizar este sector desde diferentes ámbitos y, en concreto, durante el período en el que ha estado instaurada la recesión económica que ha afectado de manera profunda a nuestro país para poder analizar si ha afectado de igual manera en concreto al sector del automóvil.

Para conseguir el objetivo planteado, tras este breve introducción el trabajo se estructura en seis capítulos. En el primero, estudiamos la producción como indicador de oferta, a nivel nacional y ampliándolo al ámbito internacional para realizar una comparación. En el segundo, analizamos, por el lado de la demanda, la matriculación, para conocer los datos de la compra de vehículos en nuestro país y profundizando en Andalucía y sus provincias, además de una comparativa internacional.

En el tercer capítulo, examinamos las ayudas del sector público al sector, en concreto el Programa de Incentivos para el Vehículo Eficiente (PIVE), detallando sus características y sus objetivos alcanzados. En el cuarto, profundizamos en las exportaciones e importaciones españolas de automóviles y analizamos su participación en la balanza comercial.

En el quinto capítulo estudiamos el empleo dentro de este sector mediante la población que se encuentra ocupada dentro de él además de hacer una distinción entre sexos. En el último, destacamos las principales conclusiones que hemos alcanzado.

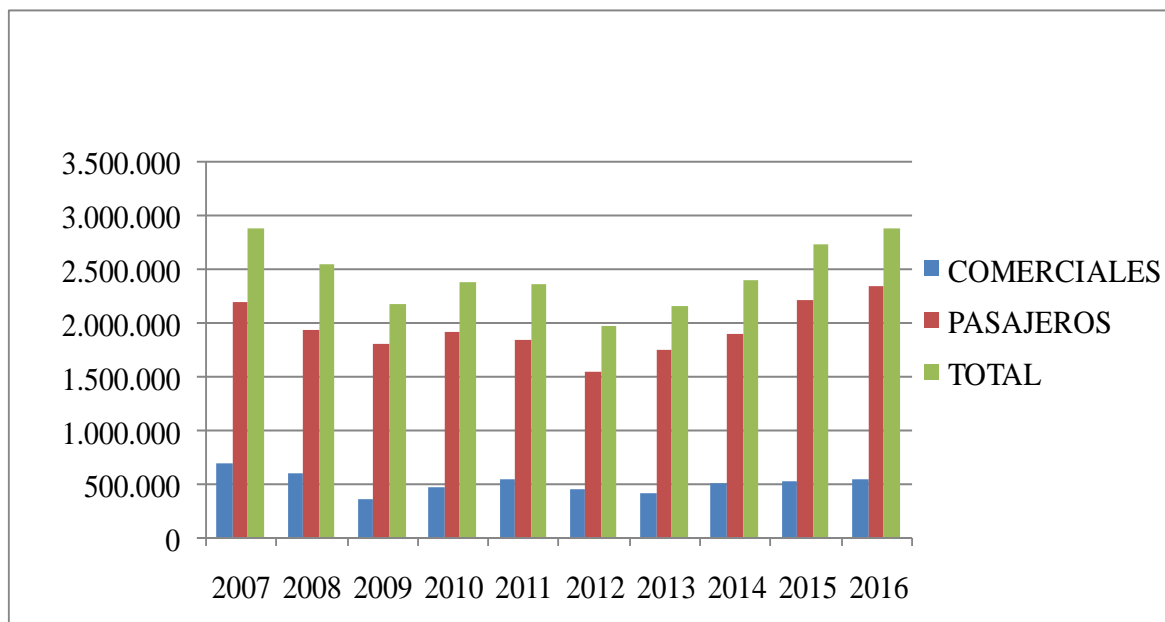
## **CAPÍTULO 1.INDICADOR DE OFERTA. PRODUCCIÓN**

### **1.1 OFERTA TOTAL EN ESPAÑA**

El sector de la automoción en nuestro país tiene gran relevancia en el desarrollo económico. Refiriéndonos a la producción, España se encuentra en los primeros puestos tanto a nivel europeo como mundial, demostrándolo con datos que veremos más adelante.

Si comenzamos a analizar desde 2007, año previo al inicio de la crisis, podemos comentar que la producción de vehículos en nuestro país, de pasajeros y comerciales, pasa de estar cerca de los tres millones (2.889.703) a situarse por debajo de los 2 millones en 2012 (1.979.179) según datos de la web datosmacro.com. En este período (2007-2012) es cuando se produce la mayor caída en niveles de producción de los últimos años. La mayor bajada se produce en 2012, tras haber experimentado altibajos hasta llegar hasta este año comentado.

**GRÁFICO 1.1 PRODUCCIÓN TOTAL DE VEHÍCULOS DE PASAJEROS Y COMERCIALES EN ESPAÑA**



Fuente: Datosmacro.com. Elaboración propia

En el gráfico 1.1 podemos ver los datos comentados anteriormente (verde), y se puede observar como, tras las subidas y bajadas sufridas en el período 2007-2012 hasta llegar al



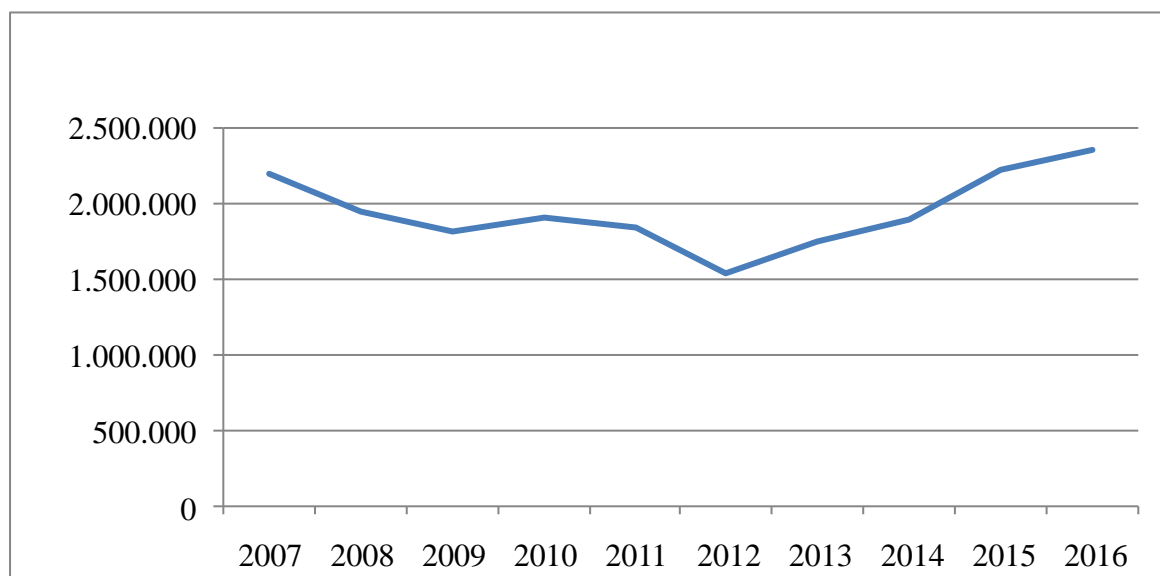
nivel mínimo en este último año, se aprecia una continua aceleración de la producción hasta el año 2016 en el que alcanzó los 2.885.922 vehículos producidos.

Además, el total analizado se divide entre vehículos de pasajeros y comerciales. Como se aprecia claramente, la mayor parte de los vehículos son de pasajeros, aspecto en el que profundizaremos a continuación, y son en los que mayor proporción colaboran a las subidas y bajadas de la producción. Un ejemplo lo podemos ver en el período 2013-2016, en el que los vehículos de pasajeros (rojo) aumentan cada año en cantidades considerables, mientras que los comerciales (azul) crecen en bastante menor proporción.

## **1.2. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE PASAJEROS EN ESPAÑA**

Debido a su gran participación en los datos de producción, vamos a analizar la producción de vehículos de pasajeros de forma más detallada.

**GRÁFICO 1.2. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE PASAJEROS, 2007-2016**



Fuente: Datosmacro.com. Elaboración propia

Como podemos observar en el gráfico 1.2, la producción de vehículos de pasajeros en nuestro país ha sufrido fuertes variaciones debido a la crisis económica padecida. Se puede apreciar como, en 2007, año previo a la crisis, según datosmacro.com, se situaba por encima de los 2 millones, concretamente 2.195.780 vehículos. Posteriormente, con su inicio, se bajó de la

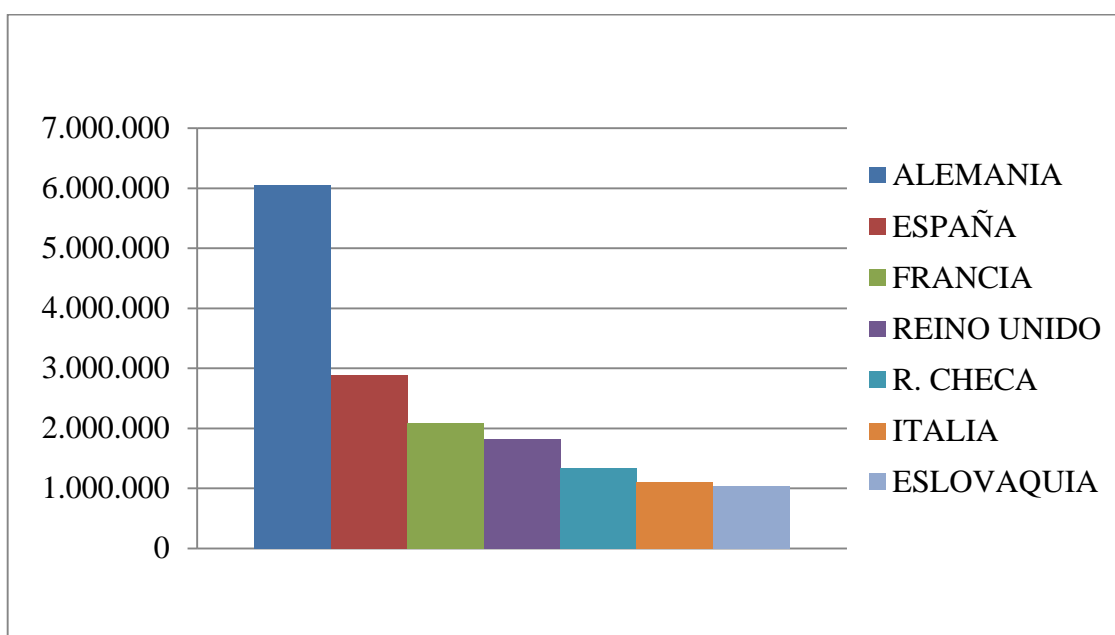
barrera de los 2 millones situándose su pico más bajo en este período en el año 2012 con una producción de 1.539.680.

Con el paso de estos últimos años se han ido recuperando los valores previos a la crisis hasta que en 2015 se volvió a alcanzar los 2 millones hasta situarse, finalmente, en 2016, en 2.354.117 vehículos, dato incluso superior al de 2007, lo que demuestra la mejoría registrada en este sector en el ámbito de la producción.

