

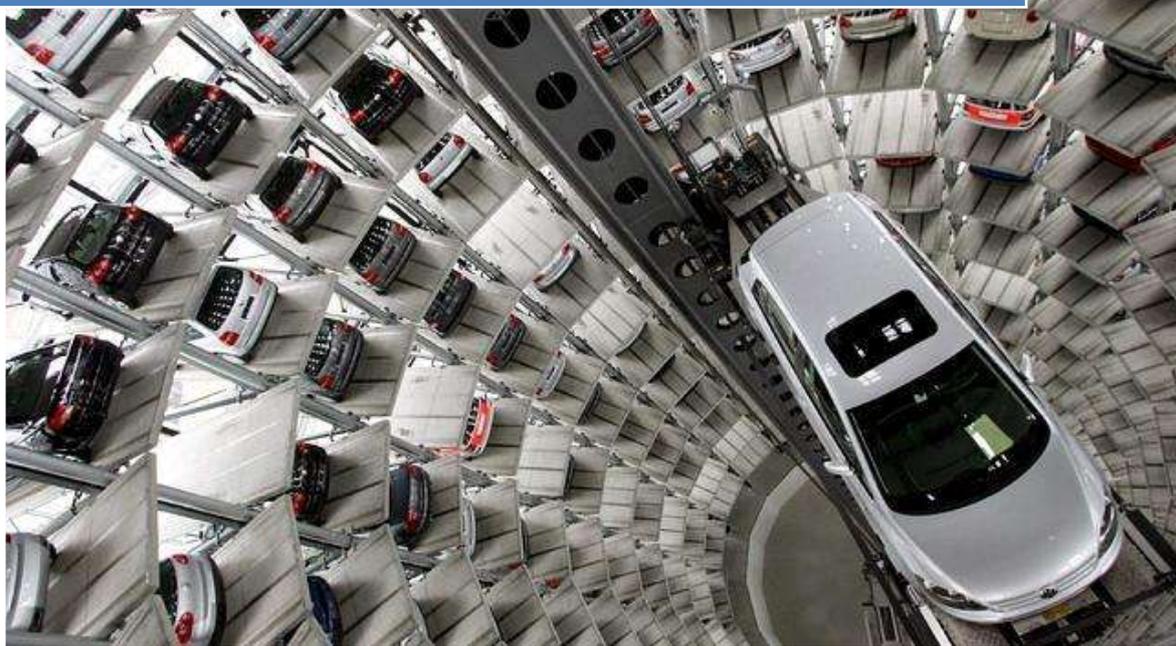


PROYECTO FIN DE CARRERA

E.T.S. INGENIERÍA

Dpto. Organización industrial y  
Gestión de Empresas II

# Análisis del sector automovilístico italiano



José Ignacio Galán Calle

Sevilla, Septiembre 2014

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
1.1. OBJETIVO DEL PROYECTO .....	4
1.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO .....	4
1.3. ESTRUCTURA DEL PROYECTO .....	5
<b>2. HISTORIA. TRADICIÓN ITALIANA. ....</b>	<b>6</b>
2.1. HISTORIA Y ORIGEN DEL AUTOMÓVIL EN ITALIA .....	6
2.2. PROGRESO DE LA MOTORIZACIÓN .....	15
<b>3. SITUACIÓN SOCIO-ECONÓMICA. ....</b>	<b>21</b>
3.1. SITUACIÓN DEL MUNDO. ....	21
3.2. SITUACIÓN DE EUROPA. ....	22
3.3. SITUACIÓN DE ITALIA. ....	24
<b>4. INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA. ....</b>	<b>30</b>
4.1. MERCADO MUNDIAL .....	30
4.1.1. Ventas .....	30
4.1.2. Producción .....	33
4.1.3. Parque circulante .....	36
4.2. MERCADO EUROPEO Y POSICIÓN DE ITALIA .....	38
4.2.1. Ventas .....	38
4.2.2. Producción .....	41
4.4. MERCADO ITALIANO .....	43
4.4.1. Ventas .....	44
4.4.1.1. Vehículos de pasajeros .....	44
4.4.1.2. Vehículos comerciales, industriales y autobús .....	48
4.4.2. Producción .....	50
4.4.3. Exportaciones .....	53
4.4.3.1. Automóviles .....	53
4.4.3.2. Componentes .....	55
4.4.4. Parque circulante .....	58
4.4.5. Empresas del sector .....	61
<b>5. ANÁLISIS ESTRATÉGICO DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO. ....</b>	<b>68</b>
5.1. PROBLEMÁTICA DE LOS FABRICANTES .....	68
5.1.1. <i>El precio del petróleo y la incidencia fiscal</i> .....	68
5.1.2. <i>Sobrecapacidad</i> .....	70
5.1.3. <i>Financiación</i> .....	70
5.1.4. <i>Comercio internacional</i> .....	70
5.1.5. <i>Emisiones</i> .....	71
5.1.6. <i>La amenaza China</i> .....	73
5.2. EL PETRÓLEO Y SUS ALTERNATIVAS .....	75
5.2.1. <i>Combustibles fósiles convencionales</i> .....	76
5.2.2. <i>Combustibles alternativos</i> .....	78
5.2.3. <i>La apuesta por la electricidad</i> .....	81
5.3. AYUDAS E INCENTIVOS DEL GOBIERNO .....	85
5.3.1. <i>Fondos BEC</i> .....	85
5.3.2. <i>Otras medidas</i> .....	86
5.4. ANÁLISIS DAFO DEL SECTOR .....	88

<b>6. CONCLUSIONES .....</b>	<b>91</b>
6.1. HISTORIA DEL SECTOR.....	91
6.2. SITUACIÓN ECONÓMICA.....	91
6.3. EL SECTOR EN ITALIA .....	92
6.4. ANÁLISIS ESTRATÉGICO .....	93
<b>7. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>95</b>

## 1. Introducción

### 1.1. Objetivo del proyecto

Los principales objetivos del proyecto fin de carrera son:

- Dar una visión de la historia del automóvil en Italia y su evolución, para destacar la importancia de la tradición del país en este sector y su influencia social.
- Realizar un análisis de la situación económica italiana para conocer la coyuntura en la que se encuentra el mercado automovilístico de Italia y su posible porvenir.
- Conocer de una manera objetiva y en cifras cómo está estructurado el mercado automovilístico italiano en la actualidad.
- Conocer cuál es la posición de la industria italiana en Europa y el Mundo.
- Se pretende conocer la situación actual de las empresas más influyentes en el mercado italiano y el peso que tienen los fabricantes nacionales.
- Analizar las causas de la situación actual del mercado automovilístico en general, y de Italia en particular, e intentar intuir las tendencias del mismo en un futuro, así como las preferencias de los consumidores.
- Conocer la situación de los combustibles actuales, el presente y futuro de los vehículos propulsados por energías alternativas.
- Conocer las prioridades de la Unión Europea y el gobierno de Italia que afectan directamente al sector del automóvil.

### 1.2. Justificación del proyecto

La industria del automóvil es uno de los mejores indicadores de la situación económica que vive un país. En sus números se pueden ver los síntomas de la gran crisis que afecta a Europa y a Italia en particular desde 2008. La caída continua de las ventas, por encima de la media de la Unión Europea, ha llevado a Italia a niveles de los años '70.

El automóvil siempre ha sido un símbolo de identidad para los italianos y la apuesta de éstos ha sido siempre muy fuerte desde sus orígenes. Por ello, resulta interesante analizar los cambios que se están produciendo últimamente en el sector, cómo se ha llegado a esta situación y el posible porvenir.

La crisis parece haber tocado fondo y a pesar de los bajísimos niveles de ventas actuales, parece que el sector se está recuperando. Se volverá a apostar más fuerte por la producción nacional y se prevé un aumento de las ventas a corto y medio plazo.

## 1.3. Estructura del proyecto

El proyecto está dividido en seis bloques bien diferenciados. La estructura de los mismos es bastante similar; se parte de una situación general del Mundo para acabar particularizando en Italia, que es el país en el que se centra el análisis.

En el primer bloque se tratan los temas formales relativos al proyecto; Objetivos, justificación y estructura del mismo.

En el segundo bloque se intenta introducir la industria automovilística desde sus orígenes en Italia. Por un lado se realiza una descripción de cómo ha ido evolucionando la sociedad italiana y el peso que ha tenido el automóvil en la misma durante el siglo XX y por otro lado se analiza las cifras del sector en este siglo en comparación con otros países con gran peso en el sector, en especial con EEUU.

En el tercer bloque se pretende analizar la situación económica que vive el país y las perspectivas en un futuro próximo. Se analiza brevemente, como se dijo en el primer párrafo, la economía mundial y europea con el objetivo de entender mejor la situación actual de Italia.

En el cuarto bloque nos adentramos en el sector del automóvil. Se realiza una descripción objetiva de los mercados mundiales y europeo en términos de producción, matriculaciones o parques circulantes. La última parte del bloque se centra en Italia. Se realiza una descripción más en profundidad del mercado y se destacan las empresas que tienen más peso en el país.

El quinto bloque se divide en cuatro partes. En la primera se analizan los problemas que se encuentran los fabricantes en el mercado, así como los factores que influyen en el mismo. En la segunda parte del bloque se describe la situación actual del petróleo y se analizan sus posibles alternativas y viabilidad. En la tercera se detallan algunas de las medidas más importantes que ha tomado el gobierno italiano en relación a la industria automovilística. Por último, se realiza un análisis DAFO del sector centrado en Italia.

En el sexto y último bloque se detallan las conclusiones del proyecto.

## 2. Historia. Tradición italiana.

En el sector de la automoción se agrupan una serie de actividades económicas de la más variada naturaleza que, de forma directa, indirecta y en algunos casos inducida, han tenido su origen y posterior desarrollo en torno a la industria automotriz. En poco más de cien años de existencia esta actividad ha alcanzado un grado de tal importancia social y económica y tan sobresaliente en el ámbito de la economía mundial, que hoy es uno de los indicadores más representativos para medir la situación y evolución de las coyunturas económicas.

La industria creada en torno al automóvil ha sido desde sus inicios, y continúa siéndolo, un elemento dinamizador del desarrollo y del progreso económico y social, no sólo por su propia importancia, sino también por su capacidad de impulsar otros sectores de la economía, como son las industrias básicas o las de servicio.

En Italia la repercusión va más allá del aspecto económico, el automóvil ha sido para los italianos desde sus orígenes un símbolo de identidad, un reflejo de su personalidad, con una obsesión por la elegancia y el diseño. Parece obligado, por tanto, conocer la evolución histórica del automóvil en el país y conocer cómo surgieron los primeros fabricantes de automóviles, desde el gran peso de la FIAT hasta los vehículos de lujo como Ferrari y Lamborghini.

### 2.1. Historia y origen del automóvil en Italia

La industria automovilística italiana tiene orígenes mucho más antiguos respecto a la de muchos otros países europeos.

Los primeros productores aparecieron ya a finales del siglo XIX; eran pequeñas empresas familiares que producían muy pocos coches contruidos artesanalmente basándose en proyectos propios y patentes.

En 1899 se fundó la sociedad anónima “Fabbrica Italiana di Automobili – Torino”, que en 1900 comenzó su producción de coches, cerca de 24 productos al año. En la ilustración 1 se puede observar uno de los primeros carteles publicitarios de la fábrica italiana.

La industria automotriz italiana continúa su proceso evolutivo durante los primeros años del siglo XX hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial, durante la cual muchos fabricantes de automóviles convirtieron su producción para apoyar los grandes costes de la beligerancia italiana.



**Ilustración 1: Cartel publicitario de Fiat en sus inicios**

La guerra entonces modificó la evolución de muchas empresas que se encontraron en crisis al final del conflicto, para reorientar su producción a una economía de "paz".

Muchas pequeñas empresas existentes en Italia antes de las actividades bélicas desaparecieron o fueron absorbidas por la empresa industrial productora de coches más grande y estable en Italia, la FIAT, es el caso de la pequeña empresas "Ceriano" que tenía entre sus mecánicos expertos y hábiles, aunque fue oficialmente contratado como contable a instancias de su padre, a Vincenzo Lancia, el futuro co-fundador de la marca de coches "Lancia".

Por ello, la industria automotriz italiana está dominada por un único gran productor rodeado de muchas pequeñas empresas que comienzan y terminan su ciclo de vida en pocos años.

La economía de la posguerra se caracterizó por el grave déficit presupuestario debido a los enormes costos de la guerra y la sociedad estaba más revueltas, surgieron muchos movimientos populares inspirados en la gran revolución rusa; los sindicatos comenzaron grandes protestas para conseguir mejores condiciones de laborales y económicas.

Todos estos problemas no salpicaron a la industria del automóvil, que a pesar de que sufrió detenciones a nivel evolutivo, se resistió a los diversos problemas socio-económicos del país, y continuó creciendo tremendamente.

El período fascista, que llevó a la Segunda Guerra Mundial, fue un período florido para la industria automotriz italiana, debido al hecho de que el gobierno totalitario se dio cuenta de la importancia de los vehículos motorizados y apoyó la iniciativa de construir obras públicas para la circulación.

De hecho, en 1924 se inauguró la autopista de los lagos que unía Milán a las cercanas Como y Varese y a las localidades turísticas de Lago Mayor y el Lago de Como (ilustración 2).



**Ilustración 2: Entrada a la autopista Milán- Lagos**

En este período eran pocos los coches en circulación en Italia, cerca de 80.000, debido a que solo había existido un pequeño intento, por parte de la FIAT, a la construcción de automóviles en serie.

El problema de los fabricantes de automóviles era que su producción era demasiado costosa para poder vender sus productos a un precio accesible para la mayoría de los ciudadanos italianos, entonces quedaba como un producto accesible sólo a "unos pocos" adinerados consumidores o a empresas que necesitaban un vehículo de motor para el transporte de su mercancía.

La idea del auto "de masa" coge vida en los años de la "Gran Depresión" de 1929.

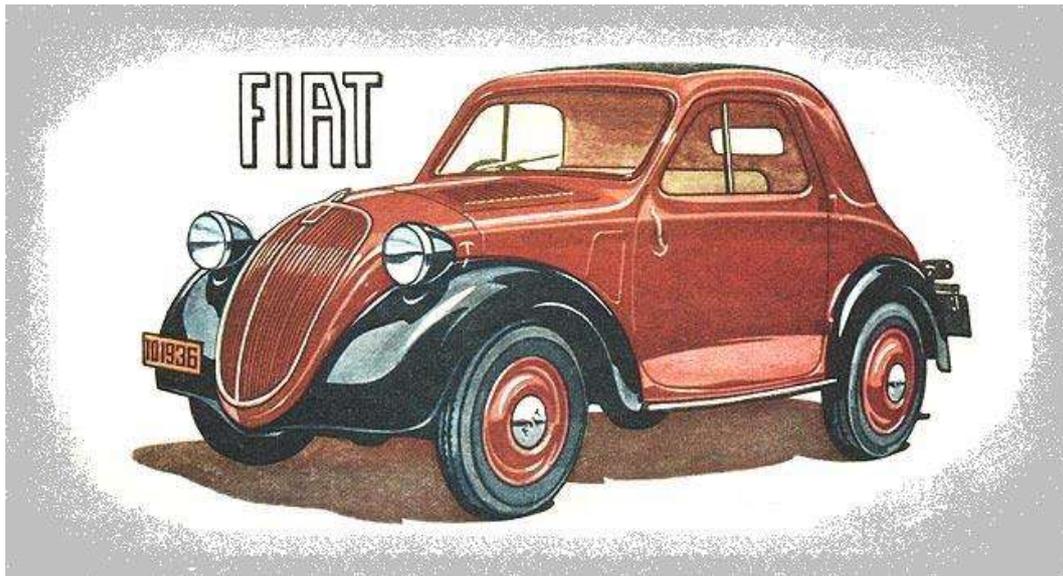
La industria del automóvil italiano, dadas las graves dificultades económicas del país y la enorme disminución de las matriculaciones, respondió a la crisis mundial apuntando a la

construcción de modelos de coches accesibles a todos, nace así, en 1932, el FIAT "Balilla", que fue el primer modelo de bajo costo accesible a la gran mayoría de la clase media italiana. En la ilustración 3 se puede ver uno de los carteles que utilizaba la marca para promocionar el modelo Balilla. Mussolini exigió aún más, y pidió el diseño de un modelo que no superara las 5000 Liras, ya que el modelo "Balilla" en su configuración más económica biplaza costaba 9.900 liras.



**Ilustración 3: Cartel del modelo Balilla de Fiat**

Sus peticiones fueron parcialmente satisfechas por la empresa turinesa, que en 1936 comenzó la producción del "Topolino", cuyo precio no excedía de 9.000 liras (ilustración 4).



**Ilustración 4: Dibujo del modelo Topolino**

El estallido de la Segunda Guerra Mundial obligó a los fabricantes de automóviles italianos a cambiar su producción para fines bélicos, como ya ocurrió durante la Primera Guerra Mundial. Los avances técnicos conseguidos en este periodo permitieron el uso de vehículos motorizados para enviarlos al frente, tanques y vehículos blindados, así como su uso para el transporte de tropas, armamentos y suministros.

Esto le dio la oportunidad, sobre todo para las empresas establecidas en la industria automotriz, aunque también a las pequeñas empresas como la "Ansaldo" para dar grandes pasos adelante en términos de tecnología de vanguardia gracias a las demandas del ejército italiano y la competencia de otros ejércitos que participan en el conflicto.

La guerra entonces permitió al sector automovilístico italiano estudiar las tecnologías aplicadas por otras empresas extranjeras a sus propios medios utilizados durante el conflicto, para luego, poder aplicarlos a los diversos proyectos que muchos fabricantes de automóviles propusieron al Ejército Real italiano. La ya mencionada "Ansaldo", propuso varios diseños de vehículos específicos para uso militar (ilustración 5). A diferencia la FIAT, se dedicó a la fabricación de tanques, camiones, motores náuticos y aéreos para el Real Ejército italiano.

Autoblindo Lancia-Ansaldo L12M  
 Unita' Tedesca non identificata  
 Fronte Balcanico, 1944



**Ilustración 5: Vehículo militar Ansaldo**

El período de la Segunda Guerra Mundial mantuvo a los fabricantes de vehículos ocupados en su industria y en el sector militar, lo que hizo que se mantuviera una estabilidad durante los años de la guerra. El período de post-guerra llevó al fracaso a muchas empresas de este sector, aquellas que no fueron capaces de convertir su producción. Este hecho, sin embargo, no impidió que la industria del automóvil se estableciera como un sector líder de la economía del país.

Los años de la posguerra se caracterizaron por la reconstrucción del país salido derrotado de y por la ocupación masiva por parte de Alemania en el norte y de Estados Unidos en el centro-sur. La economía del país entonces preocupada por la enorme necesidad de dinero necesaria para dar un nuevo impulso a la industrialización. Esta ayuda monetaria fue recibida por Estados Unidos en lo que se conoció como el Plan Marshall, que consistía en una gran ayuda monetaria a los países dañados por la guerra y considerados estratégicamente importantes desde el punto de vista económico, comercial y bélico, en un escenario de tensión entre las dos grandes potencias mundiales como EE.UU. y la URSS.

La ayuda recibida de Italia y la firme voluntad del país en los años 50 le permitió entrar en un período de prosperidad para la economía, un período de alza de consumo que condujo a una mejora de la vida. Son los años del "milagro económico", durante los cuales el sector del automóvil se convirtió en la columna vertebral de la industria italiana gracias precisamente, al estilo mejorado de vida de los ciudadanos, que ahora pueden permitirse un coche en el coche y no lo ven sólo como un instrumento para moverse más rápidamente, sino también como un "objeto" de deseo, un símbolo de estatus del cambio social.

Ese producto comercial diseñado para uso militar, empresarial y para un público restringido, se convirtió en un producto que todo el mundo podía usar a diario para cualquier actividad.

El gobierno, de los años 50 - 60, incentivó la construcción de infraestructuras para conectar una Italia cada vez más "motorizada". Aparecieron entonces las primeras autopistas de nuevo diseño después de las construidas durante la era fascista, como la que iba de Milán a Nápoles (la autopista del Sol). Las constructoras de automóviles lanzaron al mercado los modelos más "útiles", como son el "500" y el "600" de la FIAT, que se convirtieron en los símbolos del milagro económico italiano. (ilustración 6)



**Ilustración 6: Desfile Fiat 500 en los años 50**

La industria automovilística italiana se fue haciendo ser cada vez más popular y vio un período de expansión increíble gracias al excelente diseño de sus vehículos y a los coches deportivos "made in Italy". De hecho, desde finales de los años 40, comenzaron a entrar en el mercado italiano y mundial automóviles que hoy en día siguen siendo un símbolo de la excelencia deportiva, tecnológica y estilística como son Ferrari y Lamborghini, que nacen de la iniciativa de ricos industriales y grandes apasionados que querían participar en un sector que continúa su expansión.



