

## El automóvil, un sector clave ante un futuro incierto

- En Europa, el sector del automóvil tiene una contribución muy significativa a la actividad (tanto directamente como por efecto arrastre) y presenta una fuerte orientación exportadora.
- Por ello, en un contexto de desaceleración del comercio global, el sector ha ejercido un lastre sobre el crecimiento de la eurozona en los últimos trimestres (lo que se ha visto acentuado por las disrupciones regulatorias del sector).
- A futuro, el imperativo medioambiental y los problemas de polución en las grandes ciudades llevan al sector hacia la sustitución de los motores de combustión interna por los motores eléctricos. No obstante, para alcanzar este reto, deberán superarse cuellos de botella tecnológicos nada desdeñables.

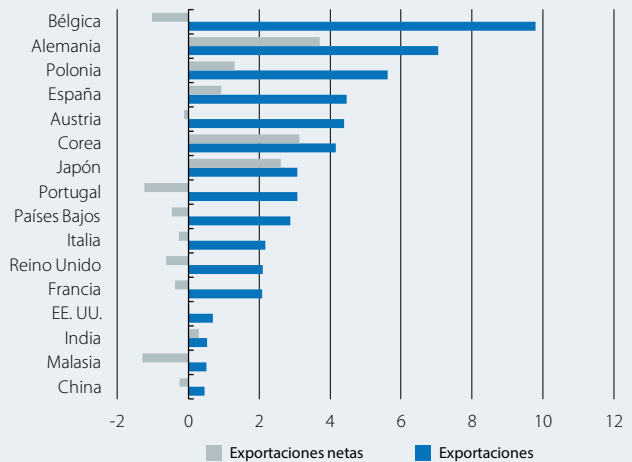
La economía de la eurozona desaceleró en la segunda mitad de 2018 y ha visto cómo las principales instituciones rebajaban sus perspectivas de crecimiento para 2019. Por ejemplo, mientras que en abril de 2018 el FMI pronosticaba que el PIB de la eurozona avanzaría un 2,0% en 2019, su previsión más reciente (de abril de 2019) se ha reducido hasta el 1,3%. Como hemos mostrado en análisis anteriores,<sup>1</sup> una parte de esta moderación se debe al bache que sufre el sector automovilístico, que está ajustándose al nuevo protocolo para las emisiones contaminantes de vehículos que entró en vigor el pasado 1 de septiembre de 2018. De hecho, nuestras estimaciones señalan que las disrupciones en el sector del automóvil han ejercido un lastre significativo: en su ausencia, el avance intertrimestral del PIB hubiera sido del 0,5% en el 3T 2018 (frente al 0,2% observado). En vista de su importancia, pues, debemos entender cuán temporales son realmente las disrupciones que afectan al sector automovilístico y cuáles son sus perspectivas a medio plazo.

### La importancia del sector en la eurozona

La importancia del sector del automóvil para la economía europea es remarcable y ha ido a más. Buena muestra de ello es que su producción representa el 3,8% del PIB de la eurozona y es responsable del 12,5% de las exportaciones europeas, cifras que superan las de 2012, cuando el sector representaba el 3,6% del PIB y el 10,5% de las exportaciones. El peso del sector en Europa también está por encima de la media mundial. Así, en 2017, la eurozona representaba el 15,8% del PIB global, pero sus exportaciones de coches, con la inclusión de los flujos entre Estados miembros, supusieron el 37,6% de las exportaciones mundiales de automóviles. Al desgranar por países, destaca la excepcionalidad de Alemania, cuyas exportaciones de automóviles en 2017 igualaron la suma de las de los tres grandes exportadores asiáticos –Japón, Corea y China– y supusieron el 47,3% del total de las exportaciones de la eurozona (cifras en dólares corrientes). Si, además de la instantánea de 2017, reparamos en la evolución de los últimos años, vemos que el caso alemán también destaca: si en 1990 el valor de las exportaciones germanas era similar al de las japonesas, en 2018 estaba un 74% por encima. Así, en Alemania las exportaciones de coches representaron un 7,0%

1. Véase el Focus «El crecimiento de la eurozona: ni tanto ni tan calvo» en el IM01/2019.

### El peso de las exportaciones de automóviles (% del PIB)



Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de WTO y del FMI.

del PIB y las exportaciones netas (restando las importaciones), un 3,7%, lo que explica la práctica mitad del superávit corriente germano (8,1% del PIB en 2018, y el mayor del mundo en términos absolutos).