### **1.3. COMPARATIVA INTERNACIONAL**

A nivel europeo, España se sitúa en los puestos más altos en lo que a niveles de producción se refiere.

**GRÁFICO 1.3. PRODUCCIÓN EN EUROPA EN EL AÑO 2016**



Fuente: Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA). Elaboración propia

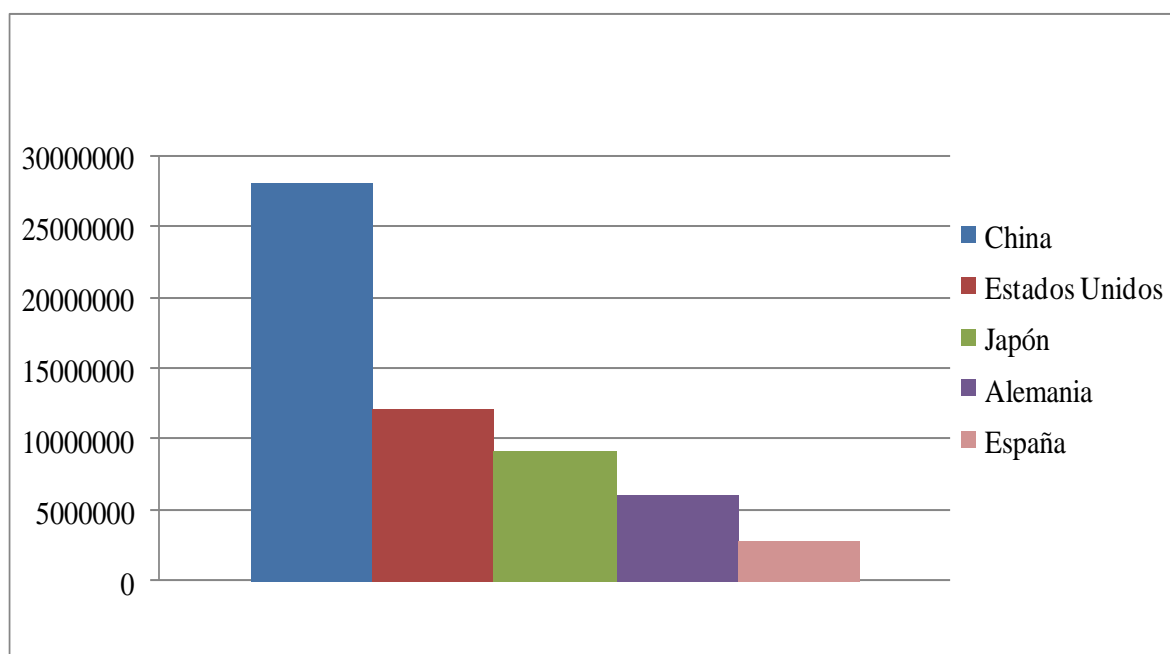
Situado en segunda posición, como indica el gráfico 1.3 (rojo), sólo es superado por Alemania en todo el continente, existiendo una gran diferencia entre el primer y el segundo productor europeo, ya que Alemania supera los 6 millones, concretamente 6.062.562, y España, como se ha indicado anteriormente, no alcanza los 3 millones, por lo que la diferencia es de más del doble, según la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA).

Esta segunda posición muestra que nuestro país se encuentra por delante de casi todas las potencias europeas en este aspecto, como por ejemplo Francia, situada en tercera posición con 2.082.000 vehículos o Reino Unido, que está en el cuarto puesto con 1.816.622 unidades.

Los países más cercanos a los líderes mencionados son República Checa, seguida de Italia y Eslovaquia.

Ampliando al ámbito mundial, España, en 2016, repite la posición registrada en 2015, la octava, consolidándose en el top 10 de los países productores a nivel mundial.

#### GRÁFICO 1.4. MAYORES PRODUCTORES DE VEHÍCULOS EN EL MUNDO, 2016



Fuente: Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA). Elaboración propia.

En el gráfico 1.4 podemos ver la distancia enorme entre los dos mayores productores europeos, Alemania y España, y la primera potencia en este ámbito, China. Ocupa el primer puesto, obteniendo en este último año una producción de 28.118.794 automóviles y distanciando en más del doble a su más inmediato perseguidor, Estados Unidos (12.198.137 vehículos) tal y como indica OICA. Estos dos países, junto a Japón (9.204.590 vehículos), se sitúan como los mayores productores de automóviles a nivel mundial en 2016.

En cuarto lugar se situaría el primer europeo, Alemania, que junto a España, son los únicos representantes del viejo continente en estos diez primeros puestos.

Entre Alemania y España se situarían India (4.488.965 vehículos) que en este último año ha adelantado a Corea del Sur (4.228.509 unidades), y, en séptimo lugar se encuentra Méjico con 3.597.462 vehículos producidos.

Finalmente, por detrás de España y cerrando los diez primeros puestos se encontrarían Canadá con 2.370.271 vehículos que ha sobrepasado en este último año a Brasil, dejándola en décima posición, con 2.156.356 unidades producidas.

#### **1.4. VARIACIÓN 2015-2016**

Otro dato significativo a analizar es el porcentaje de variación con respecto al año anterior, 2015, para obtener cuáles son los países que han incrementado su producción en mayor proporción en este último año.

Para obtener estos datos utilizamos la siguiente fórmula:

$$r = ((Y_t - Y_{t-n}) / Y_{t-n}) * 100$$

En la que, con los datos de análisis, cada miembro de la ecuación se corresponde a:

$Y_t$  = Datos año 2016

$Y_{t-n}$  = Datos año 2015

En la tabla 1.1 tenemos los datos de producción de estos países en los años 2015 y 2016, proporcionados por OICA, además de la variación. Observando en esta última columna, se puede apreciar como el país que más ha aumentado su producción con respecto a 2015 ha sido China (14,46 por 100), consolidándose en el primer lugar y aumentando la distancia que le separa del resto de países.

Respecto a España, su tasa de variación es de un 5,59 por 100, estando entre los primeros de estos países que más ha aumentado su producción con respecto al año anterior. De esta forma se encuentra más cerca de superar a los países que tiene inmediatamente por encima como son Méjico y Corea del Sur. Este último justifica haber sido superado por India por su reducción en el número de vehículos producidos junto con el aumento producido por India. Caso similar ocurre con el adelanto de Canadá a Brasil.

**TABLA 1.1. VARIACIÓN EN 2016 CON RESPECTO A 2015 DE LA PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES DE LOS MAYORES PRODUCTORES DEL MUNDO**

<b>PAÍS</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>VARIACIÓN</b>
China	24.567.250	28.118.794	0,1446
Estados Unidos	12.105.988	12.198.137	0,0076
Japón	9.278.238	9.204.590	-0,0079
Alemania	6.033.364	6.062.562	0,0048
India	4.160.585	4.488.965	0,0789
Corea del Sur	4.555.957	4.228.509	-0,0719
Méjico	3.565.218	3.597.462	0,0090
España	2.733.201	2.885.922	0,0559
Canadá	2.283.307	2.370.271	0,0381
Brasil	2.429.421	2.156.356	-0,1124

Fuente: Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA). Elaboración propia.

A nivel europeo, es conveniente destacar que los siete países mencionados anteriormente, han experimentado un aumento de su producción con respecto al año 2015.

## **CAPÍTULO 2.INDICADOR DE DEMANDA. MATRICULACIÓN**

### **2.1.TASAS E IMPUESTOS DE MATRICULACIÓN**

Un aspecto relevante para conocer la situación de los consumidores en nuestro país son los datos de matriculación, ya que al realizar la compra de un vehículo nuevo es necesario proceder a su matriculación.

Para realizar una matriculación, tal y como indica la Dirección General de Tráfico (DGT), el adquiriente del vehículo, además de diferentes documentos como son la solicitud en impreso oficial, el Documento Nacional de Identidad y la documentación del vehículo, debe de abonar la tasa correspondiente, cuya cantidad es de 95.80 euros (en caso de ciclomotores esta tasa es de 26.70 euros).

Por otro lado, se tienen que abonar los siguientes impuestos:

-Impuesto de circulación del Ayuntamiento en el que resida el adquiriente. Éste se abona cada año

-Impuesto de matriculación de la Agencia Estatal Tributaria. A diferencia del anterior, sólo se paga una vez. El importe de este pago varía en función de:

-Emisión de CO2 del vehículo.

-Valor del vehículo antes de impuestos, llamado precio franco fábrica.

Para el pago de este impuesto, y considerando los dos factores que influyen en el importe del mismo, existen cuatro tramos, explicados por la Agencia Estatal Tributaria, que están vigentes desde el año 2008:

1. Emisiones inferiores o iguales a 120 gramos/kilómetro: Existe exención de pago.

2. Emisiones entre 121 y 159 gramos/kilómetro: El montante será del 4,5 por 100 del precio franco fábrica.

3.Emisiones entre 161 y 199 gramos/kilómetro: La cantidad a pagar es del 9,75 por 100 del precio franco fábrica.

4.Emisiones iguales o mayores a 200 gramos/kilómetro: El pago para este último tramo será del 14,75 por 100 del precio franco fábrica.

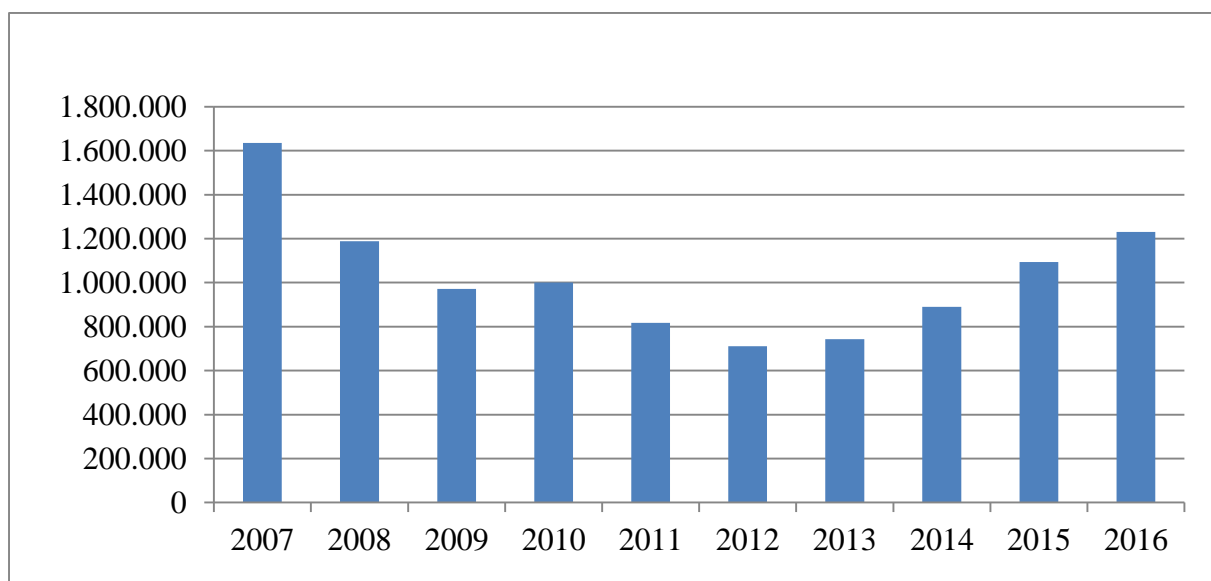
Normalmente, el pago de este impuesto lo realiza el concesionario al que se compra el vehículo, que posteriormente incluye la cantidad al precio final de compra.