**Ilustración 7: Coches y tractores Lamborghini**

Curiosa es la historia de Ferruccio Lamborghini (ilustración 7), que después de haber ganado una fortuna fabricando tractores para la agricultura compró un Ferrari, que tenía un defecto congénito en el embrague que él reparó usando partes de sus tractores. Esto le llevó a ponerse en contacto con Enzo Ferrari para informarle del defecto y para aconsejarle en la resolución del problema. Surgió entonces una discusión en la que Ferrari le dice a Lamborghini que "él sólo era capaz de llevar tractores y no de conducir un Ferrari". Ésta fue la chispa que hizo que fundara la Lamborghini, todavía hoy un símbolo del automóvil, por su hermoso acabado, del "made in Italy". En la ilustración 8 observamos un ejemplo del diseño de los automóviles italianos.



**Ilustración 8: Ferrari Testarossa**

La industria automotriz italiana, por tanto, se convirtió en un sector muy importante para la economía del país durante los años floridos del "boom económico". Este sector industrial, llevó el nombre de Italia por todo el mundo a través de pequeñas empresas que especializadas en la creación de carrocerías especiales aplicadas a los productos de las marcas mundiales, como Zagato, Bertone y Pininfarina, que gracias al enorme desarrollo del mercado mundial de automóviles ayudaron a la 'industria italiana a exportar tanto los productos de marcas nacionales como la excelencia del diseño italiano, manteniendo alto el orgullo y el nombre de toda la industria italiana.

Los años que van desde el final del milagro económico hasta nuestros días han visto la industria del automóvil evolucionar constantemente y tener un impacto social muy importante en el transporte, el deporte y la tecnología. El coche ha permitido a los italianos, aparte de poder moverse de una manera más rápida, segura y conveniente, sentirse orgullosos de su propia industria automovilística gracias a los éxitos deportivos en una variedad de disciplinas coche, desde el rally hasta la fórmula uno (ilustración 9).



**Ilustración 9: Modelo de Ferrari de Fórmula 1 (año 1975)**

En el ámbito económico, en los años siguientes al aumento del consumo, la industria del automóvil se mantuvo estable en la parte superior de la industria italiana y se mantuvo durante años como uno de los pilares de la economía. Sin embargo, hoy en día existen otros sectores industriales capaces de competir con la fuerte expansión de la industria del automóvil, y la gran competencia de los productores en Alemania y Japón han llevado a la industria del automóvil en Italia a estabilizarse en el mercado, teniendo que recurrir incluso a ayudas estatales en los tiempos de crisis reciente. Este último hecho evidencia la importancia de la industria del automóvil en Italia no sólo desde un punto de vista económico, sino también, desde un punto de vista social de orgullo nacional.

## 2.2. Progreso de la motorización

La motorización ha cambiado el modo de vida de la sociedad: ha cambiado la relación con el espacio terrestre, ha cambiado las ciudades, pero también las zonas rurales y ha incidido en numerosísimos aspectos de nuestras vidas. Se podría realizar un análisis de lo que la motorización ha significado para Italia.

En la tabla 1, podemos observar la cantidad de automóviles que circulaban entre 1912 y 1992 en los países con más influencia automovilística.

**Tabla 1: Parque circulante de diversos países (en millones). Fuente: AISA.**

Años	Italia	Francia	Alemania	Japón	Gran Bretaña	España	Estado Unidos
1912	15,0	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	700,0
1922	41,0	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8.200,0
1932	188,3	1.298,1	486,0	42,1	1.149,2	n.d.	20.832,4
1937	271,2	1.720,5	1.108,4	60,1	1.834,2	n.d.	25.390,8
1950	342,0	1381,8(*)	620,0	42,6	2.307,4	n.d.	40.333,6
1956	1.030,7	3.060,0	2.320,5	181,1	3.980,5	n.d.	54.210,9
1969	9.173,7	11.860,0	13.168,6	6.933,8	11.504,3	2784,7(**)	86.872,4
1982	19.616,1	20.300,0	24.035,9	25.539,1	18.043,7	8.354,0	123.701,7
1992	29.429,6	24.020,0	38.886,0	38.963,8	23.641,7	13.102,3	144.213,4

(\*) 1951

(\*\*) 1970

En 1912 en Italia había cerca de 15.000 automóviles, en los Estados Unidos superaban los 700.000. Veinte años después, en 1932, encontramos en Italia 188.000 automóviles, en Francia 1.300.000 (casi siete veces más), en Alemania poco más del doble que en Italia, 486.000, en Japón 42.000, en Gran Bretaña casi como en Francia, 1.149.000 y en los Estados Unidos ascendía a 20.800.000 unidades.

La Italia en 1950 tenía todavía un número de automóviles muy reducido (342.000). Francia no tenía mucho más que en 1932 y menos que en 1937 como consecuencia de los efectos de la Segunda Guerra Mundial, que también fue golpeó fuerte a Alemania (de 1.100.000 automóviles en 1937 a 620.000 en los años 50, también debido a que los límites del país eran inferiores, por tanto la población también era menor).

Avanzando en el tiempo, se observa que en 1969 el parque de automóviles japonés era sólo el 70% del Italiano –Italia tenía ya 9.200.000 automóviles, Japón cerca de 6.900.000- y los alemanes habían ya superado a los otros países europeos. En 1992 Italia por primera vez tenía más automóviles en circulación que Francia, los japoneses había alcanzado a Alemania y Estado Unidos tenía ya 144 millones. En estos años fue cuando definitivamente las diferencias entre los países en términos de números de automóviles por habitante se anularon, Italia desarrolló su motorización con cierto retraso, pero llegó a alcanzar y superar a otros países.

Resulta más representativo a la hora de expresar la difusión del automóvil analizando los datos de número de habitantes por automóviles como se ve en la tabla 2. Realizamos un confronto

entre Italia y Estados Unidos. En 1912 Italia tenía un automóvil por cada 2.416 habitantes mientras Estados Unidos tenía uno por cada 135: había una gran diferencia. En los datos de 1922 se ve como Estados Unidos había multiplicado por 10 veces el número de automóviles por habitantes, Italia tan solo lo multiplicó por 2,5. Las razones de esta gran diferencia está en que Estados Unidos sufrió mucho menos los efectos de la primera guerra mundial pero sobre todo era debido a que la Ford producía sobre una línea de montaje millones de automóviles (fueron construidos en total más de 15 millones de modelos Ford T, más de un millón al año).

**Tabla 2: número de automóviles por habitantes en EEUU e Italia. Fuente: AISA.**

Años		1912	1922	1932	1937	1950	1956	1969	1982	1992
Número de habitantes por automóvil	EEUU	135	13,30	6,00	5,10	3,75	3,10	2,31	1,87	1,77
	Italia	2.416	947,0	224,0	162,0	138,0	47,60	5,83	2,88	1,94

Avanzando en el tiempo se observa que cuanto más nos acercamos a hoy el número de habitantes por automóvil se acercan entre Italia y Estados Unidos, en 1932 Italia tenía 224 habitantes por cada automóvil mientras que Estados Unidos solo 6 pero ya en 1992 los valores eran de 1,92 y 1,77 respectivamente.

Otro dato interesante a analizar es que Italia alcanzó los 10 habitantes por automóvil en 1965 mientras Estados Unidos lo consiguió en 1924. Esto se debe a dos razones principales: por un lado los ingresos per cápita y aún más importante el precio del automóvil más vendido en la época. El resultado de este análisis se muestra en las tablas 3 y 4.

**Tabla 3: Modelos más vendidos en Italia y la relación entre su precio y los ingresos per cápita en ese año. Fuente: AISA.**

Años	1912	1922	1932	1937	1950	1956	1965
Modelo más vendido	Fiat Zero	Fiat 501	Fiat 508	Fiat 500	Fiat 500 C	Fiat 600	Fiat nuova 500
Años de ingresos para comprarlo	13	7,8	3,1	2,3	2,7	1,6	0,6

**Tabla 4: Modelos más vendidos en Estados Unidos y la relación entre su precio y los ingresos per cápita en ese año. Fuente: AISA.**

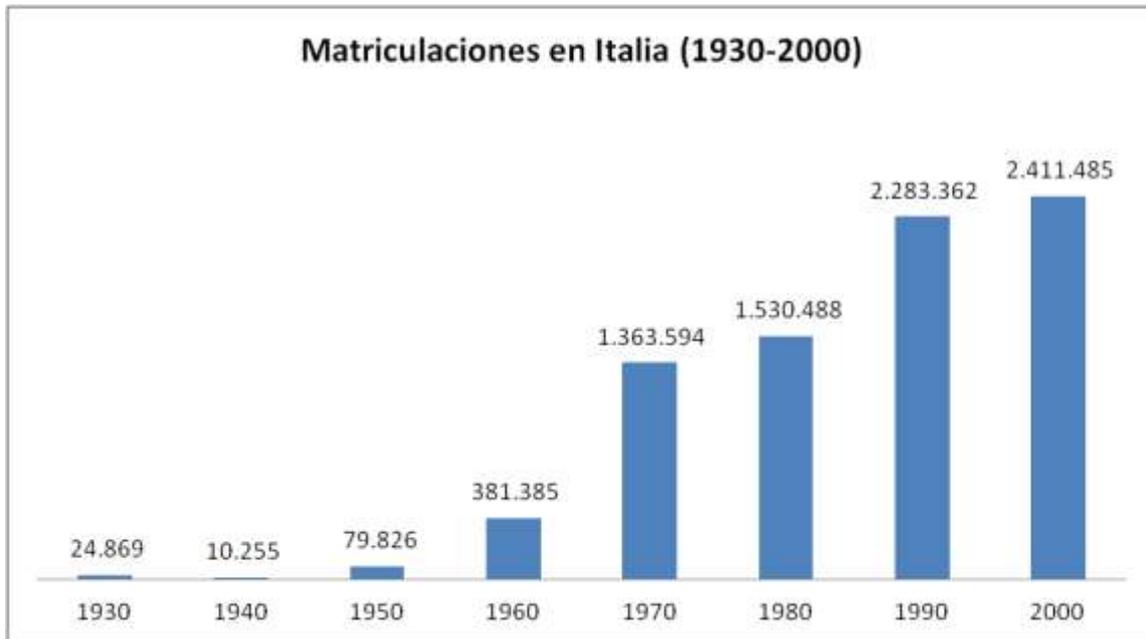
Años	1912	1924
<b>Modelo más vendido</b>	Ford T	Ford T
<b>Años de ingresos para comprarlo</b>	1,4	0,35

Como vimos en la sección anterior los vehículos italianos fueron muy caros durante la primera mitad del siglo XX. Intentaron reducir el precio con el modelo “balilla” y “Topolino” (que requería respectivamente 3,1 y 2,3 años de ingresos) de Fiat pero no fue hasta en los años del milagro económico con el Fiat 500 cuando se consiguió realmente un modelo económico y accesible (bastaban solo 0,6 años de ingresos para adquirir este modelo). Vemos como en Italia se alcanzan los 10 automóviles por habitante en el momento en que el precio del vehículo más vendido desciende por debajo del año de ingresos per cápita.

En los Estados Unidos son similares. En 1912 el Ford T costaba cerca de tres veces los ingresos per cápita ese año aunque en 1924, que es cuando se alcanzan los 10 habitantes por automóvil, el precio del Ford T costaba 260 dólares (0,35 veces los ingresos medios por año y habitante). Se observa entonces, que tanto en Italia como en Estados Unidos el incremento del número de automóviles por habitante está relacionado con el precio del modelo más vendido y las rentas per cápita. Concretamente se alcanzan los 10 habitantes por automóvil circulante cuando el precio del vehículo es inferior a los ingresos anuales de sus compradores.

### Matriculaciones en Italia (1930-2000)

Las matriculaciones anuales han sufrido grandes oscilaciones durante el siglo XX, condicionadas por las distintas guerras y crisis acontecidas en estos años. Se observa en la ilustración 10 como a partir de los años 50 las matriculaciones se multiplicaron de media por 30 cada año. Cabe destacar también como en la última década en algunos años las ventas superaban los 2,4 millones, mientras que en otros años de crisis económica eran menos de 1,7 millones.

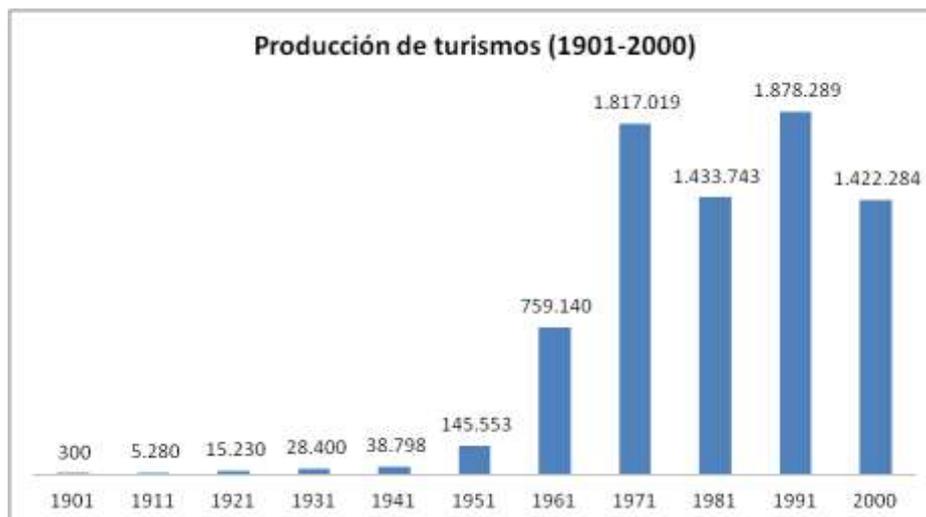


**Ilustración 10: Matriculaciones en Italia (1930-2000). Fuente: AISA y elaboración propia.**

## Producción en Italia (1901-2000)

En 1901 se estima que en Italia se construyeron alrededor de 300 automóviles. En 1921, “tan sólo” 15.200, en Estados Unidos por esa época ya se producían millones (ilustración 11).

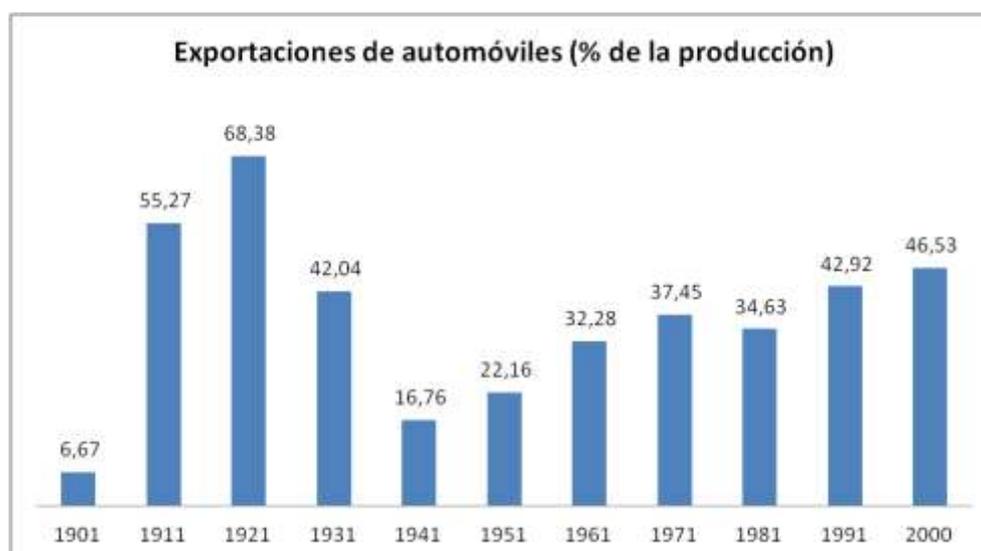
Las caídas producidas entre 1971 y 1981 reflejan la internalización de la producción Fiat, en esa década comenzó a producir en el exterior una cantidad significativa, por tanto la producción doméstica italiana se vio disminuida (estos datos de hecho, expresan no la producción de empresas italianas, sino los vehículos producidos dentro del país). La producción en Italia subió en 1991 y se vio reducida en el 2000, en parte debido a la crisis de la Fiat y en parte por la producción de la filiera en Polonia, Brasil...



**Ilustración 11: Producción de turismos en Italia (1901-2000).** Fuente: AISA y elaboración propia.

## Exportación de automóviles.

Analizamos ahora la competitividad internacional de la producción italiana. Para ello analizamos la incidencia de las exportaciones en la producción (ilustración 12). Esta incidencia fue muy baja en 1901 (de 300 automóviles sólo se exportaron 20) y creció enormemente tanto en 1911 como en 1921 (las exportaciones supusieron un 55% y un 68% respectivamente del total producido). En el período fascista la producción doméstica se centró en el propio país (en 1931 supuso el 42% y en el '41 sólo el 17%). En los años siguientes la incidencia de las exportaciones también fue bastante baja aumentando en el último tramo de siglo y situándose en torno al 40-45%.



**Ilustración 12: Evolución del peso de las exportaciones de automóviles en Italia sobre la producción total.** Fuente: AISA y elaboración propia.

### 3. Situación socio-económica.

El sector automovilístico y su evolución van ligados al crecimiento de los países y la capacidad adquisitiva de sus residentes.

En la actualidad, la crisis económica ha obligado a la industria a ajustarse a la nueva realidad. Europa vive con la crisis todavía presente, mientras que Estados Unidos se está recuperando y los países emergentes han moderado su ritmo de crecimiento.

#### 3.1. Situación del Mundo.

Según el informe de julio del FMI el crecimiento mundial proyectado para 2014 ha sufrido una revisión a la baja de 0,3% que lo sitúa en 3,4%, y esto se debe a las secuelas de un primer trimestre flojo, particularmente en Estados Unidos, y a las perspectivas menos optimistas en varios mercados emergentes. Dado que en ciertas economías avanzadas se prevé un crecimiento algo más fuerte el próximo año, para 2015 se sigue proyectando un crecimiento mundial de 4%.

Se prevé que el crecimiento mundial repuntará con respecto al segundo trimestre de 2014, ya que algunos de los factores subyacentes causantes de la debilidad en el primer trimestre, como la corrección de los inventarios en Estados Unidos, deberían tener efectos tan solo temporales, y otros deberían estar contrarrestados por la aplicación de políticas, como en el caso de China. Pero el revés sufrido en el primer trimestre se verá contrarrestado solo parcialmente.

Los riesgos a la baja siguen siendo motivo de preocupación. La agudización de los riesgos geopolíticos podría provocar una fuerte escalada de los precios del petróleo. Entre los riesgos de los mercados financieros cabe mencionar las tasas de interés a largo plazo inesperadamente altas en Estados Unidos y la posibilidad de que se revierta la reciente tendencia a la baja de las primas de riesgo y la volatilidad.

El período de débil crecimiento mundial podría prolongarse, dado que no se observa un ímpetu robusto en las economías avanzadas pese a las tasas de interés muy bajas y a la moderación de otros factores que frenan la recuperación. En algunas de las principales economías de mercados emergentes podrían prolongarse los efectos negativos sobre el

crecimiento, que se derivan de las restricciones del lado de la oferta y del endurecimiento de las condiciones financieras del año pasado.

En muchas economías avanzadas y de mercados emergentes se necesitan con urgencia reformas estructurales para cerrar las brechas de infraestructura, reforzar la productividad y elevar el crecimiento potencial.

El crecimiento mundial se moderó más de lo previsto en el primer trimestre de 2014: de una tasa anual de 3% en el segundo semestre de 2013 pasó a 2%, es decir, alrededor de ½ punto porcentual por debajo del pronóstico de la edición de abril de 2014 de Perspectivas de la economía mundial (informe WEO, por sus siglas en inglés). Si bien se registraron cifras de actividad inesperadamente favorables, en Japón, y también en Alemania, España y el Reino Unido, el panorama estuvo dominado por cuatro sorpresas a la baja.

En Estados Unidos, los excedentes de inventarios al cierre de 2013 resultaron ser mayores de lo previsto, lo cual dio lugar a una corrección de mayor magnitud. Un crudo invierno atenuó aún más la demanda, las exportaciones disminuyeron marcadamente después de un sólido cuarto trimestre y el producto se contrajo en el primer trimestre de 2014. En China, la demanda interna se moderó más de lo previsto, debido a los esfuerzos de las autoridades por contener el crecimiento del crédito y a una corrección en la actividad inmobiliaria. En Rusia la actividad se desaceleró notablemente porque las tensiones geopolíticas continuaron deprimiendo la demanda. En otras economías de mercados emergentes se observó un crecimiento inferior al proyectado como consecuencia de una menor demanda externa, en particular de Estados Unidos y China, y, en varios casos, de una demanda interna más floja que se combinó con el crecimiento más débil de la inversión.

## 3.2. Situación de Europa.

El pasado 25 de febrero, la Comisión Europea publicó sus previsiones económicas de invierno, en las que señala el asentamiento de la recuperación económica en la Unión Europea. La mejora económica está produciéndose en todos los países europeos ganando fortaleza, al tiempo que los motores de crecimiento están más equilibrados. En concreto, prevé un aumento del PIB de un 1,2% en la Zona Euro y un 1,5% en la Unión Europea en 2014, lo que representa una revisión al alza de un 0,1% en ambos casos. Para 2015 la recuperación será más intensa, de manera que la actividad económica crecerá un 1,8% y un 2% en la Zona Euro y en la Unión Europea, respectivamente.