Pero la contribución del sector a la economía va más allá de su propio volumen de producción. De hecho, el sector del automóvil genera un importante efecto arrastre con el que la producción de automóviles estimula al resto de sectores de la economía. En particular, las estimaciones<sup>2</sup> indican que un aumento de 1 euro en la producción de automóviles genera un incremento de la producción total de la economía europea de 2,4 euros. Así, si medimos la contribución del sector de manera ampliada, es decir, teniendo en cuenta este efecto arrastre, en Alemania el peso de las exportaciones «ampliadas» del sector del automóvil podría superar el 15% del PIB. En vista del peso del sector en Europa y de su marcada orientación exportadora, pues, no es de extrañar que, en el actual entorno de desaceleración del comercio mundial, el sector haya ejercido un lastre significativo sobre el crecimiento de la eurozona.

2. Estimaciones basadas en tablas input-output de la Comisión Europea. Véase [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Consolidated\\_supply\\_use\\_and\\_input-output\\_tables&oldid=420861](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Consolidated_supply_use_and_input-output_tables&oldid=420861).

**Los retos del sector**

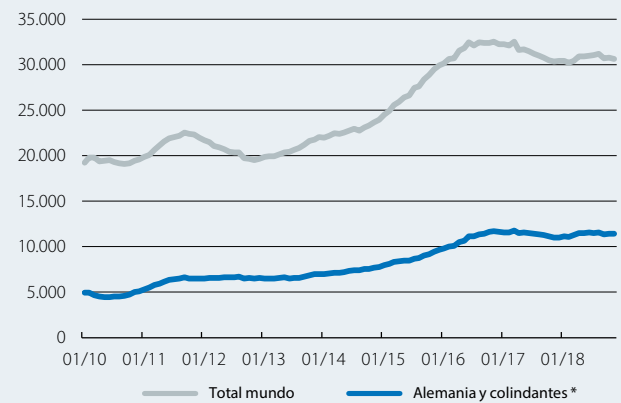
Si la economía de estos países europeos está tan ligada a las fortunas del sector del automóvil, cabe preguntarse entonces ¿cuáles serán las perspectivas del automóvil europeo (Alemania y socios) más allá de 2019? A corto y largo plazo, el sector se ve continuamente afectado por el imperativo medioambiental. Así, los cambios en la normativa anticontaminante supusieron importantes descensos en las ventas de coches en 2018, aunque este lastre debería remitir en 2019. Más allá de esta coyuntura, el sector se enfrenta a importantes retos de medio y largo plazo. El imperativo medioambiental y los problemas de polución en las grandes ciudades llevan al sector hacia la sustitución de los motores de combustión interna por los motores eléctricos. Algunos países plantean prohibir la venta de coches de combustión interna en 2040. No obstante, el camino de la electrificación posiblemente será una marcha más larga e incierta de lo anticipado. Los retos de la electrificación en el automóvil incluyen aumentar la capacidad de almacenaje energético en las baterías, todavía insuficiente para que la autonomía de los vehículos eléctricos rivalice con la de los de gasolina; la falta de infraestructuras de carga de baterías, así como un elevado tiempo de recarga; y estrechos cuellos de botella en materias primas esenciales para la construcción de baterías, como es el cobalto. Así, de no mediar avances científicos radicales (como el desarrollo de la batería de estado sólido o de la pila de hidrógeno),<sup>3</sup> el despegue del coche eléctrico será relativamente lento. Así lo apuntan distintos analistas, que barajan una previsión de que en 2030 todavía no habrá alcanzado el 10% de la producción mundial.<sup>4</sup> Además, este retraso, en conjunción con el imperativo medioambiental, podría encarecer sustancialmente el automóvil y dar lugar a nuevos modelos de transporte (como el uso compartido de vehículos).