Estos importes son sólo con carácter general, existen diversas variantes como pueden ser vehículos destinados al transporte de mercancías o viajeros, en función del número de ruedas o automóviles en régimen de matrícula diplomática, entre otros, y cuyo importe variará en función del grupo al que pertenezca.

## **2.2.DATOS DE MATRICULACIÓN EN ESPAÑA**

El impacto de la crisis económica en España ha sido fuerte en lo que a matriculaciones de nuevos vehículos se refiere. Los consumidores tienden a ahorrar más y gastan en bienes necesarios para el día a día, por lo que, la decisión de comprar un coche, y más si es nuevo, se retarda en el tiempo o bien se elimina.

**GRÁFICO 2.1. MATRICULACIÓN DE TURISMOS A NIVEL NACIONAL, 2007-2016**



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Elaboración propia

Se puede observar de forma clara en el gráfico 2.1 como el número de matriculaciones en nuestro país sufrió una disminución profunda con el inicio de la crisis, pasando de superar el millón y medio de matriculaciones en 2007 hasta estar por debajo del millón en 2009 y no

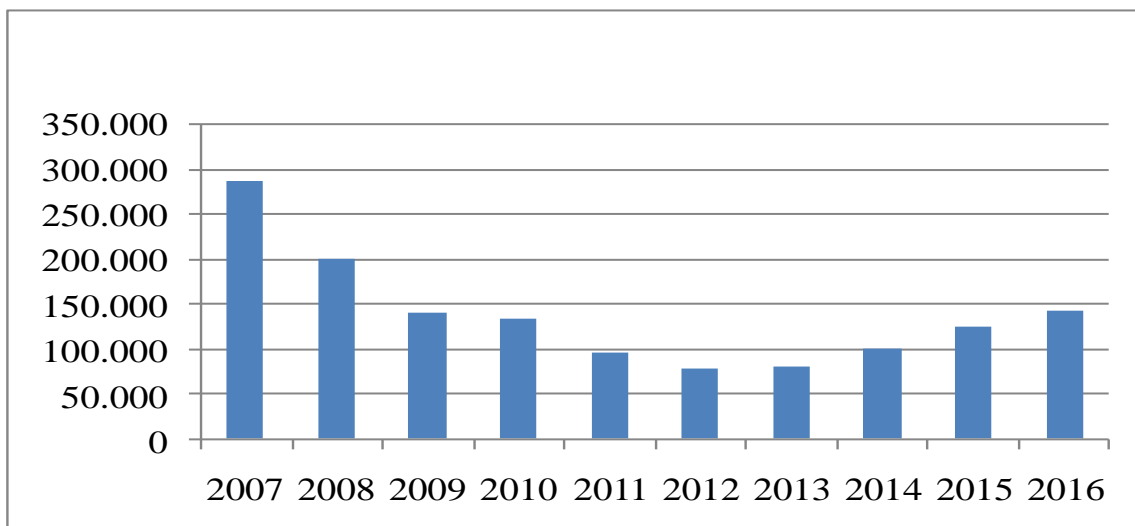
superar esta barrera en prácticamente todo el horizonte temporal en el que ha estado presente la crisis económica, tal y como indica la DGT.

Como ocurre con los datos de producción, el pico más bajo se encuentra en el año 2012, a partir del cuál, el número se ha ido incrementando poco a poco con el paso de los años y el menor efecto de la crisis en la economía. En 2015 se vuelve a llegar al millón de matriculaciones y en 2016 se cierra el año con 1.230.140 matriculaciones. A pesar de este signo de recuperación, aún falta para llegar a los niveles de 2007.

### **2.3.UNA PERSPECTIVA REGIONAL**

Si nos referimos a la comunidad autónoma andaluza, podemos observar una disminución brusca en la matriculación de vehículos. El ser una de las comunidades más afectadas por la crisis en nuestro país influye en estos datos.

**GRÁFICO 2.2. MATRICULACIONES EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA ANDALUZA**



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Elaboración propia.

Como se puede apreciar en el gráfico 2.2, la disminución en la matriculación en el período en el que transcurre la recesión es de carácter importante. Además, la disminución es bastante más profunda que en el conjunto nacional, como veremos a continuación.



Como vemos, ya en el año 2008 se produce una disminución de 86.057 matriculaciones, pasando de estar cerca de las 300.000 en 2007 a no sobrepasar las 200.000 en el año siguiente, según la DGT.

El pico más bajo vuelve a producirse en el año 2012 con menos de 80.000 matriculaciones. Se produce cierta recuperación en los años siguientes, pero aún a una distancia inmensa de los datos previos a la crisis.

Si comparamos Andalucía con las comunidades españolas que, junto con ella, tienen más población, podemos apreciar ciertas diferencias entre ellas.

Para comenzar, es conveniente conocer los datos de población de las comunidades objeto de estudio en este apartado en el año 2016, ya que, al tener un número similar, son más adecuadas para estudiarlas en conjunto. Por lo tanto, la población es de:

-Andalucía: 8.411.205 habitantes

-Cataluña: 7.412.194 habitantes

-Comunidad Autónoma de Madrid: 6.442.356 habitantes

-Comunidad Valenciana: 4.934.032 habitantes

Además, la población total española en este año fue de 22.813.635 personas

**TABLA 2.1. VARIACIÓN MEDIA POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS, 2007-2016**

CCAA/PAÍS	2007	2016	VARIACIÓN
ANDALUCÍA	285.976	142.063	-5,59%
CATALUÑA	237.407	191.460	-2.15%
MADRID	254.045	349.909	4.19%
C. VALENCIANA	186.464	141.704	-2,67%
ESPAÑA	1.634.942	1.230.104	-2,75%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Elaboración propia.

En la tabla 2.1, en la que podemos ver el total de matriculaciones en los años 2007 y 2016 y la variación media en estos años en las comunidades citadas más el total de España, podemos

ver como el dato más destacado es la variación producida en la Comunidad Autónoma de Madrid (CAM), en la que la matriculación ha aumentado, en promedio, un 4,19 por 100. Es conveniente destacarlo ya que es el único dato positivo que refleja la tabla.

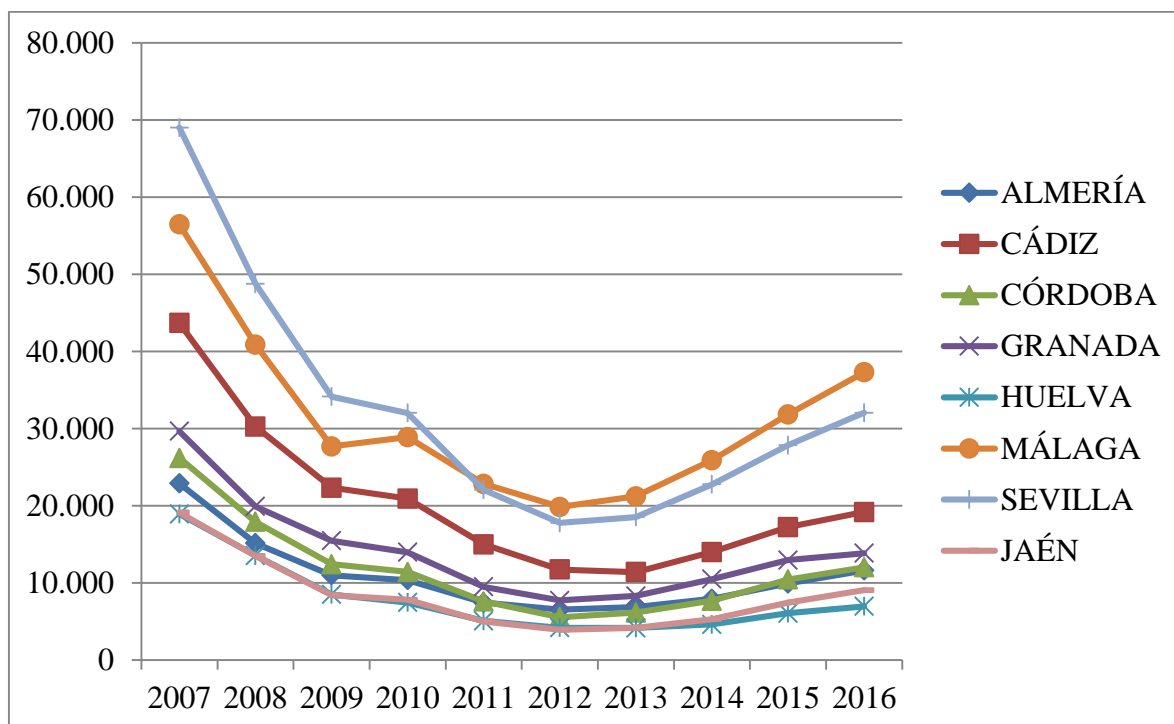
En cambio, en las otras comunidades analizadas se produce una variación en negativo. Y el dato más llamativo dentro de ellas es que la mayor reducción en el número de matriculaciones se produce en Andalucía (-5,59 por 100), hecho que muestra la gran disminución en este ámbito durante la crisis. Las otras dos comunidades, Cataluña y Comunidad Valenciana, presentan una disminución similar a la del total de la nación, que se sitúa cerca del 3 por 100.

## **2.4.LA DEMANDA EN ANDALUCÍA**

A continuación vamos a proceder a analizar los datos de matriculaciones de cada una de las ocho provincias andaluzas en el período establecido para nuestro análisis, gracias a los datos proporcionados por la DGT.

El objetivo es ver si han seguido la misma tendencia en estos años de crisis, y si han conseguido recuperarse de ella.

**GRÁFICO 2.3. NÚMERO DE MATRICULACIONES EN LAS PROVINCIAS ANDALUZAS**



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Elaboración propia.

Sirva de ejemplo la provincia de Almería, la cuál arroja unos datos poco esperanzadores. Como podemos ver en el gráfico 2.3, en el año 2008 se produce un descenso bastante brusco, el mayor en este período, y no ha parado de descender, ya en cantidades más reducidas, hasta el año 2012. Por otro lado, en los años siguientes comienzan a aumentar los datos, pero el aspecto negativo es que lo hacen en una cantidad muy pequeña. Si comparamos el año 2008, año en el que se produjo el mayor descenso, y el año 2016, en éste último los datos aún son inferiores que cuando se inició la recesión económica, por lo que la recuperación apenas se ha notado, y con los ritmos de recuperación que muestra, aún se tardará tiempo en conseguir los datos previos a la crisis.

Este análisis podemos traspasarlo al resto de provincias. Todas muestran señas de recuperación, pero en unas cantidades que hacen pensar que tienen que pasar varios años más para poder recuperar los números previos a la crisis.