En líneas generales, tras dos años de contracción económica en la Unión Europea, la demanda doméstica está recuperándose gradualmente; la fragmentación financiera, la incertidumbre económica y la necesidad de ajustes económicos van disminuyendo y la confianza se eleva. En consecuencia la situación actual mejora, pero a un ritmo moderado en su conjunto.

Por su parte, el mercado de trabajo, se caracteriza por una lenta estabilización, con un nivel de desempleo que sigue siendo alto, ya que la evolución del mercado laboral suele seguir al PIB con un desfase de, al menos, un semestre. Las previsiones de la Comisión Europea sobre la tasa de paro de la Zona Euro indican una ligera reducción en los próximos años, situándose en un 12% en 2014 y en un 11,7% en 2015. Sin embargo, ponen de manifiesto que las grandes diferencias entre países se mantendrán.

Por otra parte, prevé una inflación moderada de la Unión Europea y la Zona Euro en 2014, con unas tasas del 1,2% y el 1%, respectivamente, que se incrementará hasta el 1,5% y el 1,3% en 2015 como consecuencia de la mayor fortaleza del crecimiento.

De acuerdo con las previsiones económicas de la Comisión Europea, la divergencia en el ritmo de crecimiento, particularmente, entre los miembros de la Zona Euro se limitará respecto de los años anteriores. De esta manera, como se detalla en la tabla 5, entre las mayores economías europeas destaca el crecimiento de Reino Unido, que será de un 2,5% en 2014 y un 2,4% en 2015. Entre los países de la Zona Euro, Alemania será quien se mantenga como el principal motor de crecimiento, gracias a los avances de un 1,8% este año y un 2% el próximo.

Por su parte, España y Francia registrarán tasas de crecimiento iguales en este bienio y ligeramente por debajo de la media de la Zona Euro. En concreto, el incremento del PIB de estas economías será de un 1% este año y un 1,7% en 2015. Finalmente, Italia mantendrá su ritmo de crecimiento (0,6% y 1,2%) menor al resto de las potencias europeas.

Tabla 5: Previsiones de crecimiento del PIB para 2014 y 2015. Fuente: Comisión Europea (2014).

	2014	2015
REINO UNIDO	2,5	2,4
ALEMANIA	1,8	2
ZONA EURO	1,2	1,8
FRANCIA	1	1,7
ESPAÑA	1	1,7
ITALIA	0,6	1,2

Los principales riesgos que amenazan el ritmo de recuperación europea son:

- La paralización o aplicación parcial de los programas de reformas estructurales, fiscales e institucionales en los Estados miembros a nivel europeo.
- Una mayor debilidad del mercado laboral de lo previsto, ya que tendría un impacto negativo sobre el consumo privado y el crecimiento potencial.
- La aplicación de reformas estructurales inadecuadas para solucionar el exceso de deuda, la fuerte contracción de la inversión en los últimos años y la baja productividad total de los factores.
- Una inflación y una reducción de la fragmentación financiera menores de lo esperado.
- Un fracaso de los test de estrés y del proceso de revisión de activos financiero para mejorar la solidez de los balances bancarios y restaurar la confianza.
- Un agravamiento de la inestabilidad financiera en los mercados emergentes.

### 3.3. Situación de Italia.

En el 2013 el **Producto Interior Bruto** fue igual a 1.560.024 millones de euros, con una reducción del 0,4% respecto al año anterior. En volumen el PIB ha disminuido un 1,9% (1.365.227 millones de euros, año de referencia 2005), en el 2012 se registró una caída del 2,4%. Con la caída de este último año, el PIB ha llegado a niveles un poco por debajo a los registrados en 2000. En 2014, el PIB se prevé que crezca un 0,6% en términos reales. La demanda doméstica volvería a hacer una contribución positiva (+0,4 puntos) que se acompaña

también de un aumento marginal de la demanda exterior neta (+0,2 puntos porcentuales). En 2015 se fortalecería el crecimiento del PIB (1,2%) muy influenciada por la contribución positiva de la demanda doméstica (0,9 puntos porcentuales). Se espera que estos resultados se consoliden a medio plazo con un crecimiento económico del 1,4% en 2016.

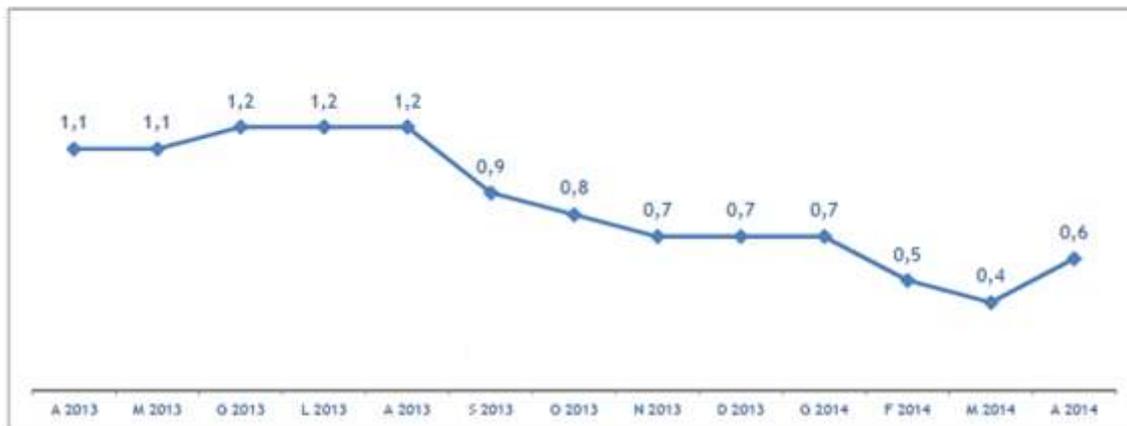


Ilustración 13: Evolución del PIB por trimestres. Fuente: Istat.

Los datos de los países desarrollados muestran un aumento del PIB en los Estados Unidos y Reino Unido (+1,9% y 1,7% respectivamente), en Japón (+1,7%) y en Alemania (+0,5%).

En el 2013 el gasto en **consumo final de las familias** italianas ha experimentado una contracción del 2,6%, que se añade a la todavía más acentuada en 2012 (-4%). Es una caída de intensidad excepcional después de un período de cuatro años que se caracteriza por una disminución constante (en 2011 el ingreso real fue menor en aproximadamente un 5% en comparación con 2007, el último año en el que tuvo una tendencia positiva). En los primeros 9 meses de 2013 el poder adquisitivo de las familias perdió todavía un 1,5% sobre el mismo período de 2012.

En 2014 se espera que el consumo de las familias se recupere (+0,2%) gracias a la mejora de las evaluaciones sobre la situación económica del país y, por primera vez en más de tres años, de las evaluaciones sobre las condiciones económicas de la familia y sus perspectivas en el mercado laboral.



**Ilustración 14: Evolución de los precios del consumo. Fuente: Istat.**

Las inversiones fijas brutas en el 2013 han sufrido una marcada flexión (-4,7%), después de la caída del 8% en 2012.

Los **ingresos corrientes** se contrajeron un 0,7%, y suponen un 47,6% del PIB. En particular, los impuestos indirectos se redujeron en un 3,6%. Los impuestos directos subieron un 0,6%. Las contribuciones sociales tuvieron una ligera disminución (-0,5%). La presión fiscal total (suma de los impuestos directos e indirectos, de capital y cotizaciones sociales en relación con el PIB) ascendió al 43,8%, un descenso de 0,2 puntos porcentaje en comparación con 2012.

En promedio durante todo el año 2013, el índice de **producción industrial** marca una disminución del 3% respecto al año anterior. El total de horas de trabajo ascendieron en 2013 a 1,075miles (-1,35% que en 2012), para la-"Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques" las horas se han incrementado un 8,4%. En todo el año 2013 en comparación con 2012, el facturado por la industria mostró un descenso del 3,7% (-6,2% en mercado interno y + 1,4% en el extranjero). En relación al 2012, los pedidos (datos brutos) registraron un descenso del 1,3% (-3,5% en el mercado nacional y +2% en el extranjero).

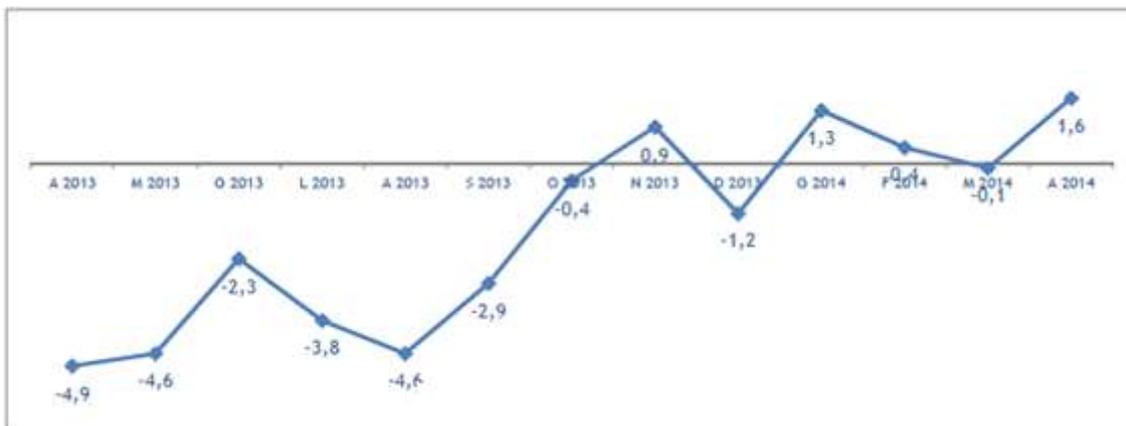


Ilustración 15: Evolución de la producción industrial. Fuente: Istat.

En 2013 la ocupación disminuyó en 478.000 personas (-2,1%). La reducción es más fuerte en las regiones meridionales (-4,6%). Continúa la caída del empleo masculino (-2,6%) y vuelve a reducirse el femenino (-1,4%). La caída del número de empleados se produce sobre todo en las edades 15-34años y 35-49 años (respectivamente -482.000 y 235.000 personas), que se compensa con el crecimiento de la ocupación en las personas mayores de 50 años (+239.000). La tasa de empleo (italiana y extranjera) es del 55,6%, 1,1 puntos porcentuales por debajo de los valores de 2012.

Continúa en 2013 el aumento de la **tasa de desempleo**, que alcanza el 12,2% (10,7% un año antes). El aumento afecta a todo el país, especialmente el sur, donde se alcanza el 19,7%. La tasa de desempleo también aumenta para el componente extranjero, del 14,1% en 2012 al 17,3% 2013. La tasa de desempleo juvenil (15-24 años) aumentó en 4,7 puntos porcentuales, alcanzando el 40,0%, con un pico de 53,7% para las mujeres jóvenes en el Sur. En promedio, en 2014, el empleo continuará contrayéndose (-0,1%) para volver al crecimiento en 2015 (+ 0,6%) y en 2016 (+ 0,8%).

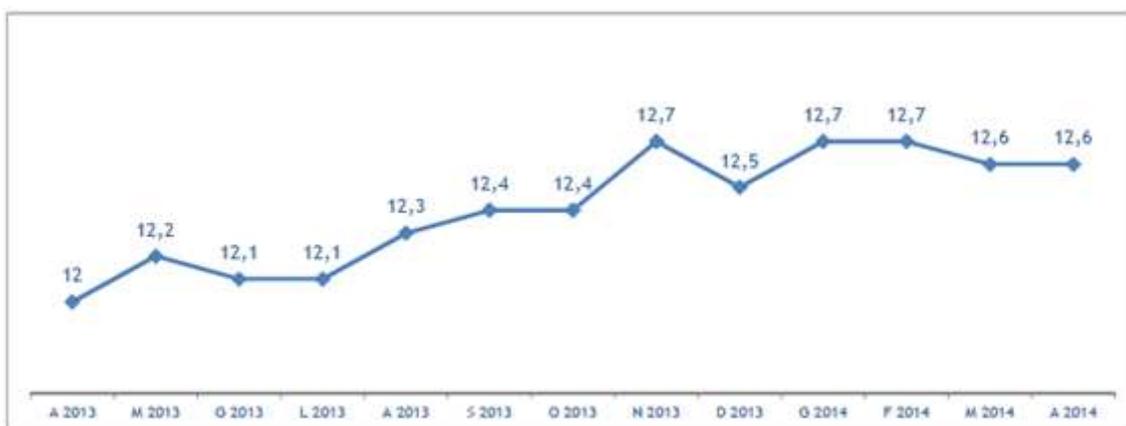


Ilustración 16: Evolución de la tasa de desempleo. Fuente: Istat.

En cuanto al **comercio exterior**, las exportaciones en la comparación tendencia disminución global en el 2013 en un 0,1% y las importaciones en lugar de 5,5%.

### **Intercambios comerciales**

#### Intercambio Italia-Estados Unidos

Los datos más recientes publicados por el ISTAT señalan una dinámica de intercambios comerciales sanos en 2013 entre Italia y Estados Unidos. Circa de 38,5 millones de Euros es el intercambio bilateral de bienes en este año. Las exportaciones italianas han alcanzado los 27 millones de euros (+1,4%) y las importaciones los 11,5 millones (-8,8%), números que determinan un saldo positivo para el país europeo de casi 15,5 millones. Tales datos confirman que Estados Unidos es el primer mercado mundial para Italia por la dimensión absoluta de su saldo activo.

Estructura del intercambio: las exportaciones de Italia se concentran en el área de maquinaria mecánica, equipos de transporte, productos del sistema moda / persona y en la agroalimentación; la demanda italiana de productos estadounidenses se centra en los productos farmacéuticos y los productos químicos, de energía (carbón y petróleo refinado) y aviones.

En el segundo trimestre de 2013, La UE y los EE.UU. han iniciado negociaciones para una Asociación Transatlántica de Comercio e Inversión (TTIP). Este acuerdo, en el que ambas partes desean ambicioso y completo, conducirá no sólo a derribar barreras arancelarias residuales, sino también para la solución de problemas no-arancelarios y la armonización de las normas y reglamentos, especialmente en áreas de nuevas tecnologías, así como en términos de inversión, servicios y propiedad intelectual.

#### Intercambio Italia-México

Las relaciones económico-comerciales entre empresas italianas y mexicanas son solidas y en fuerte crecimiento. La balanza comercial bilateral está estructuralmente en positiva para Italia. El sistema productivo mexicano es un gran comprador de tecnología "Made in Italy". En cuanto a la inversión extranjera directa, el Ministerio de Economía local, ha registrado en México una presencia estable de más de 1.400 empresas italianas. En los últimos años, los grandes grupos industriales y empresas italianas medianas han mostrado un creciente interés en México y han hecho importantes proyectos (en el sector del automóvil: Pirelli, Fiat-Chrysler).

## Intercambio Italia-Chile

Chile es un país interesante, en rápido crecimiento económico, dotado de una estabilidad jurídica e institucional. Tiene las características para ser considerado un país plataforma, está presente un importante colectivo italiano, bien insertada en el país. Italia y Chile tiene sistemas económicos complementarios: Chile exporta materias primas, entre las cuales destacan la rama y la celulosa, e Italia exporta maquinaria de alto nivel, necesario para los procesos de extracción y productivos chilenos. La garantía de estabilidad política, la certeza del derecho, la tutela de los inversores, son los elementos en los que se basa la excelente reputación chilena, no solo en el contexto latinoamericano, sino también extendida entre los inversores extranjeros. LA entrada en la OCSE en el 2010 ratifica los esfuerzos del país en los últimos 25 años.

## Intercambio Italia-Japón

La exportación nipona a Italia está relacionada con los sectores tradicionalmente ligados a la excelencia del Made in Japan en el mundo, símbolo de innovación, tecnología, investigación y desarrollo. Cerca de un quinto de las exportaciones se refieren al sector del automóvil, que incluye la producción de vehículos, medios pesados, autobuses, motocicletas y otros componentes.

En el bienio 2011-2012, sin embargo, las exportaciones Italia a Japón, han traído gran beneficio gracias al refuerzo del yen sobre el euro, que ha experimentado una notable aceleración. La tasa de cambio favorable ha determinado, a finales de 2011, el primer avance comercial a favor de Italia. Las tendencias positivas han seguido hasta 2012 tanto que el avance a favor de Italia se ha cuadruplicado respecto al año anterior. El excelente rendimiento de los productos italianos ha generado un interés en todos los sectores, incluso el automovilístico. En el frente japonés permanecen sin embargo grandes obstáculos, que van desde el contexto cultural, la lengua hasta las barreras tarifarias y no tarifarias.

## 4. Industria automovilística.

La industria del automóvil es la mayor industria de fabricación del mundo. Su impacto sobre el empleo, la inversión, el comercio exterior y el medio ambiente hace que tenga una inmensa importancia económica, política y social. En Europa occidental la industria automovilística representa el 10% de la producción industrial y emplea directa o indirectamente a 9 millones de personas.

De aquí en adelante se hará referencia a grupos de países por siglas para abreviar:

- UE15: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Finlandia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Suecia, Reino Unido.
- UE12: Bulgaria, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Rep. Checa, Rumanía.
- EFTA: Islandia, Noruega, Suiza.
- NAFTA: Canadá, México, Estados Unidos.
- ASEAN: Indonesia, Tailandia, Malasia, Singapur, Filipinas, Vietnam, Bruma, Brunei, Camboya, Laos.
- BRIC: Brasil, Rusia, India y China.
- Mercosur: Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela.

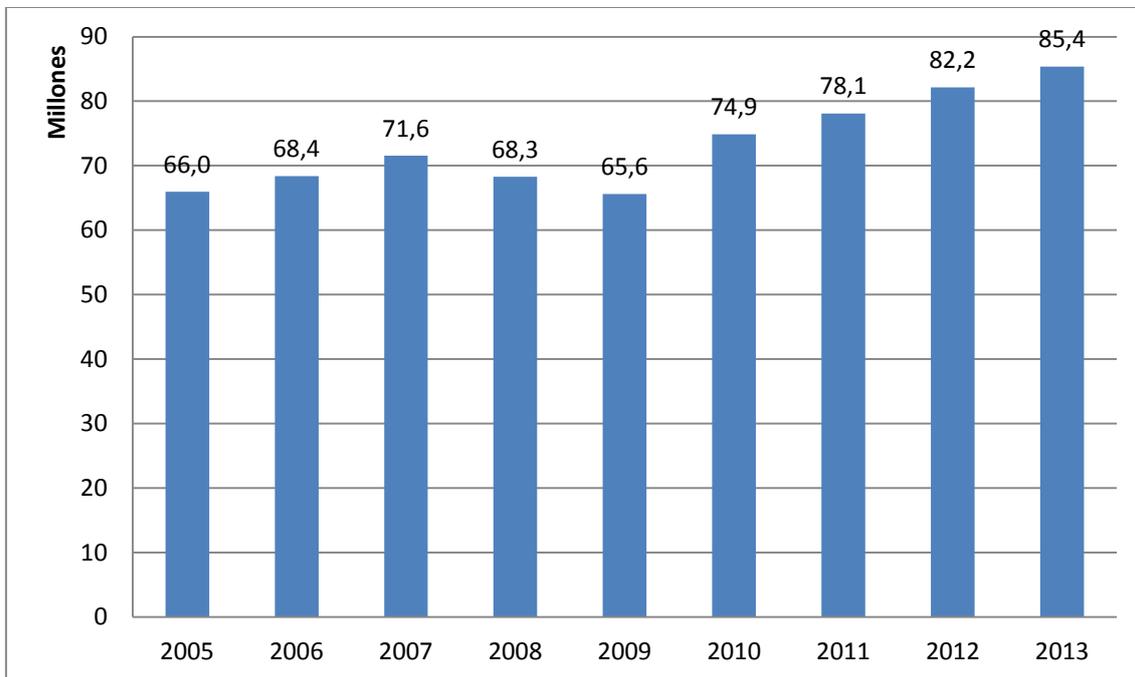
### 4.1. Mercado mundial

Continúan el crecimiento moderado de la producción y las ventas de vehículos a nivel mundial, que ya superan los 85 millones en 2013. Se espera que en 2014 se superen las 90 millones de unidades producidas. Este crecimiento es sostenido gracias a los países emergentes como China que ya produce casi una cuarta parte de los automóviles mundiales. A pesar del crecimiento generalizado, las ventas en la zona Euro volvieron a bajar en el último año.