En el interregno entre los motores de combustión y el vehículo eléctrico encontramos el coche híbrido. Actualmente, la penetración de los coches híbridos en Europa y EE. UU. es cercana al 2% del total de ventas, pero las previsiones de los analistas apuntan a que podría llegar al 20% en los próximos 10 años, una proporción que ya se ha alcanzado en Japón. En esta transición, el sector automovilístico europeo se encuentra claramente por detrás del de otras economías, como Japón, algo que queda ilustrado por el hecho de que el grupo japonés Toyota representa un 74% de las ventas acumuladas de híbridos en Europa. Una visión parecida queda reflejada en las diferentes cotizaciones bursátiles de los grupos automovilísticos alemanes frente a los japoneses. Alemania exporta 1,74 dólares en coches por cada dólar que exporta Japón, y sus tres grupos automovilísticos producen en el mundo 15 millones de coches, con precios significativamente más altos y mayores márgenes que los 22,3 millones de coches producidos globalmente por los grupos japoneses. Sin embargo, la

3. En los últimos 20 años no se ha alcanzado una solución viable para incorporar el hidrógeno en los turismos.  
 4. Goldman Sachs (2018). «The next growth engines: traction motors and inverters».

**España: exportaciones de coches**

Millones de euros



*Nota:* \* Alemania, Benelux, Austria, Eslovaquia, Chequia, Polonia y Hungría.  
*Fuente:* CaixaBank Research, a partir de datos de aduanas.

capitalización bursátil de las cuatro empresas japonesas de coches supera a la de los tres grupos alemanes en un 15%.<sup>5</sup>

**El sector del automóvil en España**

En el caso español, el sector ha experimentado un fuerte crecimiento en la última década, con unas exportaciones que representaron un 4,5% del PIB en 2018, en alza desde el mínimo de 2,8% de 2009. La producción española automovilística tiene una clara vocación exportadora, ya que alrededor de 2/3 de la producción del sector se destina a la exportación. Además, en España, el sector ha exhibido una mayor integración con Alemania y sus países colindantes y un notable incremento de ventas a Reino Unido y EE. UU. Según datos de 2016, las exportaciones de coches de España fueron el 23,3% del total de la eurozona, muy por encima del 10,5% que pesa el PIB español en la eurozona. Este empuje de la exportación de coches hizo que las exportaciones de bienes españolas mantuvieran su cuota en el total de las exportaciones mundiales cuando la mayoría de las economías avanzadas la perdían frente al embate de Asia Oriental. Desde mediados de 2016, sin embargo, la exportación española de coches ha detenido su crecimiento y se ha mantenido en los niveles alcanzados. Este estancamiento, generalizado en términos de destinos geográficos, podría deberse al fuerte peso del diésel en la producción española<sup>6</sup> y, en términos macroeconómicos, ayuda a explicar la reducción del superávit corriente en los últimos trimestres.

El futuro no está escrito. La historia del sector del automóvil europeo está jalonada de éxitos y las economías de la eurozona se han apoyado ventajosamente en ellos. Pero, como se ha visto claramente en los últimos trimestres, cuando esta trayectoria exitosa se tuerce, la economía en general nota las consecuencias. Por ello es crucial que el sector pueda adaptarse a los cambios tecnológicos que vienen.

*Jordi Singla*

5. Marcas japonesas: Toyota, Nissan, Honda y Mazda. Grupos alemanes: Daimler, BMW y Volkswagen AG.  
 6. Las ventas de los vehículos con motores diésel son las que se han visto más perjudicadas por las nuevas normativas medioambientales.