Como aspecto destacable, podemos decir que las provincias de Sevilla y Málaga, que eran las que mayor número de matriculaciones tenían de toda Andalucía en 2007, han sufrido una variación. En especial Sevilla, que en el año 2007 superaba a Málaga en unas 13.000 matriculaciones, sufrió una disminución mayor que Málaga hasta situarse por debajo de ella en el año 2011. Por lo tanto, actualmente el mayor número de matriculaciones se produce en Málaga, cuando en años anteriores era Sevilla la líder de Andalucía.

El estilo de gráfico deseado sería el de una U, ya que eso significaría que los datos actuales se encuentran a la altura de los previos a la crisis, por lo que se deberá de seguir trabajando con el paso de los próximos años para que este hecho pueda ser real.

A modo de resumen, con las tasas de variación media de cada una de las ocho provincias, sabemos que la mayor pérdida en matriculaciones es protagonizada por Huelva, obteniendo una variación media negativa superior a la de Andalucía en su conjunto. Almería, Cádiz, Córdoba, Granada y Jaén se encuentran en unos porcentajes similares a los de Andalucía, recuperándose Jaén de la gran pérdida sufrida en los primeros años de la crisis gracias a unos aumentos importantes en el período 2013-2016.

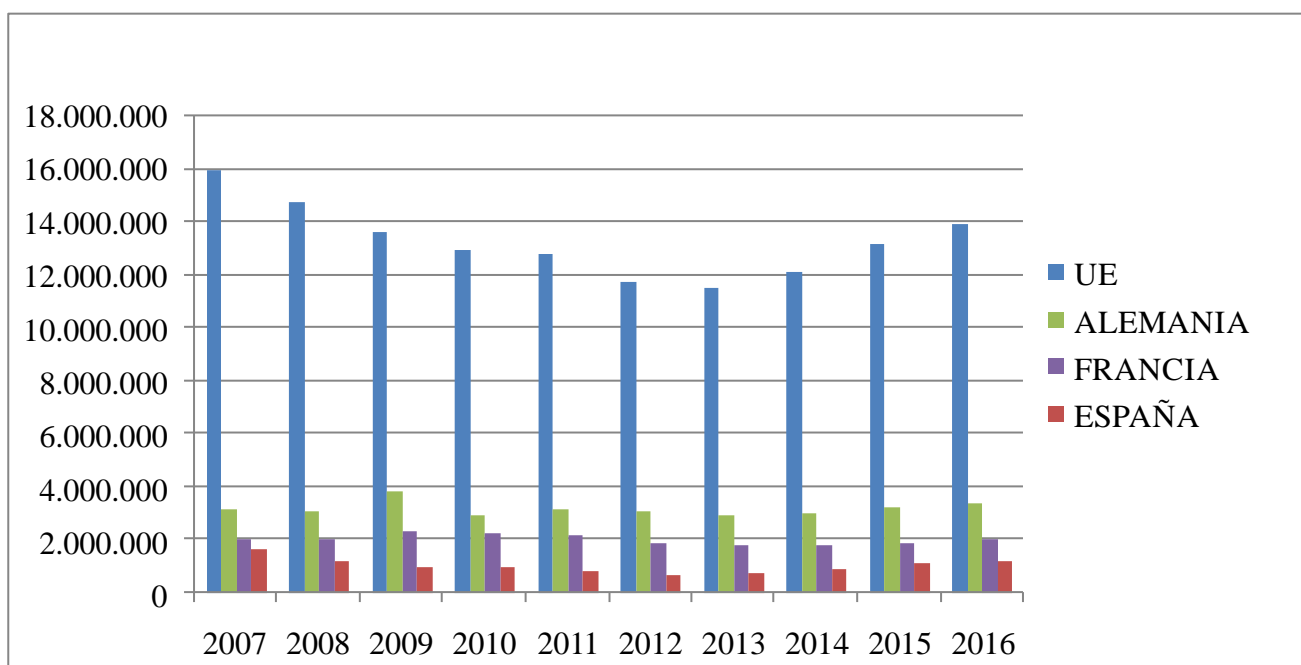
Para finalizar, la gran pérdida de Sevilla en comparación con Málaga se explica por la menor disminución en las matriculaciones en esta última.

## **2.5.MATRICULACIÓN EN EUROPA**

A nivel de la Unión Europea, la tendencia es similar a la ocurrida con España, aunque no es tan destacable como ha ocurrido en nuestro país.

A partir de 2008 los datos empiezan a ser menores hasta alcanzar su pico más bajo en el año 2013 con 11.873.702 matriculaciones. El crecimiento empieza en 2014 hasta la actualidad, en la que, en 2016, se registraron 14.627.789 nuevas matriculaciones, tal y como indica la Asociación de Constructores Europeos del Automóvil (ACEA).

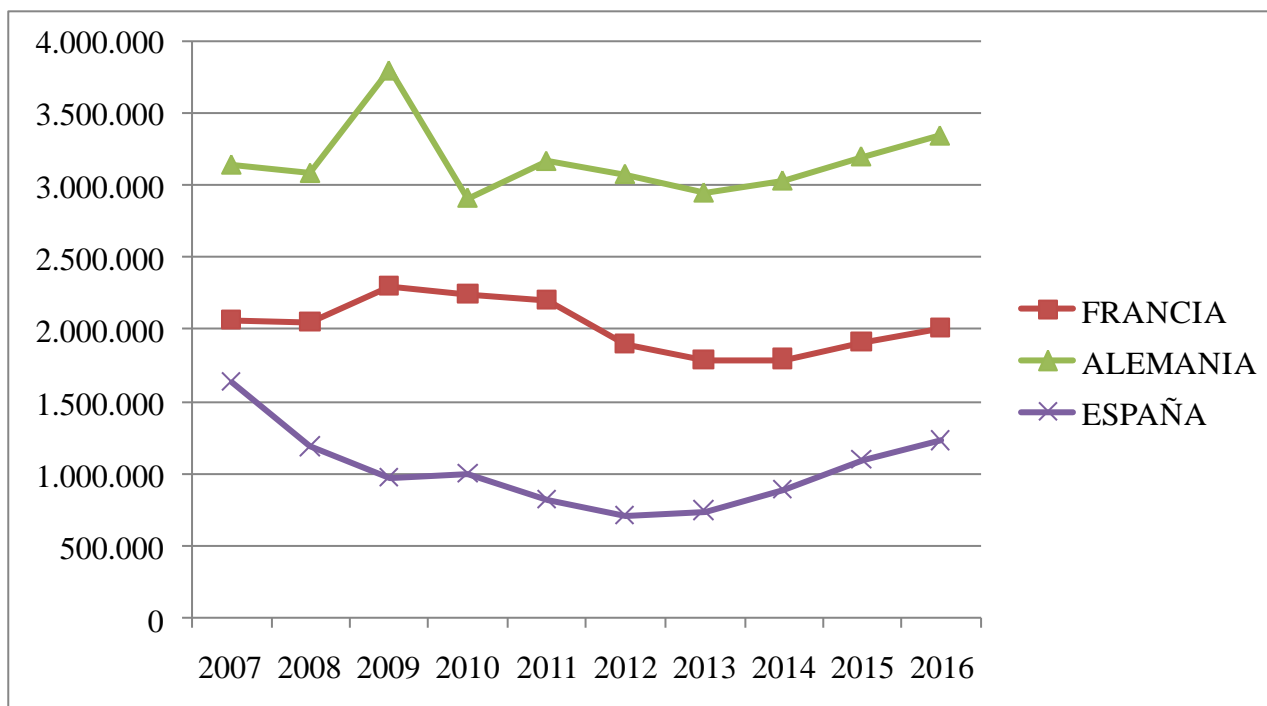
**GRÁFICO 2.4. MATRICULACIONES EN LA UNIÓN EUROPEA, 2007-2016**



Fuente: Asociación de Constructores Europeos del Automóvil (ACEA). Elaboración propia.

En el gráfico 2.4 situamos junto a los datos de la Unión Europea, los de algunos de los países que han registrado mayor número de matriculaciones en este período. Los cinco primeros puestos son para Alemania, Reino Unido, Francia, España e Italia. Este aspecto está condicionado, principalmente, por el número de habitantes de cada país y, además, el nivel de vida.

**GRÁFICO 2.5. MATRICULACIÓN POR PAÍSES, 2007-2016**



Fuente: Asociación de Constructores Europeos del Automóvil (ACEA). Elaboración propia.

Vamos a analizar la matriculación en el período establecido para tres de estos cinco países: Francia, Alemania y España, a partir del gráfico 2.5.

En el caso alemán, se produce un pico al alza en el año 2009 que se ve contrarrestado en el siguiente año con una bajada considerable que la dejaba con peores números que en años previos. Posteriormente, se van mejorando los datos año a año hasta finalizar 2016 con unos números superiores a los de antes de comenzar la crisis.

Por otro lado, en el caso de Francia no se producen cambios bruscos como ocurre con Alemania en 2009-2010. Solamente se produce una disminución más destacable en el año 2012, como podemos ver en el gráfico, pero en 2014 se muestra una recuperación que hace que en 2016 se consigan prácticamente los mismos valores que en 2007, aunque aún ligeramente por debajo.

Por último, en el caso español, como podemos observar, se tiende más a una forma de U en el gráfico. A partir de 2007, se van produciendo disminuciones (solo hay un pequeño aumento

en 2010 con respecto a 2009), unas más importantes que otras, sin destacar ningún aumento a destacar, hasta que en 2014 se muestra una recuperación que ha ido aumentando hasta 2016.

Si introducimos en el análisis a los otros dos países de los cinco mayores en datos de matriculación (Reino Unido e Italia), podemos sacar una conclusión:

**TABLA 2.2. VARIACIÓN EN EL NÚMERO DE MATRICULACIONES POR PAÍSES, 2007-2016**

<b>PAÍS</b>	<b>2007</b>	<b>2016</b>	<b>DIFERENCIA</b>
ALEMANIA	3.148.163	3.351.607	203.444
FRANCIA	2.064.543	2.015.177	-49.366
ESPAÑA	1.634.942	1.230.104	-404.838
REINO UNIDO	2.404.007	2.692.786	288.779
ITALIA	2.493.106	1.824.382	-668.724

Fuente: Asociación de Constructores Europeos del Automóvil (ACEA). Elaboración propia.

Si, partiendo de la tabla 2.2, analizamos los datos del último año, 2016, y el previo al inicio de la crisis, 2007, podemos ver como países como Alemania y Reino Unido tienen valores superiores a 2007, por lo que, en el ámbito de la compra de vehículos por parte de los consumidores, podríamos decir que los efectos de la crisis parecen haber desaparecido. Francia se encuentra bastante cerca de estar en la situación de estos dos países, situación que, siguiendo este ritmo, conseguirá a medio plazo.

La diferencia que se aprecia claramente en la tabla se encuentra en los casos de España e Italia. Países en los que el impacto de la crisis ha sido superior a los otros y a los que les está costando más esfuerzo recuperarse de este factor.