#### 4.1.1. Ventas

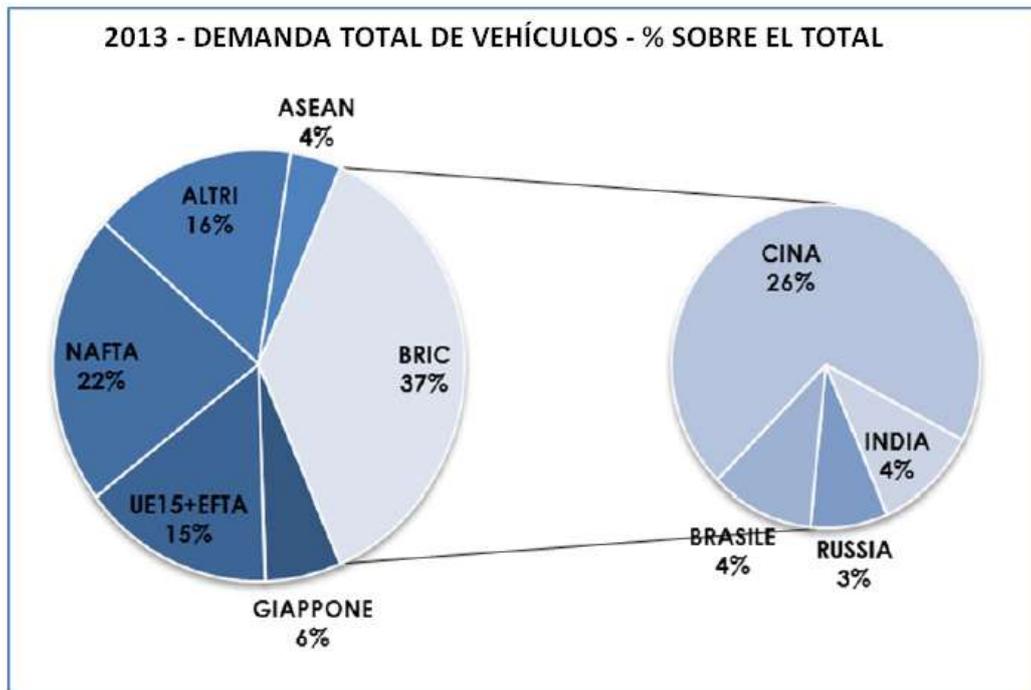
La tendencia de la industria automotriz a finales de 2013 ha logrado resultados con signo positivo; La demanda de automóviles ha supuesto un total de 85,7 millones de vehículos, un aumento de aproximadamente 4,7% en comparación con 2012, que ya había registrado un aumento del 5% en 2011. Esta tendencia positiva se puede observar en la ilustración 17. La demanda de vehículos de motor ligeros (coches + vehículos comerciales), por otro lado, se estima en aproximadamente 80 millones de unidades (+ 4,7). El mercado de vehículos en 2013 fue sostenido en particular gracias a las ventas en China (+ 13,9%) y el NAFTA (+ 7,1%). El área

de mayor dificultad fue la Unión Europea (-1,4%). En la tabla se detallan los valores de las matriculaciones por zonas y países.



**Ilustración 17: Evolución de las ventas mundiales (2005-2013). Fuente: Elaboración propia.**

En 2013, la demanda de automóviles en China representó más de una cuarta parte de la totalidad de mercado mundial de automóviles como se puede ver en la ilustración 18, mientras que todo el continente asiático equivale a un 44% de la demanda global. Es un continente en el que viven casi el 60% de la población mundial, aproximadamente 3,8 millones de personas de los 7 millones que habitan el planeta, con tasas de crecimiento económico del 7,7% para China, India y 4.4% de la ASEAN 5% (datos de 2013).



**Ilustración 18: Demanda total de vehículos en 2013 (% peso). Fuente: ANFIA.**

La demanda seguirá creciendo, sobre todo en los países del Mercosur (mercado del sur) y ASEAN, que representa una gran oportunidad para la industria automotriz, donde aumentarán los niveles de producción.

Las innovaciones tecnológicas aplicadas a los vehículos, los servicios y sistemas de transporte y gestión del tránsito aéreo en Europa pueden crear nuevos puestos de trabajo, compensando las pérdidas causadas por la reducción del tamaño de los centros de producción. Se espera que la demanda de automóviles aumente aún en 2014 más de un 4%.

Tabla 6: Ventas de nuevos vehículos (2011-2013). Fuente: ANFIA.

REGIONES/PAÍSES	2011	2012	2013	Var% 12/11	Var%13/12
<b>EUROPA</b>	<b>19.739.761</b>	<b>18.665.874</b>	<b>18.282.465</b>	-5,4%	-2,1%
<b>EU 27 + EFTA</b>	<b>15.618.244</b>	<b>14.325.374</b>	<b>14.094.984</b>	-8,3%	-1,6%
<b>EU 15 + EFTA</b>	<b>14.683.816</b>	<b>13.420.004</b>	<b>13.181.878</b>	-8,6%	-1,8%
FRANCIA	2.687.052	2.331.731	2.201.068	-13,2%	-5,6%
ALEMANIA	3.508.454	3.394.002	3.257.718	-3,3%	-4,0%
ITALIA	1.942.949	1.545.764	1.419.494	-20,4%	-8,2%
ESPAÑA	931.404	790.991	822.950	-15,1%	4,0%
REINO UNIDO	2.249.483	2.333.763	2.595.713	3,7%	11,2%
<b>EUROPA NUEVOS MIEMBROS</b>	<b>934.428</b>	<b>905.370</b>	<b>913.106</b>	-3,1%	0,9%
<b>RUSSIA, TURQUÍA Y OTROS</b>	<b>4.121.517</b>	<b>4.340.500</b>	<b>4.187.481</b>	5,3%	-3,5%
RUSIA	2.901.612	3.141.551	2.950.483	8,3%	-6,1%
<b>AMÉRICA</b>	<b>21.540.545</b>	<b>23.673.029</b>	<b>25.003.803</b>	9,9%	5,6%
<b>NAFTA</b>	<b>15.597.614</b>	<b>17.526.688</b>	<b>18.764.371</b>	12,4%	7,1%
CANADÁ	1.620.221	1.716.178	1.779.860	5,9%	3,7%
MEXICO	936.780	1.024.574	1.100.542	9,4%	7,4%
ESTADOS UNIDOS	13.040.613	14.785.936	15.883.969	13,4%	7,4%
<b>SUDAMÉRICA</b>	<b>5.942.931</b>	<b>6.146.341</b>	<b>6.239.432</b>	3,4%	1,5%
ARGENTINA	846.851	832.026	948.858	-1,8%	14,0%
BRASIL	3.633.253	3.802.071	3.767.370	4,6%	-0,9%
<b>ASIA/OCEANÍA</b>	<b>35.337.911</b>	<b>38.228.305</b>	<b>40.454.477</b>	8,2%	5,8%
CHINA	18.505.114	19.306.435	21.984.100	4,3%	13,9%
INDIA	3.287.737	3.595.508	3.241.209	9,4%	-9,9%
JAPÓN	4.210.224	5.369.721	5.375.513	27,5%	0,1%
COREA DEL SUR	1.587.095	1.562.229	1.543.564	-1,6%	-1,2%
<b>ÁFRICA</b>	<b>1.472.738</b>	<b>1.599.493</b>	<b>1.653.058</b>	8,6%	3,3%
<b>MUNDO</b>	<b>78.090.955</b>	<b>82.166.701</b>	<b>85.393.803</b>	5,2%	3,9%

## 4.1.2. Producción

La producción de vehículos de motor, sostenida por la tendencia positiva de la demanda, ha supuesto más de 87 millones de unidades, lo que representa un crecimiento de aproximadamente 3,7% respecto al 2012. Los automóviles ligeros han sido 83 millones (+ 3,8%). El 52,5% de los vehículos fueron producidos en Asia-Oceanía, el 22,6% en Europa y aproximadamente el 19% en la región NAFTA, el 6% en el Resto del Mundo.

En la tabla 7 podemos ver que China es el mayor productor de mundo (25% de la producción mundial), seguido por Estados Unidos (12.6%), que ya había superado a Japón en 2011 (11%), que fue devastado por el tsunami y terremoto; seguido de Alemania, Corea del Sur, India, Brasil, México; Tailandia tiene ganado una posición, superando a Canadá. Los países BRIC con 31,9 millones vehículos de motor (+ 9,9% en 2012) representan el 36,5% de la producción mundial (que era el 34,5% en 2012).

**Tabla 7: Top productores mundiales por países. Fuente: ANFIA.**

	País	2000	País	2005	País	2012	País	2013
1	Estados Unidos	12,799,857	Estados Unidos	11,946,653	China	19,271,808	China	22,116,825
2	Japón	10,140,796	Japón	10,799,659	Estados Unidos	10,332,626	Estados Unidos	11,045,902
3	Alemania	5,526,615	Alemania	5,757,710	Japón	9,943,077	Japón	9,630,070
4	Francia	3,348,361	China	5,717,619	Alemania	5,649,260	Alemania	5,718,222
5	Corea del sur	3,114,998	Corea del sur	3,699,350	Corea del sur	4,561,766	Corea del sur	4,521,429
6	España	3,032,874	Francia	3,549,008	India	4,174,713	India	3,880,938
7	Canadá	2,961,636	España	2,752,500	Brasil	3,402,508	Brasil	3,740,418
8	China	2,069,069	Canadá	2,687,892	México	3,001,814	México	3,052,395
9	México	1,935,527	Brasil	2,530,840	Canadá	2,463,364	Tailandia	2,457,057
10	Reino Unido	1,813,894	Reino Unido	1,803,109	Tailandia	2,429,142	Canadá	2,379,806
11	Italia	1,738,315	México	1,684,238	Rusia	2,233,103	Rusia	2,175,311
12	Brasil	1,681,517	India	1,638,674	España	1,979,179	España	2,163,338

En las economías tradicionales EE.UU. + Canadá, Europa Occidental y Japón, la producción de vehículos ligeros en 2000 representaba el 81% del total de la producción mundial, mientras que en 2012 supone tan solo el 51%, en 2013 descendió al 49,5%. En los países BRIC, en cambio, aumentó de un 9.7% en el 2000 al 35,3% en 2013.

Los países BRIC comparten una gran población (Rusia y Brasil más de cien millones de personas, China e India, más de mil millones de habitantes), un inmenso territorio, abundantes recursos naturales estratégicos, y más importante aún, son naciones caracterizadas por un fuerte crecimiento del PIB y por una alta participación en el comercio mundial. Una de las principales consecuencias del crecimiento y de la consolidación de los BRIC ha sido la aparición de una nueva clase media, lo que constituye una cuestión de gran importancia ya que estos son cuatro países muy poblados (principalmente China y la India).

La industria del automóvil es el motor de crecimiento para las economías de las principales áreas de producción (ilustración 19), lo que ha generado efectos positivos en la balanza comercial y se han llevado a muchas otras áreas industriales la creación de empleo directo e indirecto. Este desarrollo, sin embargo, no sólo presenta falta de homogeneidad, también está caracterizado por cambios constantes y contradicciones. De hecho, desde el punto de vista geográfico, ha esbozado un cambio en los volúmenes de producción de las zonas de tradición automovilística, influenciado por la saturación de los mercados y el exceso de capacidad, en favor de nuevas áreas, que tiene ventajas demográficas y de desarrollo económico general, así como bajos costos de producción.

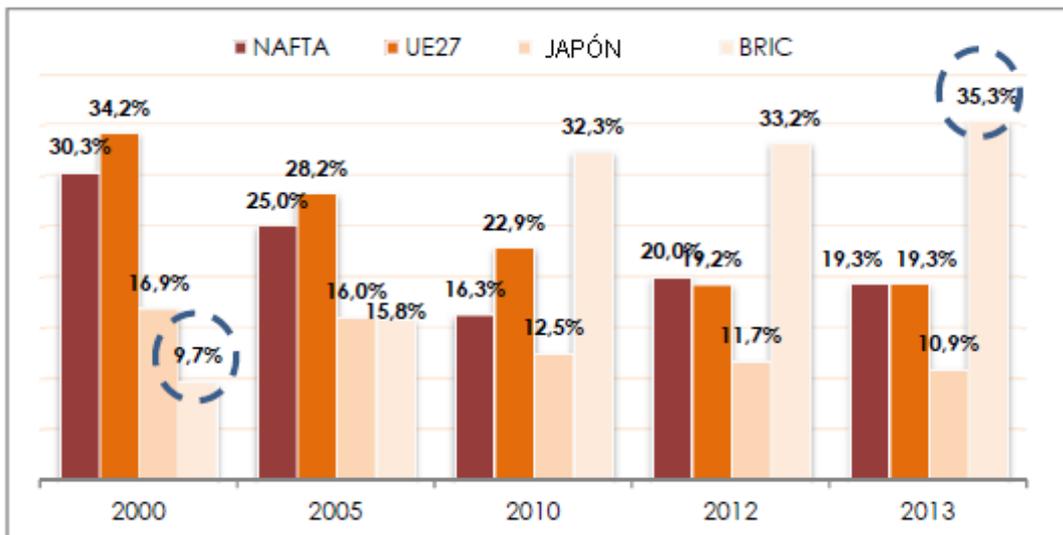


Ilustración 19: Producción mundial de vehículos ligeros. Distribución por área geográfica. Fuente: ANFIA.

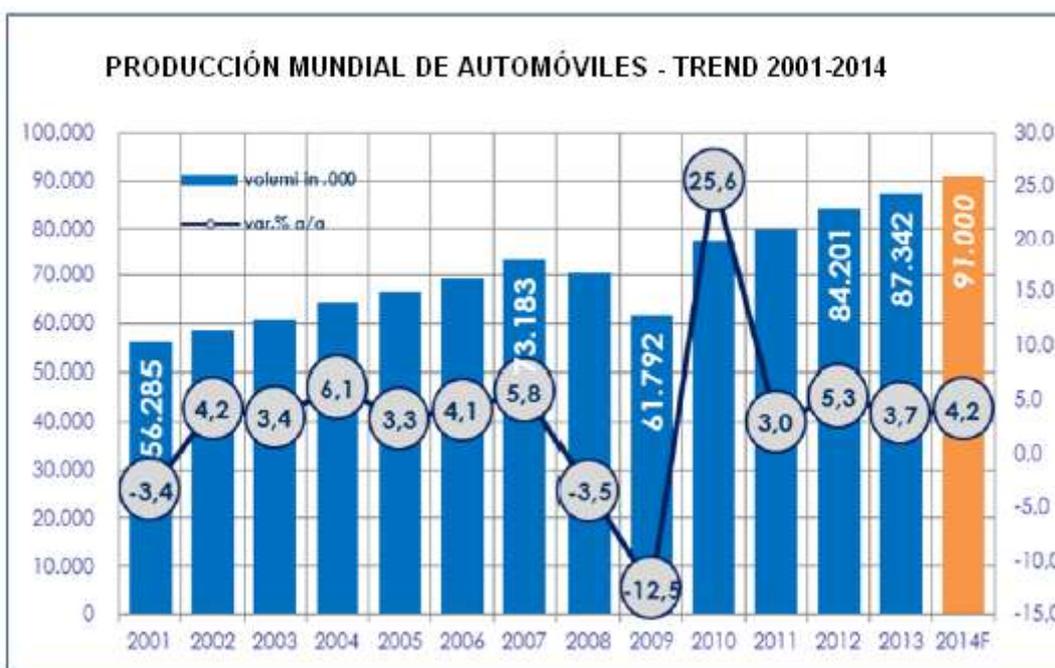


Ilustración 20: Producción mundial de automóviles (2001-2014). Fuente: ANFIA.

Como vemos en la ilustración 20 las previsiones para 2014 apuntan a un nuevo récord de producción (91 millones de vehículos, un 4,2% más que en 2013), sostenido por los países de Asia y del NAFTA, mientras que en Europa Occidental, con un mercado saturado y de sustitución, la demanda todavía se mantendrá en niveles inferiores a los de 2007-2008; en el área de los nuevos países miembros la demanda no es capaz de absorber el excedente

productivo de toda el área, que estará muy lejos tanto en producción como en ventas de los niveles anteriores a la crisis.

### 4.1.3. Parque circulante

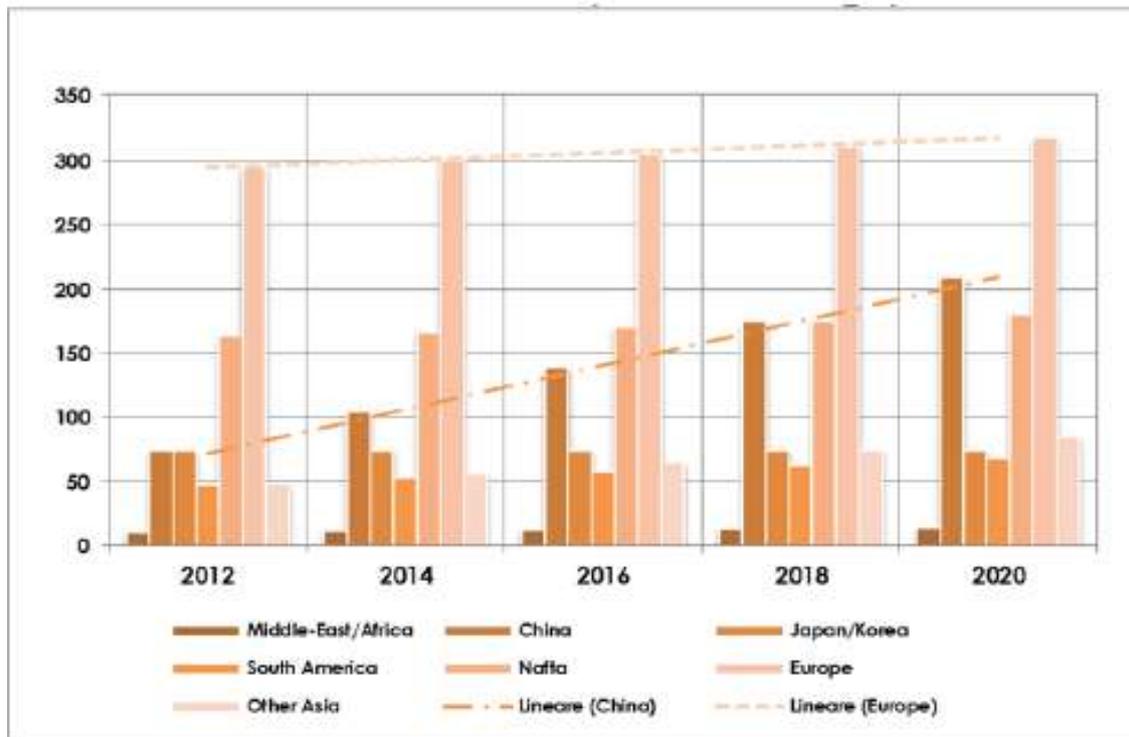


Ilustración 21: Parque circulante mundial de automóviles (2012-2020). Fuente: ANFIA.

Como se ha visto anteriormente los crecimientos económicos y demográficos, determinan un aumento de la motorización en los países emergentes, entre estos, aquellos con la economía consolidada como son China y Brasil.

La ilustración 21 de la evolución del parque de vehículos evidencia el crecimiento exponencial de automóviles en China para el 2020, seguida de un aumento de la densidad automovilística en Sud América y en el Sudeste Asiático, exceptuando Japón/Corea. El parque circulante en China corresponde al 10,3% en 2012 y está previsto que crezca hasta un 22% en 2020. En Europa hoy circula el 41,4% de la flota de automóviles globales, que descenderá al 33,5% en 2020.

En el mundo actual, motorización y movilidad sostenible deberán ir de la mano. La congestión del tráfico, la contaminación acústica y atmosférica, el fenómeno de "sobre crecimiento" urbano (ilustración 22), así como la exclusión social y la seguridad vial, son todos los desafíos en el camino de un desarrollo urbano más sostenible. La congestión de tráfico no es sólo una molestia para los usuarios de la carretera, sino que también conduce a un desperdicio enorme de combustible y productividad.



**Ilustración 22: Tendencias de la población mundial. Rural/Urbana. Fuente: Naciones Unidas (2007).**

La densidad automovilística en la Unión Europea es muy alta: 515 coches por cada 1.000 habitantes (Dato 2012). Europa necesita un transporte más limpio y menos dependiente del petróleo cuyo precio, según las previsiones, se mantendrá alto en el medio y largo plazo.

Algunas ciudades europeas como París, Londres, Múnich, Barcelona, Berlín, han presentado ejemplos significativos de planes de transporte urbano relacionados con movilidad urbana sostenible cuyos efectos serán visibles en 10-15 años. Van en esta dirección las "Smart cities", ciudades inteligentes, que nacen de una iniciativa promovida por la UE, con el objetivo de aunar en un único modelo de protección urbana medio ambiente, eficiencia energética y sostenibilidad económica, y mejorar por tanto, la calidad de vida de las personas que viven allí. La eficacia estratégica de este modelo depende de un alto grado de innovación tecnológica.

Los países asiáticos, en rápido crecimiento, deben también afrontar los problemas derivados de la gigantesca urbanización masiva y programar un desarrollo sostenible de las grande

metrópolis, con el fin de reducir la contaminación, preservar la salud de los ciudadanos, garantizar la creciente demanda de movilidad de personas y mercancías, y asegurar la demanda energética que requieren estas organizaciones urbanas. Muchos gobiernos de los países asiáticos han puesto en marcha desde hace unos años planes de inversión en vehículos eléctricos/híbridos y han apoyado la utilización de vehículos con bajos niveles de emisiones de CO<sub>2</sub> y de consumo de carburante. Estas medidas atraen el interés de muchos constructores (en particular japoneses), que en algunos países del Sudeste Asiático están construyendo establecimientos para la producción de vehículos de este tipo.

## 4.2. Mercado Europeo y posición de Italia

En la Unión Europea se fabrica el 22,6% de la producción mundial de vehículos, económicamente los fabricantes de automóviles son los mayores inversores en investigación y desarrollo (el 58% de las patentes del sector mundial provienen de la Unión Europea) y aportan 75 billones de Euros en comercio internacional a Europa.