Como podemos ver, la diferencia años 2016-2007 es bastante negativa, por lo que aún no se ha recuperado la situación de años anteriores y le falta bastante para conseguirlo. Aunque el aspecto positivo es, como se pudo observar en el gráfico titulado: Matriculaciones por países, es que en España, en estos últimos años se han ido mejorando los datos progresivamente

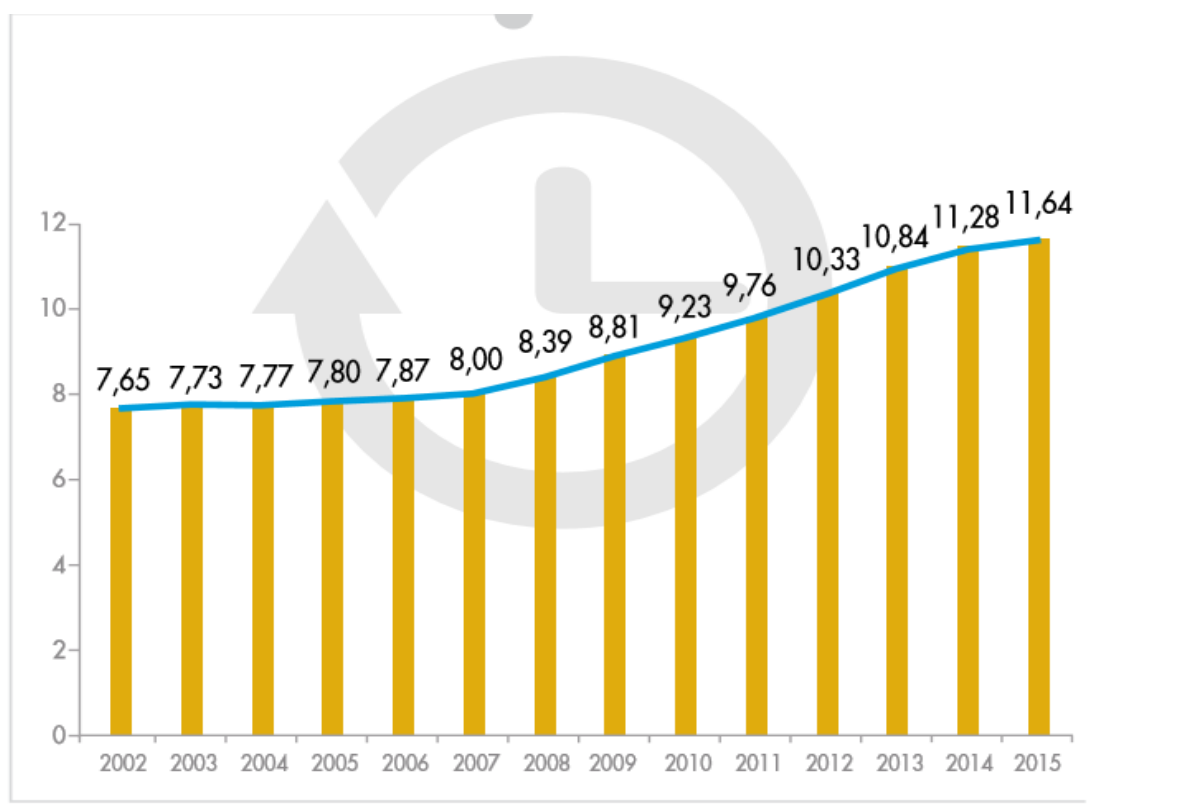
(caso similar ocurre con Italia), por lo que, si se continua con esta tendencia positiva, se recuperarán los niveles previos, aunque, eso sí, en un horizonte temporal bastante más amplio que en el ocurrido en otros países como Alemania y Reino Unido.

### 3.APOYO DEL SECTOR PÚBLICO AL AUTOMÓVIL

#### 3.1. EDAD MEDIA DEL PARQUE DE VEHÍCULOS DE ESPAÑA

Un dato negativo referente a los automóviles en nuestro país es la edad media del parque de vehículos. En los últimos años, ésta no ha parado de crecer.

**GRÁFICO 3.1.EDAD MEDIA DEL PARQUE DE VEHÍCULOS DE ESPAÑA**



Fuente: ANFAC

Si observamos en el gráfico 3.1 desde el año 2002 hasta el 2007, la edad media de los vehículos ha crecido solamente en 0,25 años en ese período, como señala ANFAC. Pero, si observamos solamente la variación de 2008 respecto a 2007 (año en que comienza nuestro análisis), el aumento en un solo año ya es superior al conjunto mencionado anteriormente. Año tras año no ha parado de aumentar hasta el último año registrado, 2015, por lo que en el período de la crisis económica la edad media del parque de vehículos en España ha pasado de 8 años a 11,64. Una diferencia de 3,64 años bastante preocupante, ya que la comparación con



los años previos muestra una diferencia grande y la tendencia es que siga aumentando. Según ANFAC, esta edad media no empezará a disminuir hasta el año 2020.

Este aumento lo podemos observar analizando el porcentaje que sobre el total de vehículos, tienen más de diez años de antigüedad:

**TABLA 3.1. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS CON MÁS DE DIEZ AÑOS, 2007-2016**

AÑO	PORCENTAJE
2007	35,7
2008	37,5
2009	39,6
2010	42
2011	45,3
2012	48,2
2013	50,9
2014	55
2015	57,8

Fuente: ANFAC. Elaboración propia.

Como podemos observar en la tabla 3.1, en el año 2008 el porcentaje de vehículos con más de 10 años se incrementó. Hecho destacable, ya que en los años anteriores, exactamente desde 2002, este porcentaje se ha ido reduciendo hasta 5 puntos porcentuales en el período 2002-2007.

Pero esta progresión positiva se vió frenada en 2008, como acabamos de comentar, y no ha parado de verse incrementada año tras año hasta situarse en 2015, en un 57,8 por 100. Gracias a esto, se puede observar el claro aumento registrado en un período relativamente corto de años.

### **3.2.PLANES DESARROLLADOS POR EL GOBIERNO**

Una estrategia desarrollada por el Gobierno de España para que la industria del automóvil prospere es la implantación de distintos planes para la sustitución de los vehículos viejos por otros nuevos recién salidos de fábrica.

Un ejemplo de ellos es el plan PIMA Aire, un plan desarrollado para la renovación de los vehículos comerciales. Hasta la actualidad, se han desarrollado cuatro planes de este tipo, en los que, en conjunto, se han invertido 50,5 millones de euros y se han conseguido sustituir 35.600 vehículos, según ANFAC.

Aunque el plan más conocido y el que más se ha desarrollado es el Programa de Incentivos para los Vehículos Eficientes, mayormente conocido como Plan PIVE.

El principal objetivo que se tiene con este plan es la sustitución de los vehículos más antiguos, que, como hemos visto, cada vez lo son más por la edad media del parque de vehículos, y a su vez, incentivar la compra de vehículos nuevos. Para ello, se le dan facilidades económicas al consumidor.

Hasta la fecha, se han desarrollado ocho planes de este tipo, siendo el primero en octubre del año 2012, y cuyo presupuesto en los últimos planes, según datos de ANFAC, se ha ido incrementando de forma sustancial:

-PIVE 1: 75 millones de euros

-PIVE 2: 150 millones de euros

-PIVE 3 y PIVE 4: 70 millones de euros cada uno

-PIVE 5 y PIVE 6: 175 millones de euros cada uno

-PIVE 6+ y PIVE 7: 175 millones de euros en total

-PIVE 8: 225 millones de euros

A modo de ejemplo, vamos a analizar el último plan (8), mostrando los requisitos y los importes a los que se tiene derecho con uno de estos planes.

En cuanto a los requisitos para este plan, mostrados por [planpive.net](http://planpive.net), establecido el día 16 de mayo de 2015 y, hasta que el presupuesto se finalizara, para poder obtener esta ayuda, se debía de realizar la operación en el período ya mencionado, el vehículo comprado debía de ser nuevo e incluirse en una de las categorías establecidas. Como ejemplo, desarrollamos los incluidos en la categoría M1 (vehículos destinados al transporte de personas con ocho asientos como máximo, más el del conductor), que incluyen los convencionales, híbridos,

eléctricos y alimentados con gas natural con emisiones de CO2 inferiores a 160 gramos, entre otros.

Además, existen limitaciones en el precio máximo de compra (sin IVA) para poder beneficiarse de esta ayuda:

-Con carácter general: 20.000 euros

-Para familias numerosas y personas con movilidad reducida: 30.000 euros

-Híbridos, híbridos enchufables, eléctricos de autonomía extendida y eléctricos puros: 40.000 euros

Otros requisitos a cumplir son dar de baja definitivamente el vehículo antiguo mediante el certificado de achataamiento/destrucción (el vehículo debe de tener 10 años de antigüedad como mínimo si es M1 y 7 años si es N1, es decir, vehículos para transporte de carga con peso máximo de 3.5 toneladas) y acreditar el último pago del impuesto de matriculación.

Por último, el punto de venta en el que se adquiriera el nuevo vehículo debe de estar adherido a este plan.

En cuanto a la subvención a la que se puede acceder, procede de dos vías. Por un lado, a través del punto de venta adherido al Plan PIVE, que realizará un descuento en el precio de venta, y por otro lado, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, que aportará el resto de la subvención.

Hay distintos importes que varían en función del tipo de coche y si existe condición de familia numerosa:

-Con carácter general: 1.500 euros

-Familia numerosa: 3.000 euros

-Personas con movilidad reducida: 3.000 euros

Con estos importes unitarios y el presupuesto total, el número máximo de vehículos al que se podía subvencionar era de 300.000.

Saliendo del Plan PIVE 8 y volviendo al global, con estos planes, que han conseguido la sustitución de 1.100.000 vehículos, se tienen varios objetivos. Uno de ellos es la reducción de

la emisión de gases contaminantes. Los vehículos antiguos tienen unas emisiones mayores que los más nuevos.

Por otro lado, en el ámbito de la seguridad, ésta también se ve mejorada ya que los vehículos antiguos, debido a sus sistemas de seguridad menos desarrollados, son menos eficaces que otros más modernos. Además, el consumo de combustible se ve reducido ya que los coches con más edad consumen más.

Algunos datos que reflejan estos hechos son la reducción en el consumo de combustible en un 46,5 por 100. También, la emisión de partículas se ha reducido en un 95 por 100, la de óxido de nitrógeno en un 82,2 por 100 y, por último, la emisión de CO<sub>2</sub> se ha reducido en un 48,4 por 100 gracias a la implantación de los ocho planes PIVE que se han desarrollado hasta la fecha.

Estos planes parecen haber sido beneficiosos en todos los aspectos, ya que, junto a los datos mostrados anteriormente, para el Gobierno de España, estos proyectos no suponen un gasto, ya que los impuestos recaudados con la venta de vehículos son mayores que el presupuesto de los planes.

Como ejemplo para mostrar esta situación, podemos ver el período 2013-2015, en el que la recaudación de impuestos relacionadas con el automóvil superó los 25 mil millones de euros y está en continuo crecimiento, ya que en 2015 se quedó a poca distancia de alcanzar los 26 mil millones. Esta recaudación incluye aspectos como el consumo de carburante y otras tasas, pero el mayor incremento se produce gracias a la compra de vehículos nuevos que se ha visto impulsada gracias al Plan PIVE.

Pero no todo es positivo, ya que la edad media del parque de vehículos en España sigue creciendo y se espera que aumente en los próximos años, aspecto que hay que analizar más exhaustivamente para ser corregido.

Una de las principales causas de este hecho es que el mercado de la compra-venta de vehículos de segunda mano en nuestro país se encuentra en continuo crecimiento. En el último año, 2016, el número de operaciones se situó en torno a 1.940.000. Con respecto al año anterior, 2015, se incrementó en un 12,3 por 100, lo que clarifica el gran aumento de este tipo de operaciones, según la web [libremercado.com](http://libremercado.com).

Debido a esto, aunque el Plan PIVE haya conseguido la sustitución de muchos vehículos antiguos, otra gran cantidad de ellos sigue en circulación, hecho que se corrobora con estas operaciones realizadas con coches de segunda mano.

## **4.SECTOR EXTERIOR**

Para poder obtener datos sobre las transacciones económicas realizadas entre un país en concreto y el resto del mundo, existe un documento contable que nos ayuda a recogerlas. Este documento es la Balanza de Pagos.

La balanza de pagos se divide en varias cuentas. La primera, en la que profundizaremos en el apartado siguiente, es la cuenta corriente, en la que se incluyen los cobros y pagos de todas las transacciones económicas realizadas con el exterior. Ésta, a su vez, se divide en balanza comercial, de servicios, de rentas primarias y de rentas secundarias.

En segundo lugar, se encuentra la cuenta de capital, que recoge las transferencias de capital realizadas con el exterior, y, por último, se encuentra la cuenta financiera, en la que aparece la variación de activos y pasivos financieros con el exterior.

A continuación, vamos a analizar uno de los componentes nombrados en este apartado, como es la balanza comercial.

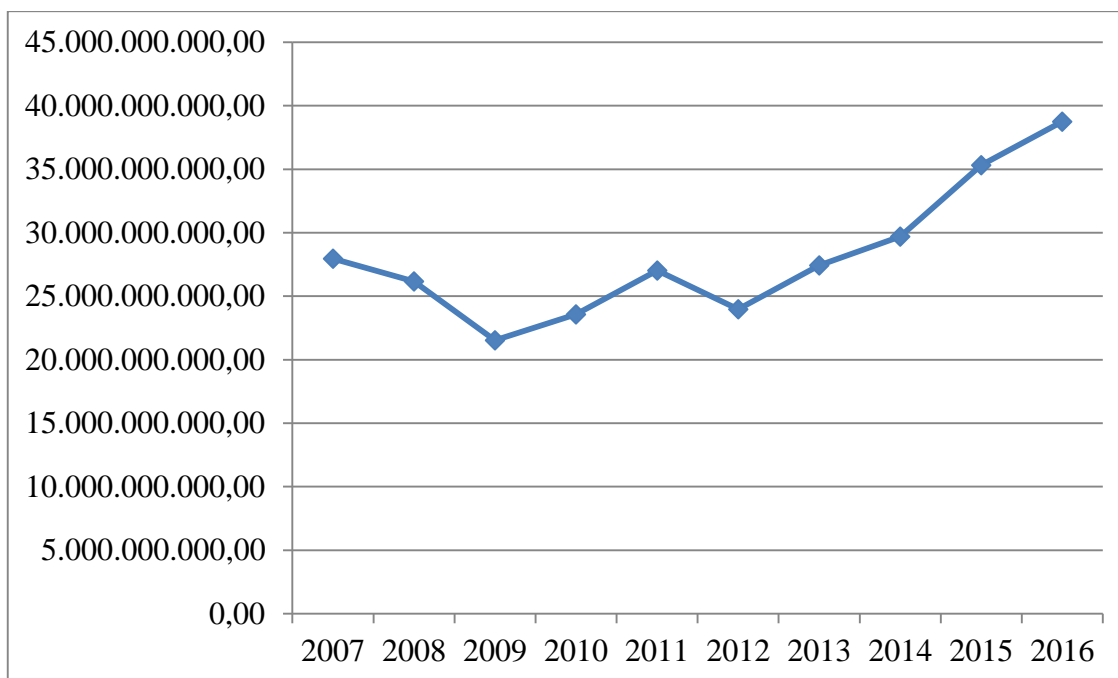
### **4.1. LA PARTICIPACIÓN DEL AUTOMÓVIL EN LA BALANZA COMERCIAL**

Dentro de la cuenta corriente de la balanza de pagos, podemos encontrar la balanza comercial, que recoge la diferencia entre las exportaciones y las importaciones de bienes (X-M). Vamos a proceder a analizar los dos componentes incluidos con los datos del automóvil y ver si aporta datos positivos o negativos al total de la balanza comercial.

El primero de los componentes que vamos a analizar es el de la exportación (X).

La exportación no ha sufrido un período de varios años de reducción en sus datos, como hemos podido ver en el resto de apartados analizados. El mayor efecto de la crisis se produjo en 2008 y 2009, en los que se pasó de casi 28 mil millones de euros de ingreso a reducirse hasta los 21 mil millones, tal y como señala el Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX). En los siguientes años se produjo una recuperación importante que volvió a situar los datos de exportación prácticamente a los mismos niveles de 2007. Tras otra reducción en 2012, a partir de 2013 la mejoría es claramente evidente como podemos ver en el gráfico. En el año 2016, los valores se encuentran muy por encima a los previos a la crisis. Un ejemplo de esta gran mejoría, la mayor producida en todo nuestro análisis, la podemos observar en la variación 2015-2016, en la que las exportaciones se incrementaron en un 9,93 por 100, según el ICEX. Toda esta información podemos verla en el gráfico 4.1.

**GRÁFICO 4.1. EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE AUTOMÓVILES EN EUROS,  
2007-2016**



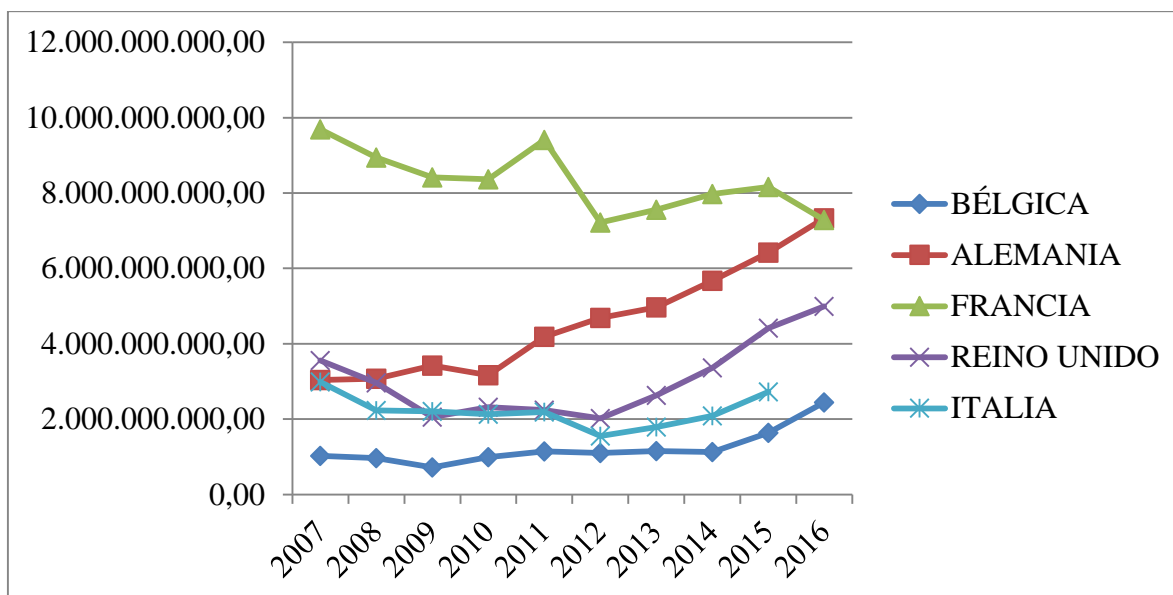
Fuente: Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX). Elaboración propia.

En cuanto al destino de nuestras exportaciones, durante todo el período la mayoría de ellas son hacia otros países de Europa, ya que alrededor del 90 por 100 de ellas son para países de nuestro continente en todos estos años.

Además, dentro de Europa, una proporción muy alta es para países de la Unión Europea.

El gráfico 4.2 muestra los cinco países que más automóviles reciben de nuestro país. Todos estos son los únicos que superan los mil millones de euros. La clave se puede observar en el país que se encuentra en primer puesto en 2016, Alemania. En 2007 se encontraba en algo más de 3 mil millones de euros, y en 2016 ha pasado a obtener un valor de más de 7 mil millones de euros, según ICEX. Ha pasado de ser el tercer país que más automóviles recibía de nuestro país a ser el primero.

**GRÁFICO 4.2. EXPORTACIONES DE AUTOMÓVILES DE ESPAÑA A PAÍSES DE LA UE, 2007-2016**



Fuente: Instituto Español de Comercio Exterior(ICEX). Elaboración propia.

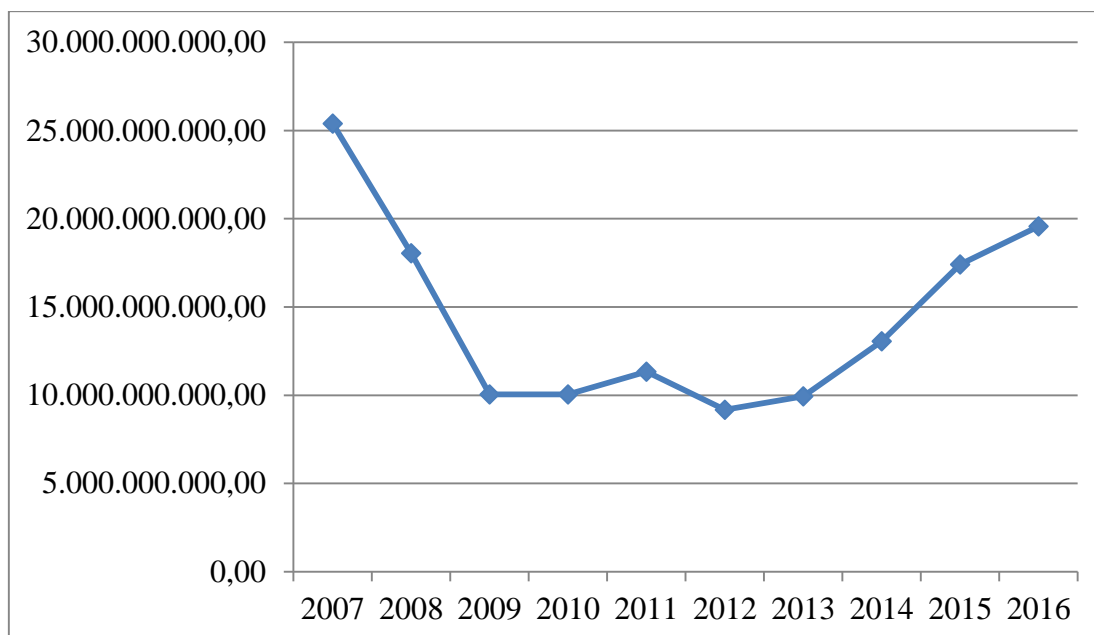
Un primer puesto perdido por Francia, que en 2007 era el que más vehículos recibía con una clara diferencia, con cerca de 10 mil millones de euros en exportaciones españolas, pero que con el paso de los años ha ido reduciéndose, especialmente en el año 2012, en más de 2 mil millones de euros. Esta reducción, unida al gran incremento de las exportaciones hacia Alemania, han provocado que en el año 2016 el país que más vehículos recibe de España haya cambiado tras varios años siendo otro.