### 4.2.1. Ventas

En el 2013 se han vendido cerca de 18,3 millones de automóviles (-1,9% sobre 2012) repartidos de la siguiente manera: 15.890.000 vehículos de pasajeros (-1,8%), 2,4 millones de vehículos industriales ligeros y pesados (-2,4%). Los datos se recogen en la tabla 8.

**Tabla 8: Ventas de automóviles en Europa (2011-2013). Fuente: Elaboración propia.**

	2011	2012	2013	var%12/11	var%13/12
Vehículos de pasajeros	17.157.188	16.184.441	15.886.353	-5,7	-1,8
Vehículos industriales y comerciales	2.566.962	2.457.099	2.399.160	-4,3	-2,4
Total	19.724.150	18.641.540	18.285.513	-5,5	-1,9

Como observamos en la tabla 9 en la UE27+EFTA se han registrado 12,31 millones de matriculaciones de **vehículos de pasajeros** en el 2013, -1,8% respecto a 2012, que registró ya una caída del 7,8% respecto a 2011. En Europa occidental (incluido EFTA), las matriculaciones han llegado a 11,56 millones de nuevos coches, un 1,9% menos respecto que en 2012, que ya registró un 8,1% de caídas respecto a 2011. Para la UE27+EFTA se trata de la sexta caída consecutiva desde 2007, año en el cual se registraron 16 millones de vehículos nuevos. Las proyecciones para 2014 estiman una recuperación moderada en Europa, que sin embargo,

dejará el área con la misma sobrecapacidad productiva. En la siguiente gráfica (ilustración 23) se comparan las ventas europeas en 2013 en comparación con el mismo mes del año anterior.



**Ilustración 23: Evolución de las ventas de turismos en 2013. Variación en porcentaje sobre el mismo mes del año 2012. Fuente: ANFIA.**

**Tabla 9: Ventas de turismos (2007-2013). Fuente: Elaboración propia.**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Volúmen (millones de unidades)	16,00	14,74	14,47	13,79	13,59	12,53	12,31
Index (2007=100)	100	92	90	86	85	78	77

Como se ve en la ilustración 24, Italia es el cuarto mercado de turismos dentro de la Unión Europea. En primer lugar se encuentra Alemania con 2.952.431 unidades vendidas en 2013, seguida de Reino Unido y Francia con 2.264.737 y 1.790.456 respectivamente. Para 2014 se espera que aumenten las ventas en todos ellos y se espera que Alemania llegue a los 3 millones.

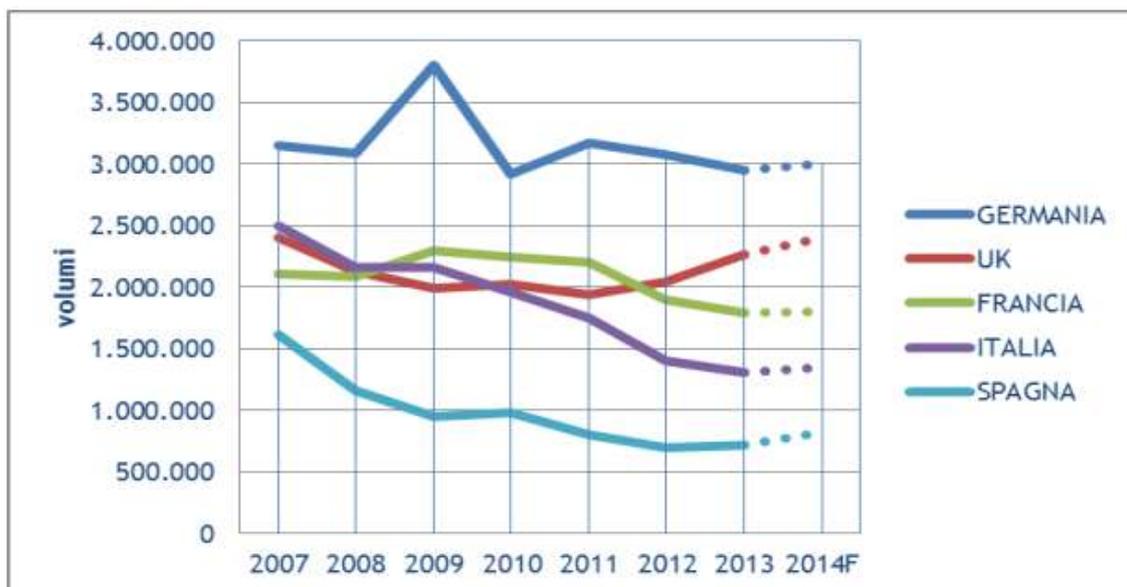


Ilustración 24: Top de ventas de turismos por países (2007-2014). Fuente: ANFIA.

En la UE27+EFTA la demanda de **vehículos comerciales ligeros** registró una pequeña contracción del 0,4% con 1,44 millones de unidades vendidas.

Las ventas de **camiones** con peso total superior a los 3500kg crecieron un 6,2% respecto a 2012, suponiendo cerca de 314.000 matriculaciones. De estas 238.000 son camiones pesados (de más de 16t), en recuperación del 8,3%.

En el 2013, Italia es el cuarto mercado de la Unión Europea el vehículos comerciales, industriales y autobuses matriculados, mientras que se posiciona en séptimo lugar en camiones con peso superior a los 3.500kg.

En Europa Occidental el mercado de camiones depende mucho de las situaciones económicas, y se derrumbó literalmente entre 2008 y 2009. Después de una leve recuperación en 2010, hoy se coloca en valores de hace 15 años. Los **autobuses** (con peso mayor de 3.500kg) resultan alineados en los niveles de 2011. En la tabla 10 se resumen los datos de ventas de automóviles según su tipología.

Tabla 10: Ventas de vehículos comerciales ligeros, camiones y autobuses (2011-2013). Fuente: Elaboración propia.

	2011	2012	2013	var%12/11	var%13/12
Vehículos comerciales <3.5t	1.655.281	1.442.621	1.437.103	-12,8	-0,4
camiones >3.5t	323.873	295.455	313.766	-8,8	6,2
Autobús >3.5t	33.693	33.900	34.909	0,6	3,0
Total	2.012.847	1.771.976	1.785.778	-12,0	0,8

## 4.2.2. Producción

Según los datos preliminares recogidos por la OICA, la producción de automóviles en Europa fue de poco menos de 20 millones de unidades en 2013, un 0,2% menos que en 2012.

En la tabla 11 se puede ver la producción de los países con más peso del continente. Alemania es el mayor productor del continente (alrededor de 5,72 millones, la cifra no incluye vehículos comerciales), seguido por Rusia (2.175.000 vehículos de motor) y España (2.163 millones). Entre los nuevos Estados miembros de la Unión Europea Destacan: República Checa, 1,13 millones de vehículos de motor; Eslovaquia, que supera el millón; Polonia, 583.000 (algo menos de las 658.000 unidades de producidas en Italia).

Los **vehículos de pasajeros** producidos fueron aproximadamente 17,4 millones (ilustración 25), en línea con los volúmenes de 2012, pero por debajo de los volúmenes de 2007, récord de producción con más de 19,3 millones unidades. En 2009, la crisis financiera y económica mundial ha afectado enormemente a Europa occidental y a Rusia, donde se produjeron respectivamente el 14% y el 59% menos que en 2008. La tendencia de la producción en nuevos países miembros fue mucho más lineal (-5% en 2009 en comparación con 2008), mientras que en 2010-2013 resulta constante, aunque con un leve crecimiento. En 2013, en Alemania se han producido 5.440.000 coches (+1% que en 2012), en Rusia 1.920.000 (-2,6%), Francia 1,46 millones (-13%), España 1,72 (+ 11,7%) y en Reino Unido 1,6 (+ 3,1%).

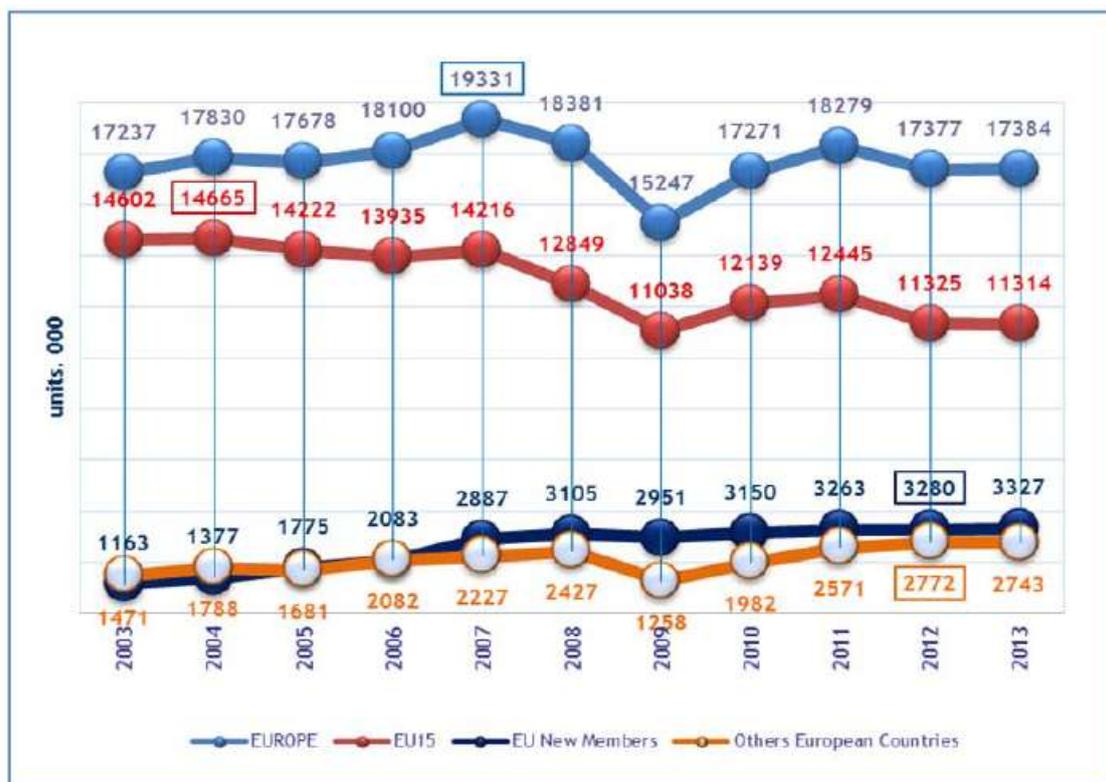


Ilustración 25: Producción de vehículos de pasajeros en Europa (2003-2013). Fuente: ANFIA.

Los **vehículos comerciales ligeros** producidos en Europa en 2013, según datos preliminares de OICA, fueron 2,07 millones (-0,6% que en 2012), el 62% de los vehículos comerciales ligeros producidos en la UE-27 proviene de cinco países: España (20% de la producción continental, con aproximadamente 420 mil unidades), Francia (13,5%), Alemania (13,5%), Italia (11,4%) y Polonia (5%). Turquía y Rusia producen respectivamente el 22% y el 8% de la producción europea.

La disminución de la producción de **camiones de servicio mediano** (-2,1%) y **autobús** (-1,3%); datos aún incompletos, ya que no incluyen la producción de vehículos industriales de algunos países europeos importantes, todavía pendientes de examen por parte de la investigación antimonopolio de la Comisión Europea.

Tabla 11: Producción de automóviles de la Unión Europea por países. Fuente: ANFIA.

PAESI	TIPO VEICOLO	2011	2012	2013	var. % 2012/11	var. % 2013/12
GERMANIA*	Passenger cars	5.871.918	5.388.459	5.439.904	-8,2	1,0
	LCV	275.035	260.801	278.318	-5,2	6,7
	<b>Total LV</b>	<b>6.146.953</b>	<b>5.649.260</b>	<b>5.718.222</b>	<b>-8,1</b>	<b>1,2</b>
FRANCIA*	Passenger cars	1.931.030	1.682.814	1.460.000	-12,9	-13,2
	LCV	311.898	284.951	280.000	-8,6	-1,7
	<b>Total LV</b>	<b>2.242.928</b>	<b>1.967.765</b>	<b>1.740.000</b>	<b>-12,3</b>	<b>-11,6</b>
SPAGNA	Passenger cars	1.839.068	1.539.680	1.719.700	-16,3	11,7
	CV	534.261	439.499	443.638	-17,7	0,9
	<b>Total MV</b>	<b>2.373.329</b>	<b>1.979.179</b>	<b>2.163.338</b>	<b>-16,6</b>	<b>9,3</b>
UK	Passenger cars	1.343.810	1.464.906	1.509.762	9,0	3,1
	CV	120.189	112.039	87.671	-6,8	-21,7
	<b>Total MV</b>	<b>1.463.999</b>	<b>1.576.945</b>	<b>1.597.433</b>	<b>7,7</b>	<b>1,3</b>
BELGIO	Passenger cars	560.779	504.076	449.600	-10,1	-10,8
	CV	34.305	34.232	30.564	-0,2	-10,7
	<b>Total MV</b>	<b>595.084</b>	<b>538.308</b>	<b>480.164</b>	<b>-9,5</b>	<b>-10,8</b>
ITALIA	Passenger cars	485.606	396.817	388.465	-18,3	-2,1
	CV	304.742	274.951	269.742	-9,8	-1,9
	<b>Total MV</b>	<b>790.348</b>	<b>671.768</b>	<b>658.207</b>	<b>-15,0</b>	<b>-2,0</b>
SVEZIA*	Passenger cars	188.969	162.814	161.080	-13,8	-1,1
	CV	n.a.	n.a.			
	<b>Total Cars</b>	<b>188.969</b>	<b>162.814</b>	<b>161.080</b>	<b>-13,8</b>	<b>-1,1</b>
AUSTRIA	Passenger cars	130.343	123.602	148.320	-5,2	20,0
	CV	22.162	19.060	22.900	-14,0	20,1
	<b>Total MV</b>	<b>152.505</b>	<b>142.662</b>	<b>171.220</b>	<b>-6,5</b>	<b>20,0</b>
PORTOGALLO	Passenger cars	141.779	115.735	109.698	-18,4	-5,2
	CV	50.463	47.831	44.318	-5,2	-7,3
	<b>Total MV</b>	<b>192.242</b>	<b>163.566</b>	<b>154.016</b>	<b>-14,9</b>	<b>-5,8</b>
PAESI BASSI	Passenger cars	40.772	24.895	0	-38,9	
	CV	32.379	0	0		
	<b>Total MV</b>	<b>73.151</b>	<b>24.895</b>	<b>0</b>	<b>-66,0</b>	<b>-100,0</b>
FINLANDIA	Passenger cars	2.540	2.900	3.330	14,2	14,8
UE15	<b>Passenger cars</b>	<b>12.445.044</b>	<b>11.324.878</b>	<b>11.314.459</b>	<b>-9,0</b>	<b>-0,1</b>
	<b>CV</b>	<b>1.676.587</b>	<b>1.466.293</b>	<b>1.451.067</b>	<b>-12,5</b>	<b>-1,0</b>
	<b>Total MV</b>	<b>14.121.631</b>	<b>12.791.171</b>	<b>12.765.526</b>	<b>-9,4</b>	<b>-0,2</b>
	Escl. doppi conteggi	100.417	88.891	81.484	-11,5	-8,3

## 4.4. Mercado Italiano

En Italia, en 2013, el volumen total de vehículos continuó en descenso. Se vendieron en este año 1,42 millones de unidades. Estos valores llevan al mercado a niveles de los años setenta. En comparación con 2007, año de ventas record, la contracción del mercado ha sido del 47,7%.

Las marcas nacionales tienen una cuota de mercado del 28,8%. Los 5 modelos más vendidos son: Fiat Panda, Fiat Punto, Lancia Ypsilon, Fiat 500 y Fiat 500L. Fiat mantiene el liderato con

alrededor del 22% del mercado de turismos, seguido de Volkswagen. También en el mercado de camiones ligeros Fiat domina con un 19,4% de cuota, que asciende a 159.000 vehículos comerciales.

En 2013, los vehículos de combustibles alternativos han alcanzado una cuota del 15,3% (el más alto entre los países de la UE). El porcentaje de vehículos de GLP ascendió al 8,9%, ligeramente inferior a la media anual de 2012 (9,1%). los coches de GNC alcanzaron el 5,2% del mercado (1,4 puntos más que en 2012). El coches híbridos aumentaron de 6.930 en 2012 a 14.930 en 2013 (+ 115%). Los coches puros eléctricos aumentaron un 65% para llegar a 864 unidades.

## 4.4.1. Ventas

El mercado de automóviles, con más de 1,42 millones de unidades registradas en 2013 sufre una disminución general del 7,4% respecto al año anterior, que ya era un 21% menos en comparación con 2011. En la ilustración 26 se observa la evolución de las ventas en los últimos años.

En enero-marzo 2014 se registraron 410.228 vehículos (+6,8%). Enero-mayo 2014, sin embargo, se registraron 684.369 nuevas inscripciones, y un aumento del 4%, inferior a la alcanzada en el primer trimestre debido a la caída del mercado de automóviles en mayo (-3,8%).

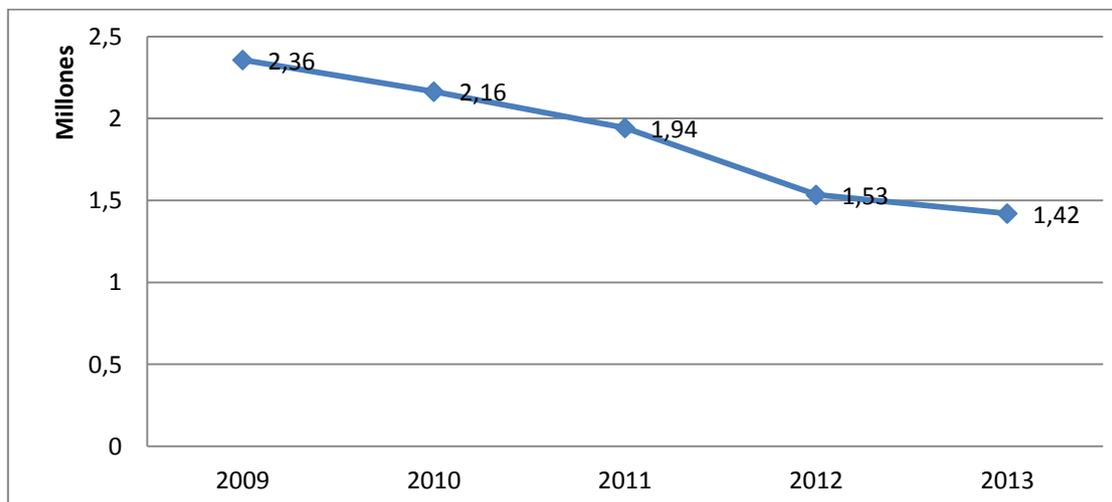


Ilustración 26: Ventas de vehículos de pasajeros en Italia (2009-2013). Fuente: Elaboración propia.

### 4.4.1.1. Vehículos de pasajeros

Desde el año 2007, año récord de ventas con aproximadamente 2.5 millones de turismos nuevos, el mercado ha experimentado una disminución constante de las matriculaciones, hasta llegar a las 1,3 millones en 2013 (en niveles de hace 30 años). En comparación con 2007,

las pérdidas ascienden a más de 1,2 millones de vehículos (-48%), con fuertes reflejos en la producción industrial y empleo. Excluyendo el récord de ventas de 2007, la media de coches registrados en el período 2008-2010 fue de 2,09 millones de unidades, lejos de volumen promedio alcanzado en el trienio sucesivo 2011-2013, que es tan solo de 1.480.000 unidades (ilustración 27).

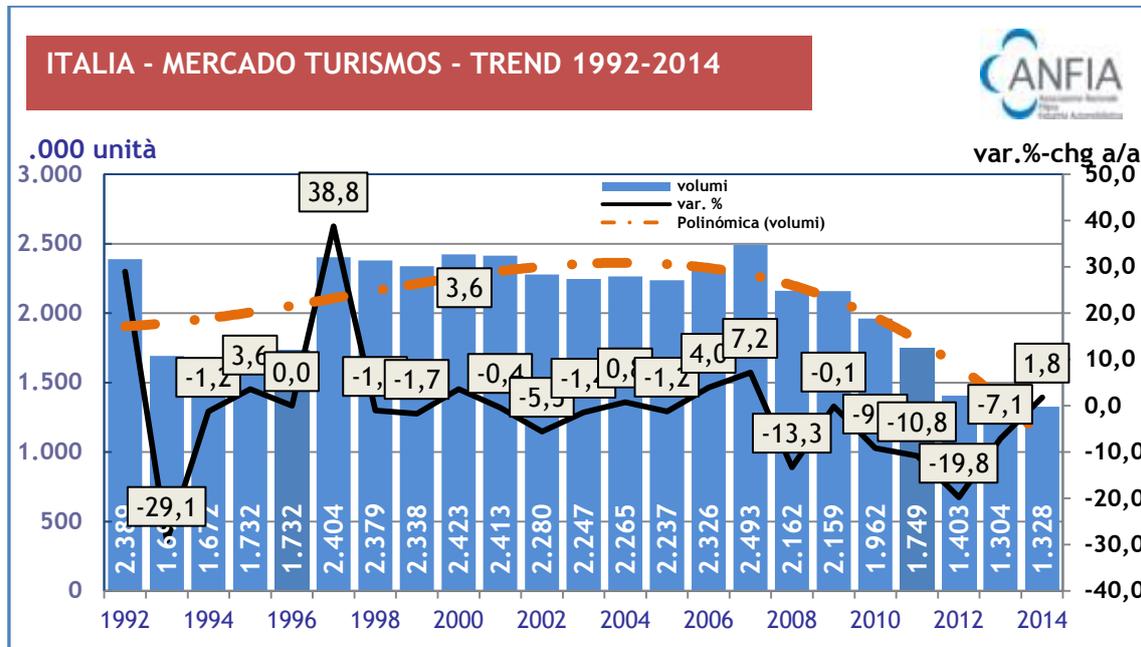


Ilustración 27: Ventas de turismos en Italia (1992-2014). Fuente: ANFIA.