A continuación, pasaremos a analizar el otro componente de la balanza comercial, la importación (M).

En cuanto a los datos de importación, se observa en el gráfico 4.3 una clara caída en los años 2008 y 2009, es decir, con el comienzo de la recesión. Se pasó de estar superando los 25 mil millones de euros a estar alrededor de los 10 mil millones desde el año 2009 hasta el 2013, según ICEX. A partir de 2014 se empiezan a ver ascensos en la importación que continúan hasta 2016, estando bastante cerca de los 20 mil millones de euros. Como dato, destacar que la variación 2015-2016 fue de un 12,86 por 100, siendo mayor que la variación experimentada en las exportaciones.



**GRÁFICO 4.3. IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE AUTOMÓVILES EN EUROS,  
2007-2016**



Fuente: Instituto Español de Comercio Exterior(ICEX). Elaboración propia.

Al igual que ocurre con las exportaciones, en las importaciones la mayor proporción son a la Unión Europea. En el año 2016, las importaciones a la Unión Europea supusieron un 80,74 por 100 del total de todo el mundo.

También existe una coincidencia con los países, que dentro de los de la Unión Europea, se tienen más relaciones comerciales en cuanto al automóvil. Vuelven a ser Alemania, Francia, Bélgica, Reino Unido e Italia los países con los que más operaciones se realizan.

Una vez analizados ambos componentes, vamos a obtener el saldo de la balanza comercial en lo que al sector del automóvil se refiere.

Para ello, se realiza la diferencia entre las exportaciones y las importaciones. Si el resultado es mayor que 0 significa que existe superávit comercial; por el contrario, si el resultado es menor que 0, se dice que hay déficit comercial. Si el resultado es 0, la balanza comercial se encuentra equilibrada.

**TABLA 4.1. EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN LA BALANZA COMERCIAL**

<b>AÑO</b>	<b>EXPORTACIONES</b>	<b>IMPORTACIONES</b>	<b>SALDO</b>
2007	27.966.757.700,65	25.394.742.062,63	2.572.015.638,02
2008	26.173.937.930,23	18.048.547.782,14	8.125.390.148,09
2009	21.533.170.925,77	10.038.086.906,15	11.495.084.019,62
2010	23.564.374.811,31	10.046.924.110,33	13.517.450.700,98
2011	27.020.657.470,50	11.335.983.782,96	15.684.673.687,54
2012	23.989.181.269,29	9.183.466.348,49	14.805.714.920,80
2013	27.422.585.903,81	9.942.623.422,93	17.479.962.480,88
2014	29.711.194.017,82	13.059.037.484,40	16.652.156.533,42
2015	35.333.967.846,96	17.415.804.668,12	17.918.163.178,84
2016	38.762.547.898,62	19.566.217.574,31	19.196.330.324,31

Fuente: Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX). Elaboración propia.

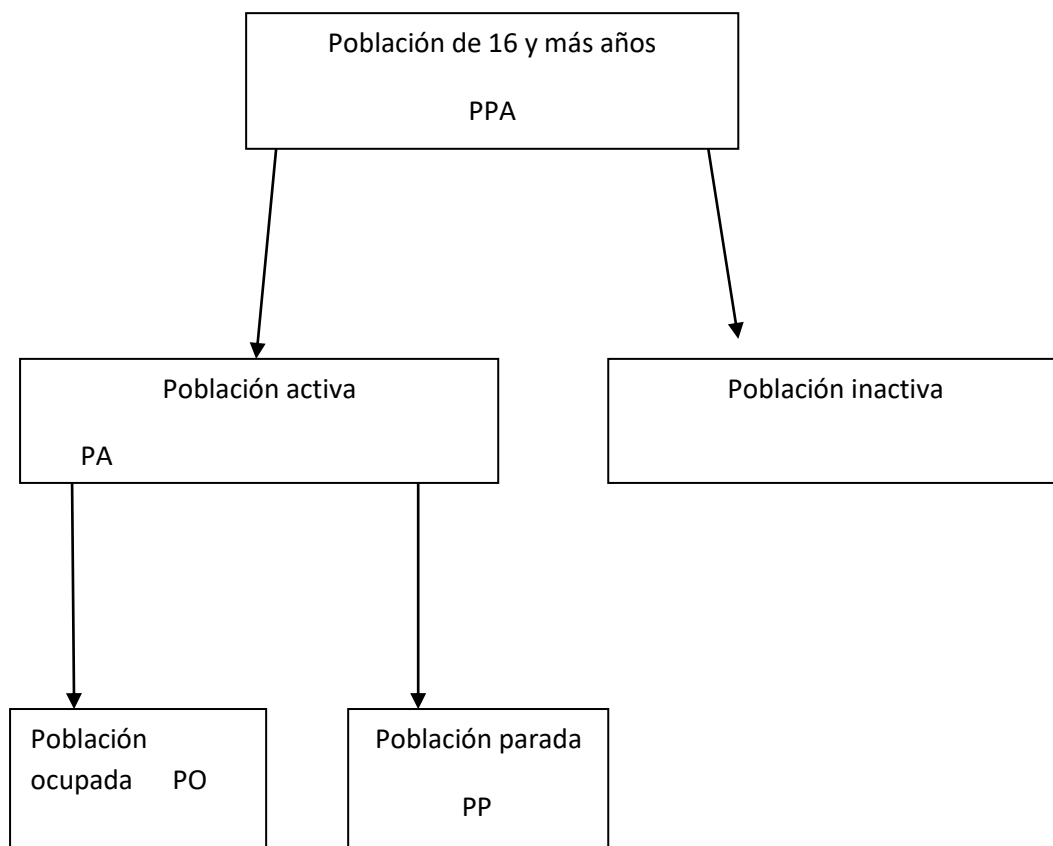
La situación, con el paso de los años, no ha parado de mejorar, como indica la tabla 4.1. En los años en que se redujeron las exportaciones, las importaciones lo hicieron en una mayor proporción. Y especialmente a partir de 2013, el continuo crecimiento en grandes cantidades de las exportaciones junto con el aumento no tan brusco de las importaciones, ha provocado que el saldo comercial siempre haya mostrado un superávit. Se ha pasado de los dos mil millones de euros de superávit comercial en 2007 a superar los 19 mil millones en 2016, lo que expresa de forma clara que la exportación, en este caso de automóviles, representa un flujo muy importante de ingresos para nuestro país.

## 5. EMPLEO EN EL SECTOR

### 5.1. CLASIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN

Antes de comenzar con el análisis del empleo en este sector, es conveniente realizar una clasificación de la población de 16 años o más:

**FIGURA 5.1. POBLACIÓN DE 16 Y MÁS AÑOS**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE). Elaboración propia

La figura 5.1 parte de la población potencialmente activa (PPA), en la cual entran todas las personas con 16 años y más. A partir de ella, se divide en dos. Por un lado, la población inactiva, que es la que no cuenta para trabajar, como pueden ser estudiantes y jubilados.

Por otro lado, se encuentra la población activa (PA), que se divide en población ocupada (PO), y población parada (PP).

La población ocupada es la que cuenta con un puesto de trabajo. Dentro de ella, pueden existir trabajadores por cuenta ajena (asalariados) o trabajadores por cuenta propia (autónomos).

Para poder contar en el otro componente de la población activa, la población parada, hay que cumplir tres requisitos:

-No estar trabajando

-Estar buscando activamente un puesto de trabajo

-Estar en disposición de incorporarse al puesto de trabajo de forma inmediata

Con estos datos se pueden obtener diferentes magnitudes del empleo, como pueden ser la tasa de actividad ( $TA=PA/PPA$ ) o la tasa de paro ( $TP=PP/PA$ ), entre otras.

## **5.2.ANÁLISIS DE LA OCUPACIÓN EN EL SECTOR**

El empleo ha sido uno de los aspectos más perjudicados por la recesión económica. Ha habido mucha destrucción de empleo y algunas de las consecuencias han sido la salida del país de muchos jóvenes con alta formación hacia otros países para buscar un puesto de trabajo de manera más sencilla que la que se pueda dar en nuestro país actualmente. A continuación, vamos a analizar si esta tendencia seguida a nivel nacional también se produce en el sector del automóvil en concreto.

El porcentaje que representa el automóvil en el total de la población ocupada en España es pequeño debido a la gran cantidad de ramas de actividades existentes.

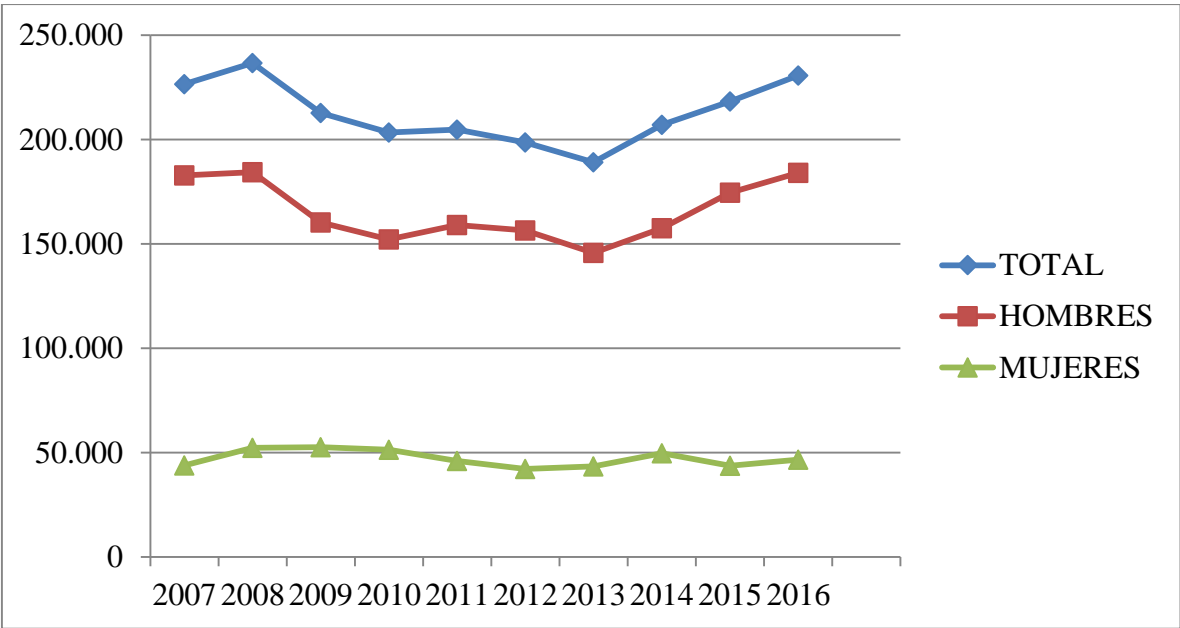
Según los resultados obtenidos a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), se observa como la participación durante el período se encuentra ligeramente superior al 1 por 100. Muestra datos positivos, ya que, a pesar de reducir el porcentaje en ciertos años como en 2009 y 2013, destaca el aumento provocado precisamente a partir de ese año, en el que, hasta 2016, ha experimentado un aumento de un 0,16 por 100, hasta situarse en un 1,26 por 100 en este último año.