## Según la alimentación

El aumento en los precios del combustible y la caída general del consumo, incluyendo los de la gasolina y del gasóleo han empujado a los compradores hacia modelos de energías alternativas, cuyas ventas aumentaron de 5,6% en 2011 hasta un 15,3% en 2013, un incremento del 5,8% respecto a 2012, con más de 199.000 coches. En el primer trimestre de 2014 la cuota descendió al 14,4%. En particular los coches a GLP y a GNC han ganado respectivamente un 8,9% y 5,2% del mercado. Los vehículos de gas natural podrían tener más mercado, pero son penalizados, en comparación con los GLP, por una red de distribución que aún no es suficiente y se encuentra solamente en algunas regiones del centro de Italia. Los coches híbridos representan el 1,2% del mercado y los coches únicamente eléctricos el 0,1%, es decir, 864 unidades. En la tabla 12 se recogen todos estos datos.

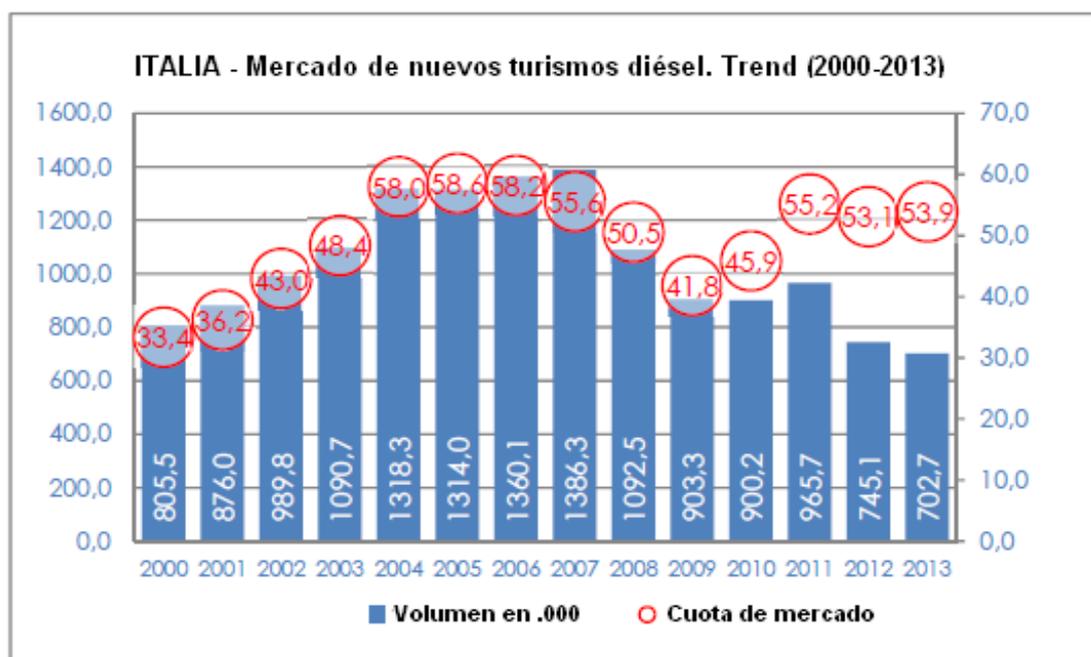
Se ha preparado por parte del el Ministerio de Infraestructura y Transporte un plan nacional para el desarrollo de la movilidad eléctrica para la carga de los vehículos impulsados por

electricidad, que está basado en la propuesta de la Directiva Europea sobre la realización de infraestructuras para los combustibles alternativos.

**Tabla 12: Ventas de turismos según su alimentación y cuota de mercado. Fuente: Elaboración propia.**

	2012	%	2013	%	var%13/12
DIESEL	745.523	53,1%	702.812	53,9%	-5,7%
GASOLINA	469.025	33,4%	402.275	30,8%	-14,2%
GLP (autogás)	127.475	9,1%	115.556	8,9%	-9,4%
GNC (gas natural)	53.673	3,8%	68.015	5,2%	26,7%
HÍBRIDOS	6.930	0,5%	15.159	1,2%	118,7%
ELÉCTRICOS	524	0,0%	864	0,1%	64,9%
TOTAL	1.403.150	100,0%	1.304.681	100,0%	-7,0%

El mercado de turismos diésel conquista el 53,9% del total de las nuevas registraciones (ilustración 28), con cerca de 703.000 unidades. En los meses de enero-junio el mercado diésel creció un 8% respecto al mismo período del año anterior, conquistando el 66,5% del total del mercado. Los vehículos de gasolina alcanzaron el 30%.



**Ilustración 28: Ventas de turismos diésel en Italia (2000-2013). Fuente: ANFIA.**

### Según tipología del usuario

En cuanto concierne a la estructura del mercado de automóviles de pasajeros según la tipología del propietario (tabla 13), los vehículos dirigidos a personas físicas (privado, taxi, leasing, renting) han disminuido drásticamente. La crisis ha hecho que tanto las empresas como los particulares busquen alternativas distintas a la financiación tradicional a la hora de

acometer la compra de un vehículo. El **leasing** y el **renting** son, hoy por hoy, las opciones más solicitadas por los autónomos y los pequeños y medianos empresarios tanto por sus condiciones de financiación -menos estrictas que las de un crédito bancario- como por sus ventajas fiscales. La diferencia fundamental entre el “renting” y el “leasing” está en que en el leasing existe la opción de compra del vehículo al final del período de arrendamiento mientras que en el renting no, pero básicamente tienen las mismas condiciones de financiación y fiscales.

Los **turismos vendidos a particulares** (personas físicas, personas de leasing, taxi) han pasado del 64,9% en 2011 al 62,3 en 2012, cayendo aún más en 2013 al 61,9% y en el primer trimestre de 2014 al 58,7%.

En total, los **turismos vendidos a empresas** (sociedades, leasing, alquiler, taxi) suponen el 38,1% del mercado en 2013 (37,7% en 2012). Ha aumentado la cuota de los automóviles de renting, que pasó de 13,3% en 2010 al 18% en 2013, a pesar de que en el último año se registró un descenso en términos de volumen de 7,6% sobre 2012. Los datos relativos al primer trimestre de 2014 muestran el excelente resultado de ventas a empresas de renting: + 30% Los vehículos matriculados a sociedades representaron el 16,7% del mercado (14,5% menos que en 2012).

Podemos concluir entonces, según las tendencias que contribuyen a modificar la estructura de la demanda, un interés creciente del consumidor por aquellas formulas que se benefician el uso del automóvil con respecto a la posesión de los mismos: renting y “car sharing” en particular.

El **alquiler de coches, “renting”**, podría ser interesante también para los particulares, algunos de los cuales parecen orientarse más hacia el alquiler del coche en lugar de comprarlos. El problema en Italia está en que las ventajas fiscales no son tan grandes como en otros países importantes de la UE.

En Italia, la deducibilidad se ha visto reducida en pocos meses (primero en la ley “Fornero” y luego en la ley de estabilidad de 2013) del 40% al 20%, mientras que en zonas de la UE llegan hasta el 100%. Además, el umbral de deducibilidad para las empresas y profesionales se congeló a partir de 1997, sin ser revaluada como estaba previsto. También el IVA es deducible solo al 40% mientras en los principales países de la UE llega al 100%. Por estas razones, la incidencia de los automóviles de empresa en Italia es mucho más baja que en Francia,

Alemania, Reino Unido y España. Las asociaciones piden al menos una vuelta a la normativa anterior a la Ley “Fornero”.

**Tabla 13: Ventas de turismos según la tipología del usuario y cuota de mercado. Fuente: Elaboración propia.**

	2012	%	2013	%	var%13/12
propietarios particulares	873.498	62,3%	807.316	61,9%	-7,6%
Leasing particulares	20.759	1,5%	21.610	1,7%	4,1%
Sociedad propietaria	227.836	16,2%	217.632	16,7%	-4,5%
Leasing persona jurídica	23.952	1,7%	20.138	1,5%	-15,9%
Renting	252.722	18,0%	233.485	17,9%	-7,6%
Taxi	4.101	0,3%	4.321	0,3%	5,4%
Otros	282	0,0%	179	0,0%	-36,5%
TOTAL	1.403.150	100,0%	1.304.681	100,0%	-7,0%

Otra alternativa a la compra y al renting es el fenómeno de Car sharing. Es un modelo de alquiler de automóviles en el que el usuario alquila el vehículo por cortos períodos de tiempo, habitualmente por una hora. Es atractivo para aquellos clientes que quieran hacer uso ocasional de un vehículo tanto como para aquellas otras que quieran un acceso puntual a un tipo de coche diferente al que usan día a día.

El **coche compartido** le gusta a los italianos: boom de “car sharing” en el 2013. El 13% de la población ha formado parte al menos una vez de la “sharing economy”. Entre las ventajas del “Car sharing” destaca el ahorro en los costes de gestión y mantenimiento del vehículo. El número de usuarios y la flota de vehículos de “car sharing” en Europa, y particularmente en Italia, crecerá de un modo significativo.

ICS es la estructura que coordina el Car sharing en Italia, promovida y sostenida por el ministerio del ambiente con una financiación de cerca de 20 millones de euros, para proporcionar ayuda a las ciudades que intenten desarrollar un sistema de “car sharing” con el objetivo de construir una institución nacional operativa y tecnológica. Con esta iniciativa el ministerio de ambiente y territorio de Italia ha querido promover la introducción de servicios para contrarrestar la influencia negativa del tráfico.

#### 4.4.1.2. Vehículos comerciales, industriales y autobús

La crisis global del 2008-2009 ha golpeado profundamente en el transporte en Italia. Según los datos publicados por Eurostat, los volúmenes de mercancías transportadas (sin contar mar y aire) en el 2011 descendieron un 16% respecto a 2010, mientras que en la UE27 la variación media ha sido solo del 0,1%. Italia, después de Grecia, es el país que ha sufrido el mayor

descenso, tendencia confirmada también en 2012, según los datos estimados por el ministerio de infraestructuras y transporte. Según la modalidad de transporte, la contracción mayor se produjo en el transporte por carretera (efectuado por vehículos de más de 3,5t de peso) que fue del 18,7% (en UE27: -1,2%), seguido del transporte a través de oleoductos (-9,9%). Crece, en cambio, el transporte ferroviario, que registró una recuperación del 6,5% sobre 2010. Las observaciones de los datos confirman la prevalencia del transporte por carretera, que supone un 82,7% de las mercancías transportadas.

El transporte de corta y media distancias, que es a groso modo aquel por debajo de 300km, supone el 91% de las mercancías, por tanto seguirá siendo efectuado en su mayoría por camiones. Más de la mitad de todas las mercancías transita por carretera con distancias inferiores a 50km, y  $\frac{3}{4}$  partes con distancias inferiores a 150km.

Existe una estrecha relación entre las tendencias de las matriculaciones y los volúmenes de mercancías transportados por carretera.

En el 2013 el mercado de **vehículos comerciales hasta 3500 kg** de peso ha registrado más de 101.000 matriculaciones nuevas, con un descenso del 12,5% sobre 2012. Las marcas nacionales representan más del 47% de todo el mercado y registran un descenso paralelo respecto al mercado general. En el 2013, los vehículos "eco-fuel" conquistaron el 8,2% del total vendido, gracias a las buenas prestaciones de los vehículos alimentados a metano que alcanzaron el 6,6% de todas las matriculaciones. Los vehículos puramente eléctricos vendidos en 2012 fueron 346, mientras que en 2013 fueron solo 181. Además, el 70% de los vehículos comerciales vendidos son furgonetas, el resto vehículos equipados (camper).

En enero-mayo 2014 se registraron 49.000 VCL (+ 16%), 5.700 camiones (+ 6%), de los cuales 4.800 con peso mayor de 16t (+ 19,8%) y sólo 1.038 autobuses (-1,9%),

Desafortunadamente la crisis económica ha afectado particularmente a este sector; en los años 2003-2007 se matriculaban de media 14.000 camper al año, la crisis progresivamente ha redimensionado el mercado de los camper hasta que en 2013 contaba solo con 3.706 unidades vendidas (-21,7% sobre 2012).

La pérdida del poder adquisitivo y la dificultad de acceso a un crédito han condicionado muchísimo la elección de las familias italianas, hasta llegar a estos preocupantes resultados de la industria nacional automovilística, que se mantiene gracias a las exportaciones. En Europa el mercado de los camper no ha registrado una crisis tan profunda como en Italia. (en 2007

fueron vendidas 90mil camper y en el 2013 poco mas de 71mil, un 2,7% menos que en 2012). Fiat y Ducato son líderes en la producción de chasis para camper, no solo en Italia donde tienen más del 80% del mercado, sino también en Europa donde los grandes productores de camper lo han adoptado en su gama de vehículos: más de dos de cada tres camper vendidos en Europa tienen base Ducato. En Europa más del 40% de los camper que circulan están equipados por un chasis Ducato.

En el 2013 las matriculaciones de **camiones de peso medio** han supuesto cerca de 12.600, un descenso del 8,3%. Los camiones con peso igual o superior a 16t vendidos en el año han sido más de 9600 (-3%). Además, han sido matriculados 6.224 tractores de carretera con semirremolque, un 5,8% más respecto a 2012. Iveco sigue siendo líder del mercado de vehículos industriales con peso de más de 3,5t.

La nueva normativa europea sobre las emisiones "**Euro VI**", entró se aprobó en el 2013, y desde el 1 de Enero de 2014 está en vigor para las nuevas matriculaciones de camiones (más de un año de anticipo respecto a los automóviles). Desde el 1 de enero de 2014 se pueden producir y vender camiones solo según la ley **Euro VI** (Para los camiones según la Euro V se ha obtenido una prórroga de la ley por parte del ministerio de transporte). La recuperación del mercado en el 4º trimestre de 2013 se vio afectada, por tanto, por la entrada en vigor de esta nueva normativa que ha causado un aumento de la demanda de camiones Euro V.

Ligera recuperación en el mercado de **autobuses**, los cuales sólo 2.375 matriculaciones, crece 11,5% respecto de 2012, que había sufrido una caída del 30% en comparación con 2011.

En 2013, el mercado de los **remolques ligeros** (con peso inferior o igual a 3.500 kg) ha sido de 14.667 unidades, un 13% más que en 2012. El dato incluye el mercado de caravanas que ha sufrido una fuerte caída en 2013 en un 33% respecto al año anterior, con a sólo 952 vehículos vendidos.

En 2013 el mercado de **remolques y semirremolques pesados** totalizó 6.516 matriculaciones (+ 1,62% que en 2012), repartidas de la siguiente manera: 670 remolques, todavía un -27% y 5.846 semirremolques (+ 6,5%).

### 4.4.2. Producción

Los volúmenes de producción de vehículos de motor han disminuido de manera constante desde el año 2000. La crisis económica y la consiguiente caída del consumo, especialmente de bienes duraderos como los automóviles, ha acentuado la caída a partir de 2008 tanto en Italia

como en Europa. Sin embargo, subió la producción nacional de vehículos en 2014: En el primer trimestre, el total de vehículos producidos en Italia ha crecido alrededor de un 3%, de casi 175.000 vehículos producidos en el primer trimestre de 2013 a más de 180.000.

El aumento de la producción fue impulsado principalmente por el crecimiento en la producción de vehículos ligeros (coches + vehículos comerciales ligeros de hasta 3,5 toneladas de peso), que crecieron en los tres primeros meses años, el 5%, de 167.000 unidades producidas en 2013 a más de 175.000 en 2014.

Por el contrario, en el mismo período la producción de vehículos pesados registró una caída vertical, cayó aproximadamente un 32%, pasando de 7.500 unidades producidas en el primer trimestre de 2013 a 5.100 en 2014 como se puede ver en la ilustración 29.

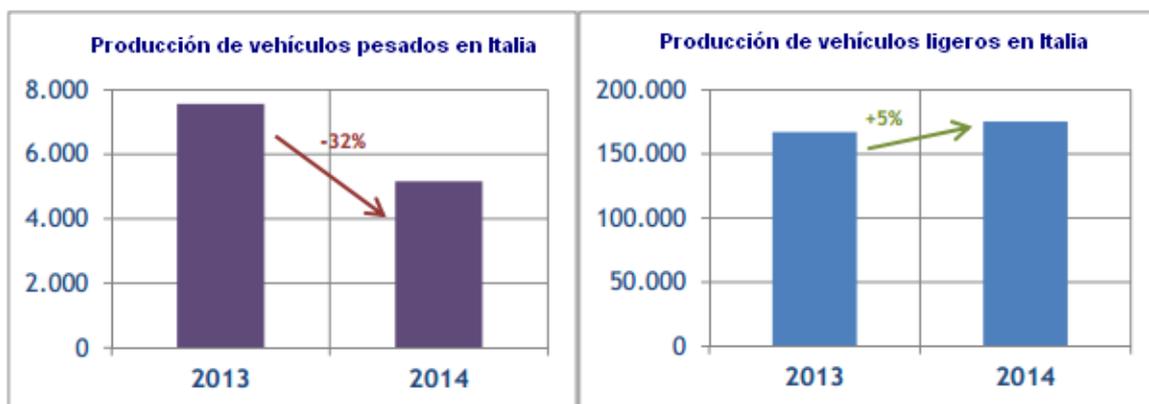


Ilustración 29: Producción de vehículos en el primer trimestre de de 2014 y 2013. A la izquierda los vehículos pesados; a la derecha los ligeros. Fuente: ANFIA.

En 2013 se fabricaron un total de 658.207 vehículos, una disminución del 2% respecto al 2012. En la ilustración 30 se puede ver la evolución desde el año 2000 hasta la actualidad.

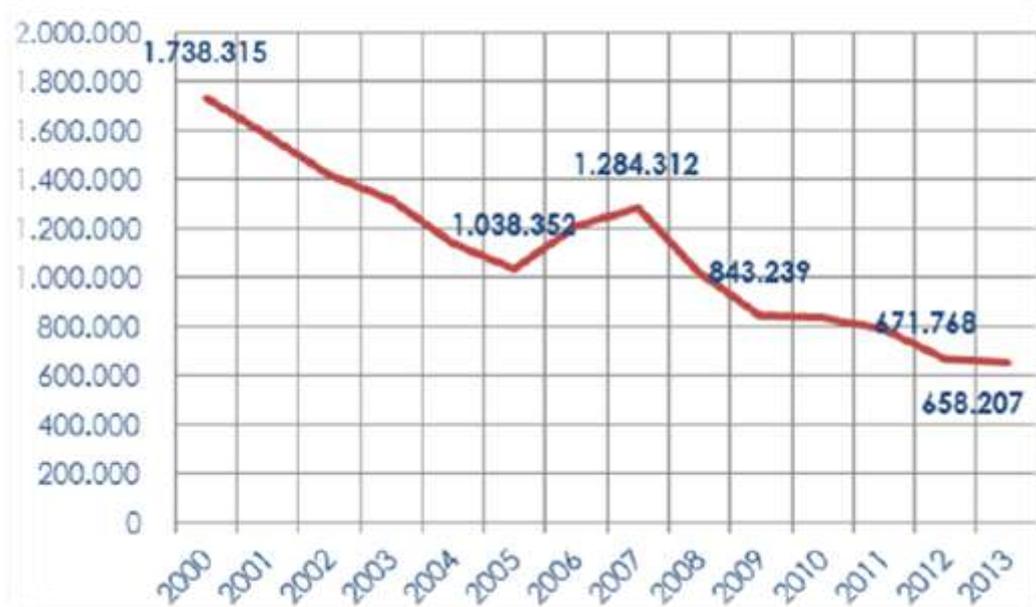


Ilustración 30: Producción de automóviles en Italia (2000-2013). Fuente: ANFIA.

La producción de **vehículos de pasajeros** en 2013, con 396.817 unidades, ha registrado una caída media anual del 2,1%, aunque el cuarto trimestre de 2013, finalmente, registró un signo positivo: + 12% sobre el mismo trimestre de 2012. La producción de Maserati ha pasado de 6.200 unidades en 2012 a alrededor de 19.200 en 2013 y la marca Fiat se ha recuperado un 5% respecto al año anterior. En caída los volúmenes de producción de las otras marcas nacionales. Las exportaciones suponen más de 174.000 vehículos (-14% respecto a 2011), lo que equivale a un 44% de la producción nacional.

En cuanto a los **vehículos comerciales ligeros**, con una producción en 2013 de 236.040 unidades ha sufrido un descenso del 2,1%, mientras que las exportaciones, con alrededor de 195.000 unidades, registró un descenso del 3,5% en comparación con el año anterior y suponen una proporción del 83% del producto total.

Sobre los mismos niveles que el año anterior, la producción de **camiones**, que en 2013 fueron aproximadamente 33.300 unidades. La exportación de camiones producidos en Italia se ha reducido 6,2%, con 28.400 unidades.

La producción nacional de **autobuses** se ha reducido a mínimos. La contracción del mercado nacional de autobuses, muy afectada por la escasez de fondos públicos en apoyo del transporte público local la expansión y renovación de la flota de autobuses urbanos,

provocaron una severa crisis en el sector, hasta el cierre del establecimiento de Iveco en Valle Ufita. Sólo un plan a largo plazo de las acciones e inversiones puede garantizar un transporte público local seguro y eficiente, capaz de preservar lo que queda de la industria y garantizar la creciente demanda de transporte público.

### 4.4.3. Exportaciones

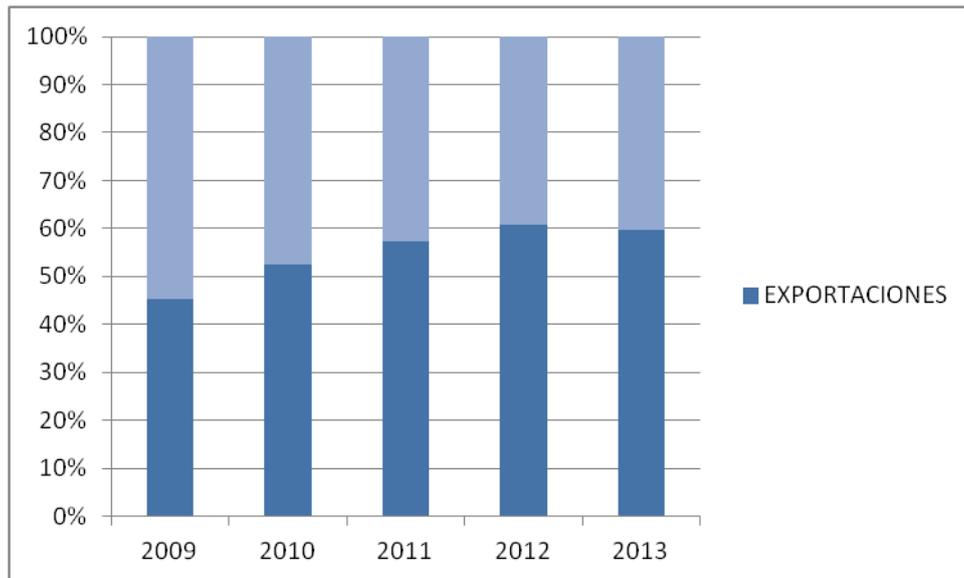
El sector automovilístico representa desde hace más de veinte años una realidad positiva de la balanza comercial, desde el 2004 al 2008 por encima de los 6 millones de euros al año, mientras que en 2009 este valor descendió a poco menos de 4 millones, volviendo a valores de 1995. En el 2010 el saldo positivo ha alcanzado los 5,7 millones de euros y en 2011, gracias a las exportaciones, ha llegado a los 7,3 millones (+25,9% sobre 2010), superado aún más en 2012 en un 3,8%.

La mitad de los vehículos de pasajeros producidos son exportados. En el caso de los vehículos comerciales (tanto ligeros como pesados), las exportaciones suponen casi el 90% de lo producido en el país.

En cuanto a las exportaciones de componentes de automóviles Italia pierde fuerza en comparación con otros países importantes de la Unión Europea como Reino Unido o Alemania.

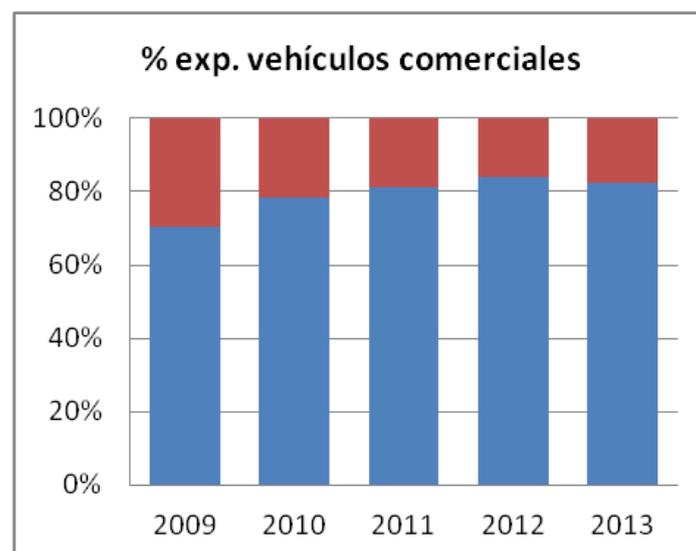
#### 4.4.3.1. Automóviles

En 2013 Italia exportaron un total de 393.233 vehículos, un 3,5% menos que en el año anterior, lo que supone casi un 60% de la producción del país (ilustración 31). En el primer bimestre de 2014 las exportaciones de turismos crecieron en un 9,8% respecto al mismo período de 2013. El peso de las mismas sobre la producción nacional ha seguido una tendencia positiva, salvo en 2013 que sufrió una pequeña caída.

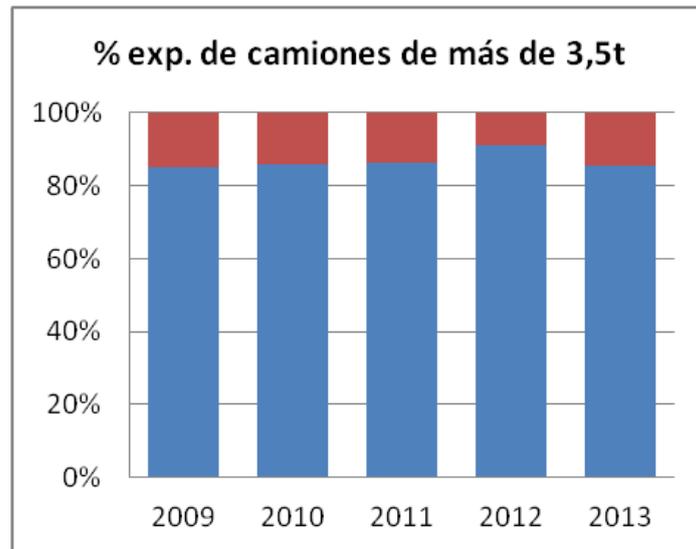


**Ilustración 31: Peso de las exportaciones sobre la producción total de automóviles en Italia (2009-2013). Fuente: Elaboración propia.**

Como se indica en el apartado anterior, la mayor parte de los vehículos comerciales y camiones se exportan a otros países y suponen, en ambos casos, más del 80% del total producido (ilustraciones 32 y 33).



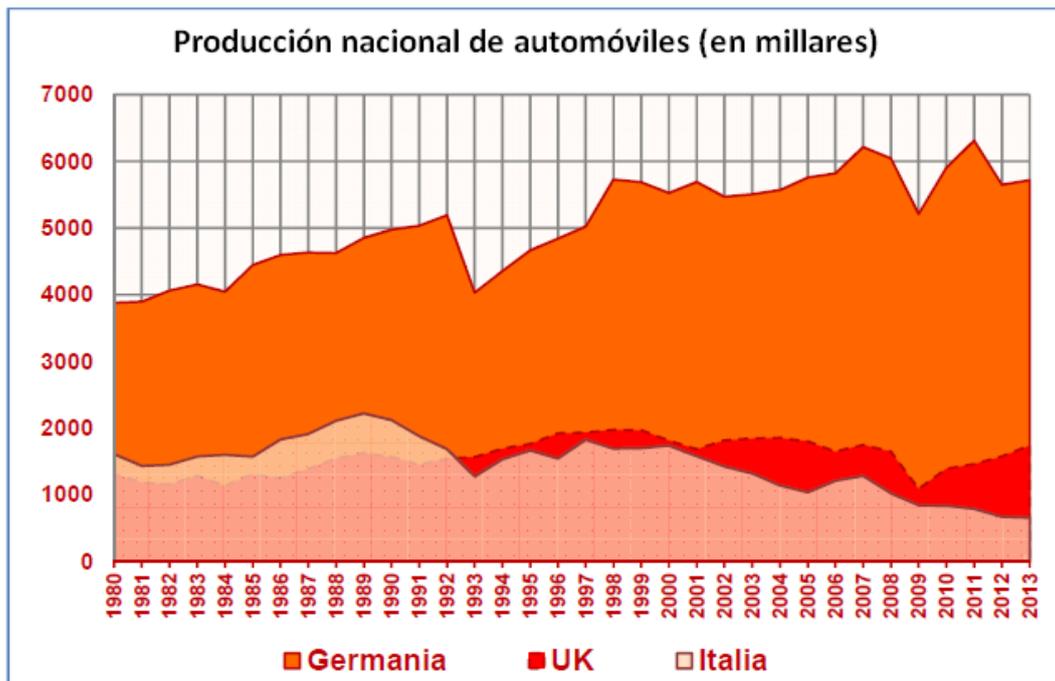
**Ilustración 32: Peso de las exportaciones sobre la producción total de vehículos comerciales en Italia (2009-2013). Fuente: Elaboración propia.**



**Ilustración 33: Peso de las exportaciones sobre la producción total de camiones de más de 3.500kg en Italia (2009-2013).** Fuente: Elaboración propia.

En el mercado de autobuses, a pesar de decrecer la producción considerablemente en los últimos años, las exportaciones se mantienen sobre unos niveles relativamente estables. En 2013 se exportaron 243 unidades, un 15,3% menos que en 2012 (287 unidades). En 2010 los números fueron muy parecidos con 281 autobuses vendidos al extranjero. El año más flojo fue 2011 con tan solo 203 unidades.

### 4.4.3.2. Componentes



**Ilustración 34: Producción de automóviles en Alemania, Reino Unido e Italia (1980-2013).** Fuente: ANFIA.

A pesar del redimensionamiento del tamaño de la industria nacional en los automóviles, queda aún más evidente en la comparación (ilustración 34) con Alemania pero más en particular con el Reino Unido, que ha sido capaz de atraer a los fabricantes extranjeros y hacer frente al peligro de ver desaparecer su industria. En Italia las empresas de componentes han desviado una parte cada vez mayor de su producción a empresas extranjeras.

En 2013 las exportaciones de los componentes de automóviles han totalizado 19,27 millones de euros, un incremento del 5,7% respecto al año anterior. Por el contrario, las mercancías totales exportadas han sufrido una caída del 0,1%. Las importaciones en este año suponen una suma de 11,1 millones (+4,2%). También las tendencias del sector son contrarias a las de las importaciones totales, que continuaron en descenso (-5,5% sobre el 2012). El saldo en 2013 fue positivo en 8.168 millones de euros, un 7,7% mayor al de 2012.

Del total de 2013 Europa tiene el 77,5% de las exportaciones totales del sector con 14,93 millones de euros (+5,7%) y un saldo activo de 6,1 millones. La UE15 tiene un 55% del total (recuperándose un 4,1% del total de las exportaciones) y la UE13 de los nuevos países miembros el 13,2% (+1,1% respecto al año anterior). Los otros países europeos tiene un 8,1% (Turquía 4,2%, Rusia 1,3%) con un crecimiento del 30,9% respecto a las exportaciones del año 2012, gracias a Rusia, Serbia y Turquía. Los países EFTA obtienen el 1,1%.

La clasificación de las exportaciones italianas por países de destino (ilustración 35) colocan a Alemania en el primer lugar con 3,99 millones de euros y una cuota del 21% del total seguida de Francia (11%), España (7%), Reino Unido (6,9%), Polonia (6,6%). En total los primeros 5 países de la clasificación representan el 52,2% del total exportado. En sexto, séptimo y octavo lugar se encuentran respectivamente Estados Unidos (6,2%), Turquía (4,2%) y Brasil (4%). El “top ten” lo completan Austria (2,6%) y Bélgica (2,4%).



**Ilustración 35: Países de destino de las exportaciones de componentes de Italia. Porcentaje del total exportado. Fuente: ANFIA.**

El área NAFTA totaliza 1,53 millones de euros en exportaciones, un crecimiento del 12,7% y un saldo activo de 1,11 millones. Italia exporta a Mercosur componentes por un valor de 901 millones (+12,5%) y un saldo activo de 776 millones. El primer mercado asiático es China (337 millones de euros, +17,3% respecto a 2012 y un saldo negativo de 490 millones), seguido de Japón (207 millones, -16% con un saldo negativo de 20 millones), India (183 millones de euros, -9,5%), Corea del Sur (161 millones, -10,6% pero un saldo activo de 42 millones de euros) En los países ASEAN las exportaciones de componentes “made in Italy” llegan a los 137 millones de euros.

La subdivisión de los componentes en macro-clases, pone al sector de las partes mecánicas con el 67% de las exportaciones con 12,87 millones de euros y un saldo activo de 7,17 millones. Le sigue el sector de los motores por un valor de 3,66 millones, lo que supone un 19% del total y un saldo activo de 1,36 millones de euros.

El valor de las importaciones de componentes para automóviles ha sido de 11,1 millones de euros, un aumento del 4,2%. Las europeas suponen el 79,6% del total con 8,83 millones (+3,4%). La clasificación de las importaciones por países es la siguiente: 1º Alemania (2,9 millones de euros y una cuota del 26,1%), 2º Francia (13,4%), Polonia (8,9%), China (7,4%), España (4,6%), Turquía (4,2%) y República Checa (3,2%).

El sector de los motores representa el 21% del valor total de las importaciones; neumáticos el 15,7%, componentes eléctricos (11,2%). Las partes mecánicas tienen un peso del 51,3%.

Las exportaciones del sector del automóvil tienen un peso del 4,9% del total de las mismas, mientras que las importaciones un 3,1% (cuotas que suponen respectivamente el 5,2% y el 3,9% si se excluyen del total la parte energética).

#### 4.4.4. Parque circulante

Los últimos datos disponibles muestran una flota de alrededor de 49 millones vehículos de motor, incluyendo los vehículos de tracción y los cerca de 7 millones de vehículos de 2 y 3 ruedas. Los vehículos de pasajeros suponen la gran mayoría del parque con 36.962.934 unidades a 31/12/2013.

Los coches diésel suponen el 41%, los de gasolina el 52%.

Los resultados de las ventas de automóviles nuevos y usados indican el envejecimiento del parque de vehículos, el mercado italiano es un mercado hoy día fundamentalmente de sustitución, dado el alto nivel de motorización del país. La vida media de un auto ha aumentado por el efecto de la renuncia a la adquisición/sustitución de los automóviles, por elección o por necesidad. La utilización más moderada del medio de transporte (disminución de la distancia media del 12% en 2012, con menos de 10.000km/año) ha determinado también un alargamiento de la vida técnica del automóvil. En los años 2000, 2001, 2002 fueron matriculados un total de más de 7,1 millones de automóviles, por tanto se tratan de vehículos con 10-13 años de vida que podrían/deberían ser sustituidos a corto plazo. Un envejecimiento progresivo del parque de vehículos tiene consecuencias negativas en términos ambientales y de seguridad.

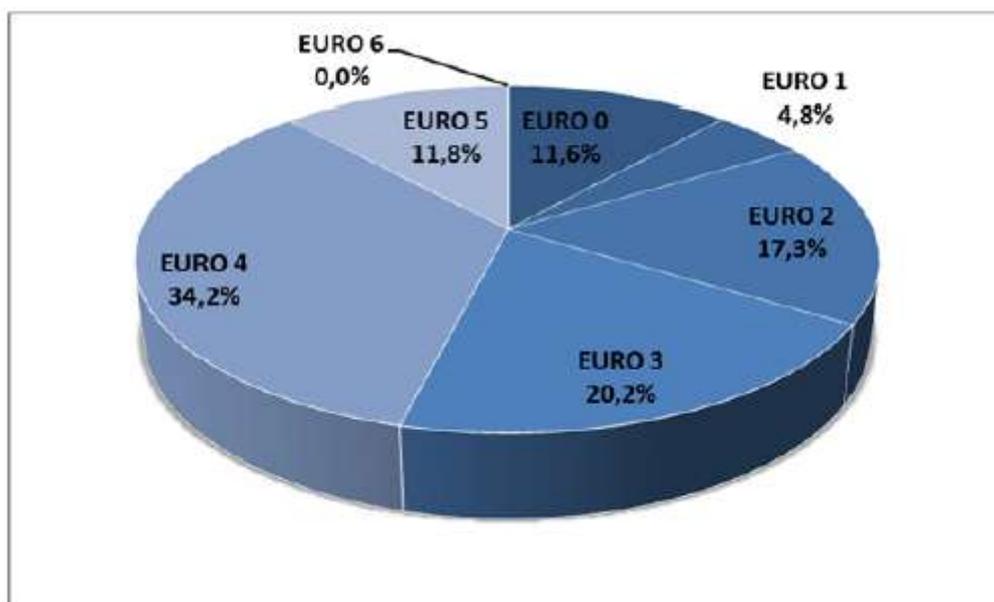
La edad media en el 2013 (en aumento respecto a 2012) es igual a:

- Autos de gasolina: 12 años y 2 meses (11 años y 7 meses en 2012)
- Autos de gasoil: 7 años y 7 meses (7 años en 2012)

- Autos gasolina/GLP: 5 años y 1 mes (4 años y 9 meses en 2012)
- Autos gasolina/metano: 5 años y 4 meses (4 años y 9 meses en 2012)

En 2005, los coches en circulación con más de 10 años eran el 34,5%; en el 2012 han subido al 44,4%. Los automóviles con más de 20 años eran el 8,3% en 2000, descendió al 7,2% en 2005 y en 2012 suponen un 12,2%.

Según la normativa Euro, en cambio, los vehículos circulantes Euro 0, 1, 2 y 3 suponen el 53,9% del total mientras que los Euro 4, 5, 6 son el 46,1% como se muestra de forma más detallada en la ilustración 36.



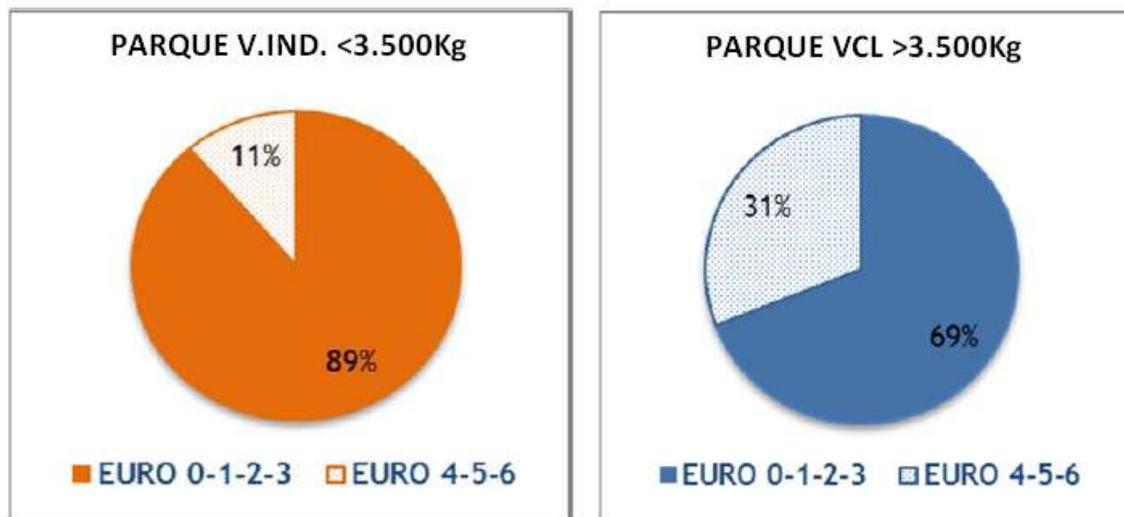
**Ilustración 36: Parque circulante según la normativa Euro. Fuente: ANFIA.**

La reducción de los volúmenes de ventas ha determinado una constante disminución de la tasa de sustitución (del 6,3% en 2007 al 3,8 en 2013), causando un progresivo envejecimiento del parque circulante, (36.000.000 vehículos menos respecto a 2011)

A esto se une la elevada presión fiscal, que pesa enormemente sobre la capacidad de los ciudadanos para adquirir y mantener un automóvil. Los efectos de estos impuestos hacen el bien menos accesible e inducen a comportamientos ilegales (por ejemplo los vehículos que circulan sin seguro).

A finales de 2013, la flota de camiones de carga, tractores y vehículos especiales ascendió a 4.768.449, mientras que la flota de vehículos remolcados alcanzó 347.108 remolques y semirremolques (por encima de 3.500 t de peso). Muchos de los vehículos que circulan por las

carreteras han quedado obsoletos. El 69% de los VCL, el 88,6% de VI y el 68% de los tractores son pre Euro 4 (ilustración 37).