Esto hace indicar que el sector ha experimentado pocos retrocesos en cuanto a ocupación durante la crisis, y además demuestra que tiene unos mejores datos que incluso antes de

iniciarse, por lo que, como primera conclusión, podríamos decir que la recesión no ha afectado de forma intensa al sector en cuanto a ocupación se refiere.

A continuación, procedemos a observar los datos de ocupación en valores absolutos.

**GRÁFICO 5.1. NÚMERO DE OCUPADOS EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL  
DIVIDIDO POR SEXO, 2007-2016**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística(INE). Elaboración propia.

A diferencia del análisis anterior, se observa en el gráfico 5.1 como, tras un incremento del empleo en el año 2008 con respecto a 2007, a partir del siguiente año se comienzan a notar los efectos de la crisis con la reducción en el número de ocupados. Esta tendencia continúa hasta el año 2013, donde se registra el nivel más bajo del período (189.100 ocupados). En los años siguientes se van paliando los efectos negativos provocando un aumento de la población ocupada hasta llegar en 2016 a los 237.700 ocupados, superando incluso los datos del año 2007 en 4.200 ocupados.

Si se analiza por sexos, en cuanto a los hombres sigue una tendencia prácticamente idéntica a la del total, mientras que las mujeres sufren variaciones mas débiles al tener un menor número de ocupadas pero sigue una tendencia diferente a las anteriores.

**TABLA 5.1. PARTICIPACIÓN DE LA OCUPACIÓN EN EL SECTOR POR SEXOS**

<b>AÑO</b>	<b>HOMBRES</b>	<b>MUJERES</b>
2007	80,71%	19,34%
2008	77,90%	22,10%
2009	75,33%	24,67%
2010	74,78%	25,22%
2011	77,64%	22,41%
2012	78,80%	21,20%
2013	77,05%	22,90%
2014	76,05%	23,95%
2015	79,97%	20,03%
2016	79,80%	20,20%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE). Elaboración propia.

La tabla 5.1 muestra una diferencia abrumadora entre sexos. Los hombres representan prácticamente un 80 por 100 de la ocupación. El aspecto a destacar es que, si observamos el período, vemos como las mujeres han experimentado variaciones positivas, por ejemplo, en 2010 alcanzó más de un 25 por 100. Aunque en 2016 ha bajado hasta el 20,20 por 100, se observa como se intenta la penetración de la mujer en el sector y se muestra un interés por la igualdad de sexos.

## **CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES**

En este trabajo se estudia el comportamiento de uno de los sectores más importantes de España desde diferentes perspectivas, como son desde la oferta (producción) y la demanda (matriculación), además de otros aspectos importantes como son el sector exterior y el empleo, analizando también algunas ayudas del Gobierno de España al sector del automóvil.

En lo referido a la producción, a pesar del hecho lógico de haber sufrido años menos positivos por el efecto de la crisis, España cuenta con una gran oferta de vehículos, situándose en este último año en unos números bastantes similares a 2007, y demostrando su fortaleza con sus puestos en niveles de producción tanto a nivel europeo como mundial.

Además, tras el análisis de su variación 2015-2016, se aprecia como ha mostrado una mejoría bastante positiva en tan solo un año, por lo que, si continúa con esa tendencia, la situación no hará nada más que mejorar.

Por otra parte, por el lado de la demanda analizada a partir de la matriculación, los datos no son tan positivos como con la producción, ya que han disminuido en una gran proporción y actualmente continúa a unos niveles bastante bajos. El hecho de estar en los primeros puestos de matriculación de la Unión Europea puede verse explicado por el mayor número de población en España que en otros países, ya que se compran menos vehículos que antes.

Centrándonos en Andalucía, la situación sigue la misma tendencia, con datos poco esperanzadores, que se reflejan analizando cada una de las ocho provincias andaluzas.

En cuanto a las ayudas del sector público, observando los datos analizados parece que solo suponen beneficios para Gobierno, empresas y ciudadanos, aunque la asignatura pendiente es la de reducir la edad media del parque vehículos que, como hemos visto, está en continuo crecimiento.

El sector exterior ha resultado ser uno de los aspectos más positivos del análisis, ya que, gracias a la gran cantidad de exportaciones de automóviles que realiza nuestro país al exterior, especialmente a países de la Unión Europea, y que las importaciones sean menores, se produce una gran fuente de ingresos para España.

Por último, dentro del empleo, se ha apreciado el efecto de la recesión económica en este sector durante el período analizado, perdiendo muchos puestos de trabajo. Especialmente en los hombres, ya que representan una gran proporción de la población ocupada en el

automóvil, aunque en estos últimos años la mujer ha ganado algo de terreno para conseguir que haya una proporción más equilibrada entre sexos.

Como conclusiones finales y a modo de resumen, se puede comentar que la oferta, mediante la producción, es uno de los aspectos más positivos de este sector durante el período analizado, debido a su posición a nivel mundial. Además, las exportaciones juegan un papel muy importante ya que van en aumento en cada año, por lo que hay que continuar con esa tendencia. Como último dato positivo, los Planes PIVE han conseguido prácticamente todos los objetivos para los que fueron implantados.

Con este plan podemos comenzar con los aspectos negativos, ya que les falta por conseguir que la edad media del parque de vehículos español se vea reducida. Además, hay que fomentar más la compra de vehículos ya que aún se encuentran en valores menores que en 2007, y de esta forma también conseguir reducir la compra-venta de vehículos de segunda mano.

Por último, hay que seguir luchando para que el porcentaje de la mujer ocupada en el sector del automóvil se vea más equilibrada con los hombres.



## **BIBLIOGRAFÍA**

Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ANFAC (2015): Informe Anual 2015, Un Horizonte de Oportunidades. [www.anfac.com](http://www.anfac.com)

Producción de vehículos (2016) [www.datosmacro.com](http://www.datosmacro.com)

Organización Internacional de Constructores de Automóviles (2016): World Motor Vehicle Production by Country and Type. [www.oica.net](http://www.oica.net)

Dirección General de Tráfico (2017) [www.dgt.es](http://www.dgt.es)

Asociación de Constructores Europeos del Automóvil (2016): Consolidated Registrations – By Country [www.acea.be](http://www.acea.be)

Requisitos para solicitar el Plan PIVE 8 [www.planpive.net](http://www.planpive.net)

Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT): Información sobre matriculación de vehículos. [www.agenciatributaria.es](http://www.agenciatributaria.es)

Pérez, Daniel (2017): “Aumentan las ventas de coches de segunda mano en España” [www.libremercado.com](http://www.libremercado.com)

Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX): Estadísticas Españolas de Comercio Exterior [www.icex.es](http://www.icex.es)

Instituto Nacional de Estadística (INE) [www.ine.es](http://www.ine.es)

**ANEXO: MATRICULACIÓN DE AUTOMÓVILES POR COMUNIDADES  
AUTÓNOMAS, 2007-2016**

<b>CCAA/AÑO</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Andalucía</b>	285.976	199.919	139.935	132.922	94.587
<b>Aragón</b>	43.303	32.313	23.477	21.015	15.520
<b>Asturias</b>	33.969	25.412	23.473	18.252	13.900
<b>I.Baleares</b>	48.404	34.540	25.063	28.551	27.269
<b>I.Canarias</b>	73.916	47.485	32.201	35.640	34.444
<b>Cantabria</b>	19.853	14.465	12.094	10.784	8.210
<b>C.León</b>	80.353	57.590	48.447	41.678	28.162
<b>C.Mancha</b>	77.755	56.187	34.587	35.731	23.976
<b>Cataluña</b>	237.407	177.131	140.874	147.526	119.622
<b>Ceuta</b>	2.491	2.111	1.688	1.598	1.275
<b>C.Valenciana</b>	186.464	131.422	98.655	102.886	87.247
<b>Extremadura</b>	35.510	25.924	17.581	16.292	10.231
<b>Galicia</b>	97.671	73.064	59.826	52.379	34.530
<b>C.Madrid</b>	254.045	196.903	223.722	272.484	258.245
<b>Melilla</b>	2.681	2.159	1.747	1.512	1.335
<b>R.Murcia</b>	52.757	33.594	22.814	22.449	16.609
<b>Navarra</b>	21.328	15.899	14.778	12.509	8.311
<b>País Vasco</b>	71.489	56.091	44.969	40.855	30.337
<b>La Rioja</b>	9.569	6.646	5.246	4.947	3.878

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Elaboración propia

<b>CCAA/AÑO</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Andalucía</b>	77.319	80.832	98.724	123.849	142.063
<b>Aragón</b>	13.862	15.045	19.263	25.021	27.272
<b>Asturias</b>	11.013	11.790	14.588	18.084	19.476
<b>I.Baleares</b>	25.278	22.637	29.500	37.387	43.144
<b>I.Canarias</b>	25.905	29.843	39.654	49.520	58.892
<b>Cantabria</b>	6.830	6.937	8.552	10.456	11.065
<b>C.León</b>	23.407	25.144	31.114	37.098	40.302
<b>C.Mancha</b>	20.282	23.783	29.066	39.726	52.572
<b>Cataluña</b>	106.024	115.769	138.303	174.307	191.460
<b>Ceuta</b>	1.043	1.168	1.461	1.599	1.571
<b>C.Valenciana</b>	78.059	83.303	98.499	123.788	141.704
<b>Extremadura</b>	7.888	9.127	11.000	13.082	14.548
<b>Galicia</b>	29.068	31.392	36.667	42.366	45.999
<b>C.Madrid</b>	232.338	228.085	263.716	313.987	349.909
<b>Melilla</b>	1.242	1.218	1.368	1.496	1.523
<b>R.Murcia</b>	14.554	16.172	20.362	25.404	28.842
<b>Navarra</b>	7.266	8.141	9.710	11.626	12.242
<b>País Vasco</b>	25.956	28.140	33.728	39.339	41.282
<b>La Rioja</b>	3.304	3.779	4.850	5.982	6.238

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Elaboración propia