**Ilustración 37: Parque de vehículos industriales (a la izquierda) y de vehículos comerciales ligeros (a la derecha) según la normativa Euro. Fuente: ANFIA.**

Aparecen, por tanto, medidas que premien a las empresas que invierten en tecnologías ofreciendo vehículos más limpios y seguros, y a las compañías de transporte de mercancías que renueven su flota, evitando la desindustrialización del país y la deslocalización de los servicios de transporte.

Varios estudios demuestran los beneficios en términos económicos, ambientales y de seguridad como consecuencia de una renovación del parque circulante de los vehículos comerciales/industriales.

Con los años, la presencia de normas de homologación cada vez más estrictas, y la fuerte competencia en el mercado, cada vez más global, ha llevado a las casas fabricantes a invertir en innovación tecnológica, para cumplir con las regulaciones del medio ambiente y la seguridad, y para reducir el consumo de energía y los costos de operación vehículos, aumentando así el rendimiento. Un rejuvenecimiento de la flota también permitiría un aumento en los niveles de seguridad activa y pasiva gracias a los dispositivos que hoy día la tecnología ha puesto a disposición. Alguno de los cuales serán obligatorios en los vehículos:

- AEBS: sistema de frenado de emergencia predictivo para las nuevas homologaciones de 01/11/2015.
- LDWS: sistema de aviso del cambio de carril para las nuevas homologaciones de 11/01/2013

- ESC: control electrónico de estabilidad, obligatorio para VCL registrados en
- desde 11/01/2014.

Los vehículos de nuevas generaciones son, por tanto, más limpios y más eficientes, asegurando una calidad superior, con beneficios ambientales y de seguridad para la circulación. Las mejoras introducidas en tecnología, sin embargo, son en vano en ausencia de recambio de la flota de vehículos, mientras que un aumento de la circulación de vehículos automóviles nueva generación contribuiría a mejorar la productividad y la sostenibilidad del sistema de transportes.

A finales de 2013, la flota de autobuses, de acuerdo con la ACI, es de 98.551 unidades.

### 4.4.5. Empresas del sector

La industria automovilística es muy compleja. Las relaciones entre productores son muy extensas incluso excluyendo las relaciones verticales con proveedores. La competencia es muy alta, incluso dentro del mismo grupo empresarial podemos encontrar empresas que compiten directamente entre ellas. La situación ha cambiado mucho con el tiempo, “a mediados de los años 60 había algo más de 50 fabricantes en el mundo, en la actualidad son diez grandes grupos empresariales los que controlan la fabricación y el mercado mundial de automóviles” (MONTORO SÁNCHEZ, y otros, 2011).

Las compañías automovilísticas crecieron mucho en la época de bonanza. Algunas compañías consiguieron este crecimiento a través de fusiones, adquisiciones y joint ventures, que no son más que acuerdos comerciales de inversión a largo plazo entre dos o más empresas. Se buscaba una mayor gama de vehículos y posibilidades para el consumidor, compartir costes y riesgos entre los socios, acceso a recursos complementarios y a nuevos mercados. También se buscaba una mayor variedad de productos para las compañías, que por probabilidad podrían satisfacer mejor las necesidades de los consumidores.

La globalización en el mundo de la automoción y la creciente pujanza China, han hecho que los directivos de las grandes compañías busquen soluciones a la competencia asiática. En marzo de 1999, la francesa Renault y la japonesa Nissan firmaban la que se considera la primera gran alianza mundial, un acuerdo pionero a nivel industrial y comercial por parte de un gran fabricante europeo. Un acuerdo que ha funcionado y que en la actualidad, por ejemplo, permite que el nuevo Nissan Micra sea fabricado por Renault en una de sus plantas en Francia.

Chrysler, después de su ruptura con la alemana Daimler en 2007 y de su nueva reorganización en Norteamérica tras estar a punto de quebrar, ha realizado una Alianza Global con el grupo italiano Fiat. Hasta finales de 2013 ésta solo tenía el 55% de las acciones de Chrysler pero a primeros de 2014 llegaron a un acuerdo con la empresa americana para comprar el total de las acciones y conformar un solo grupo automovilístico bajo el nombre de “FCA” (Fiat- Chrysler Automobili).

Otro ejemplo reciente es la Alianza Estratégica Mundial de GM y PSA, por la que el grupo americano se convierte en el segundo accionista del grupo francés, con un claro objetivo común, mejorar la rentabilidad de ambos y ser más competitivos. Entre otros acuerdos, comparten plataforma de vehículos, módulos y componentes, y han constituido una sociedad conjunta de compras.

La última década se puede dividir en dos partes bien diferenciadas y marcadas por la desaparición de la sociedad Daimler-Chrysler en 2007. En el período 2000-2005, de los cinco primeros constructores mundiales, tres eran norteamericanos: General Motors (1º), Ford (3º) y Daimler Chrysler (5º). Toyota empezaba a remontar posiciones, ayudado por el descenso de Ford.

La segunda parte (2006-2011) está marcada por la ruptura del consorcio alemán Daimler y el americano Chrysler. La marca estadounidense ha pasado de producir casi 5 millones de vehículos a menos de dos y desaparecer de la lucha entre los grandes. En la actualidad, sólo GM y Ford mantienen presencia de constructores de EEUU en el top ten mundial. Asia vuelve a liderar este ranking con la mitad de la representación en manos de sus marcas. Los otros tres corresponde a Europa: VW, PSA, Renault.

El liderazgo mundial sigue siendo objeto de disputa entre GM y Toyota. El gigante americano, líder mundial de la fabricación de vehículos durante el siglo XX y gran parte de la primera década del siglo XXI, perdió en 2009 dicho liderazgo tras una grave crisis en el grupo. Toyota pasó a ocupar la primera posición, confirmando su histórica fortaleza como grupo y crecimiento continuo que venía experimentando en los últimos 10 años. También Volkswagen superaba a GM (3º) situándose como segundo productor mundial (tabla 14).

La fuerte recesión de Japón tras el desastre del terremoto natural en Fukushima, que paralizó parte de sus plantas de fabricación durante un tiempo, devolvió en 2011 el liderato a GM, pero fue efímero. Volkswagen, siempre a la expectativa, se situaba en segunda posición. Sin embargo, la organización y el empuje nipón lograron en 2012 que Toyota se revitalizase con

un incremento del 22,6% en su producción, llegando a fabricar 9,75 millones de vehículos, que le han convertido de nuevo en la primera marca mundial.

Toyota y Lexus, su marca de coches de alta gama, no sólo producen más sino mejor. Siguen dominando los rankings de calidad inicial y durabilidad a largo plazo. Y también es la compañía más rentable. Ya en 2003 logró un beneficio anual, al final de su año fiscal, de 8.130 millones de dólares, más que las ganancias estimadas de GM, Chrysler y Ford, que le superaban en producción.

**Tabla 14: Top de constructores en 2013. Fuente: Elaboración propia.**

	<b>CONSTRUCTOR</b>	<b>PRODUCCIÓN</b>
<b>1</b>	TOYOTA	10.104.424
<b>2</b>	GM	9.285.425
<b>3</b>	VOLKSWAGEN	9.254.742
<b>4</b>	HYUNDAI	7.126.413
<b>5</b>	FORD	5.595.483
<b>6</b>	NISSAN	4.889.379
<b>7</b>	HONDA	4.110.857
<b>8</b>	PSA	2.911.764
<b>9</b>	SUZUKI	2.893.602
<b>10</b>	RENAULT	2.676.226
<b>11</b>	CHRYSLER	2.371.427
<b>12</b>	DAIMLER AG	2.195.152
<b>13</b>	FIAT	2.127.295

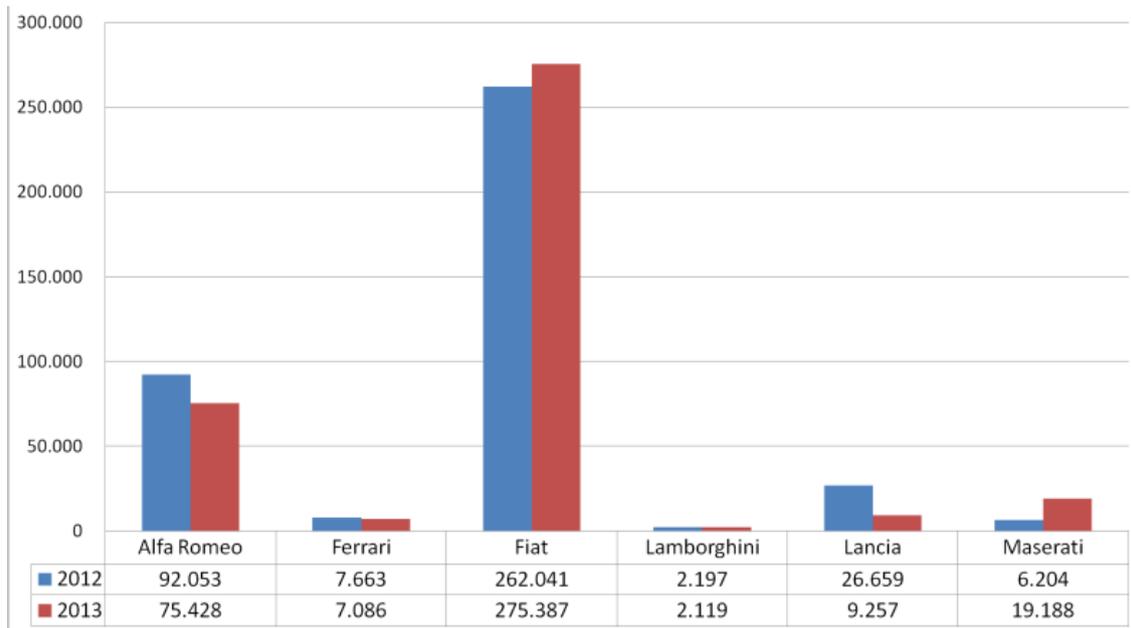
Si consideramos la reciente alianza total entre Fiat y Chrysler para formar el grupo “FCA” y sumamos sus ventas, ocuparían el séptimo lugar en el ranking mundial de productores.

Nos centramos ahora en los constructores que tienen más peso en Italia tanto a nivel de producción como de ventas.

### *Producción nacional*

En lo que se refiere a vehículos de pasajeros la producción total se la reparten entre dos grupos automovilísticos (ilustración 38). Por un lado el grupo FIAT (ahora FCA), que es el único grupo nacional, está formado entre otros por los fabricantes de automóviles Ferrari, Maserati,

Lancia, Alfa Romeo, Abarth y Fiat y por otro el grupo Volkswagen al que pertenece el fabricante Lamborghini.

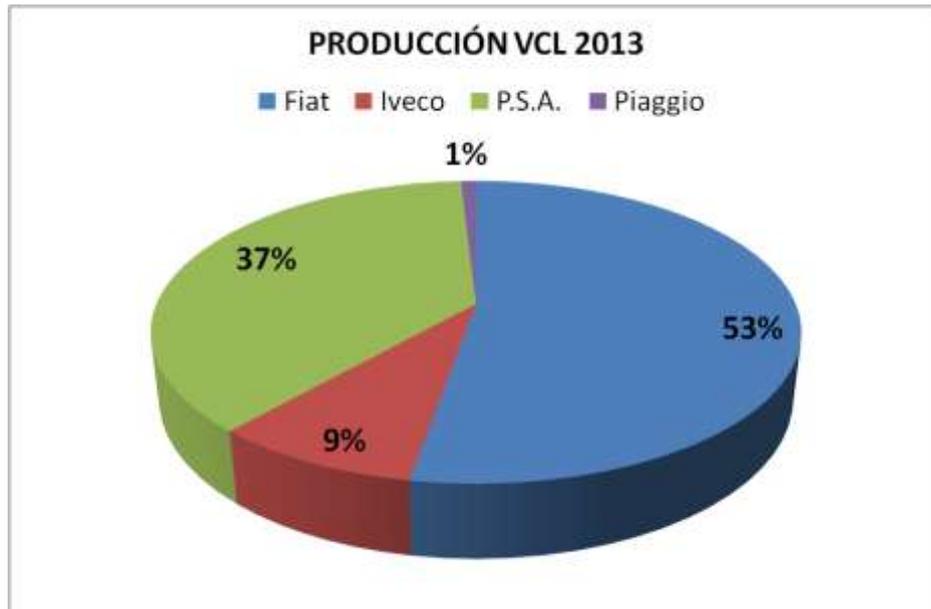


**Ilustración 38: Producción de turismos por marcas (2012-2013).** Fuente: Elaboración propia.

Como observamos en el gráfico el grupo Volkswagen con Lamborghini se lleva tan sólo el 0,55% de la producción total.

La noticia a principios de este año del acuerdo entre Fiat y VEBA, a través del cual el Grupo Fiat controla el 100% de Chrysler. El consejo de administración de Fiat S.p.A. ha aprobado una reorganización societaria y la constitución de Fiat Chrysler Automobiles (“FCA”), una constructora integrada y global. Como vimos antes, según la OICA, el grupo FCA es el séptimo productor mundial.

En el sector de los **Vehículos comerciales ligeros** la producción se la reparten entre Piaggio, P.S.A, Iveco y Fiat (ilustración 39). Es también ésta última la que tiene la cuota más alta del mercado con 124.464 unidades, lo que supone más de la mitad de la producción total.



**Ilustración 39: Producción de vehículos comerciales ligeros en Italia por marcas (2013).** Fuente: Elaboración propia.

## IVECO

Iveco S.p.A. es un grupo industrial italiano cuya sede está en Turín, Italia. Diseña, construye y comercializa vehículos comerciales ligeros, medios y pesados, vehículos de cantera y obras, autobuses urbanos e interurbanos, y vehículos especiales para aplicaciones como extinción de incendios, misiones off-road, militares y defensa civil.

El nombre Iveco apareció por primera vez en 1975 tras la fusión de marcas italianas, francesas y alemanas. Sus plantas de producción están en Europa, China, Rusia, Australia, África, Argentina y Brasil y cuenta con unos 5.000 puntos de venta y asistencia en más de 160 países. La producción mundial de la compañía asciende a unos 150.000 vehículos comerciales y su volumen de facturación es de unos 10 mil millones de euros.

## *Ventas nacionales*

A pesar de las variaciones de los volúmenes de ventas en los últimos años, como vimos anteriormente, la cuota de mercado de las marcas nacionales se ha mantenido constante en torno al 30%. Las marcas nacionales tuvieron en 2013 una cuota de mercado del 28,8% (de la 29,7% en 2012). El Grupo Fiat-Chrysler tiene casi el 100% de las ventas de fabricantes nacionales y es el grupo que tiene también el mayor número de ventas globales (28,7%), seguido de Grupo VW con el 13,5% y el 9,2% con el Grupo PSA.

N.	MARCA <i>Make</i>	MODELO <i>Model</i>	ENERO-AGOSTO 2014 <i>JANUARY-AUGUST 2014</i>
1	FIAT	PANDA	68.957
2	FIAT	PUNTO	38.599
3	FIAT	500L	37.754
4	FIAT	500	35.171
5	LANCIA	YPSILON	33.453
6	RENAULT	CLIO	28.162
7	VOLKSWAGEN	GOLF	26.408
8	FORD	FIESTA	24.488
9	CITROEN	C3	22.482
10	VOLKSWAGEN	POLO	20.929

Ilustración 40: Modelos más vendidos en Italia entre Enero y Agosto de 2014. Fuente: ANFIA.

En la ilustración 40 se muestran los modelos más vendidos los primeros meses de 2014. En 2013 los 5 modelos más vendidos fueron: Fiat Panda, Fiat Punto, Lancia Ypsilon, Fiat 500 y Fiat 500L.

Fiat mantiene el liderato con alrededor del 22% del mercado de automóviles como se puede observar en la ilustración 41.

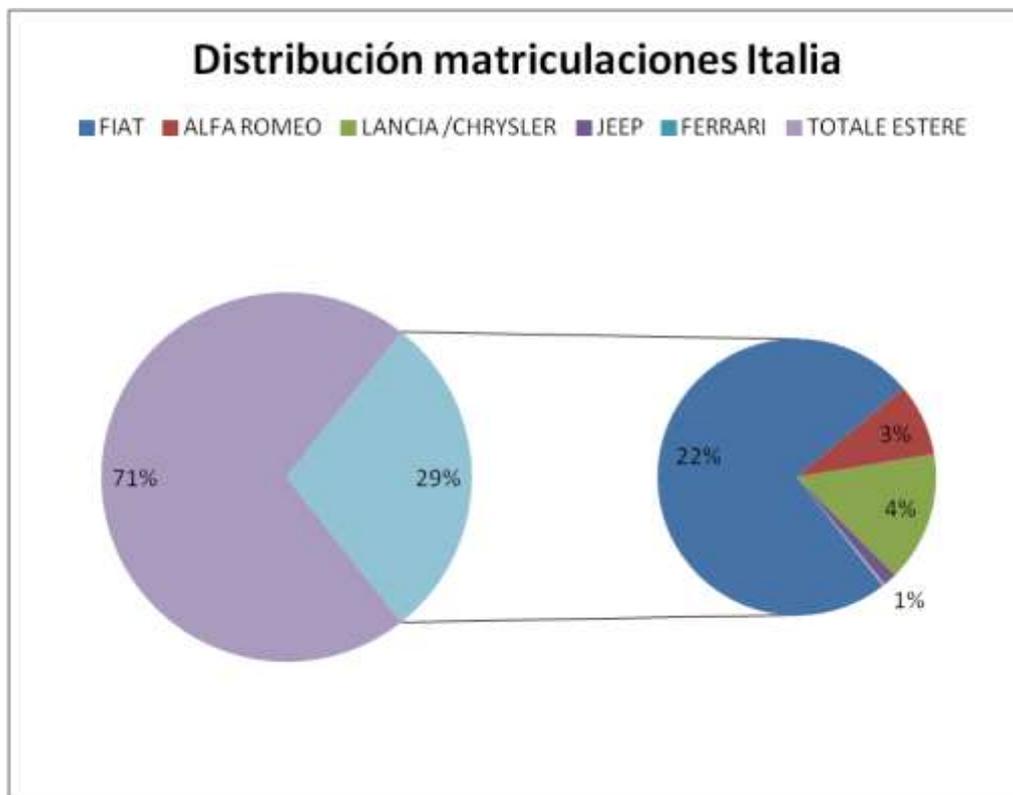


Ilustración 41: Distribución de las ventas en Italia según las marcas nacionales (2013). Fuente: Elaboración propia.

### **Grupo Volkswagen**

Volkswagen es el grupo empresarial automovilístico más grande de Europa. Bajo la marca alemana se encuentran la propia Volkswagen, Audi, SEAT, Skôda, Bentley, Lamborghini, Bugattiy Porsche. Además el grupo también posee el 19,9% de las acciones de Suzuki El grupo empresarial alemán es de los pocos que ha salido reforzado de la crisis. 4 años tras el comienzo de ésta, el grupo está produciendo un 30% más que 2007 y solamente ha perdido un 1,1% de las ventas a nivel europeo. Además también está batiendo récords de cuota de mercado ya que ha pasado de un 18,7% en 2007 a un 22,1%. Dentro del grupo, Audi, Skôda y Volkswagen han aumentado las ventas desde 2007, mientras que SEAT ha perdido un 21,8%. A pesar de las pérdidas el grupo alemán sigue apostando por la empresa española.

### **Grupo P.S.A.**

PSA Peugeot-Citroën es una empresa formada por la fusión de dos empresas francesas: Peugeot y Citroën, aunque se puede decir que Peugeot absorbió a la marca Citroën.

Este grupo es el segundo mayor fabricante de automóviles de Europa, con el 15,4% del mercado de este continente. Peugeot S.A. se fundó en 1965 para formar el holding del grupo automovilístico del mismo nombre al cual se transfiere la Sociéte des Automobiles Peugeot.

El nacimiento del grupo «PSA Peugeot-Citroën» tiene lugar en 1976, cuando Peugeot SA se fusiona con Citroën S.A.(se trató en realidad de una absorción llevada a cabo por Peugeot)

El grupo tiene dos marcas principales: Peugeot y Citroën, así como una submarca Premium: Citroën DS.

## 5. Análisis estratégico del sector automovilístico.

En este bloque se analizarán primero los problemas actuales del mercado del automóvil y su posible futuro, así como los cambios que se han producido últimamente en él. Se analizará también el crecimiento de los vehículos propulsados por energías alternativas al petróleo convencional, sus limitaciones y las medidas para incentivar el uso de estos vehículos en Italia.

### 5.1. Problemática de los fabricantes

Además de la bajada de ventas por la contracción de la economía mundial y europea en particular, los fabricantes de automóviles se encuentran con otros problemas que les restan competitividad. Además, la crisis monetaria europea está haciendo que la posibilidad de desmembración de la zona Euro empiece a estar presente entre algunos directivos de las empresas y analistas del sector.

#### 5.1.1. El precio del petróleo y la incidencia fiscal

Uno de los factores que han incidido considerablemente en la caída del mercado del automóvil es, seguramente, el aumento exponencial del precio de los carburantes de origen fósil, en crecimiento desde el 2009 al 2012. En 2013 ha sufrido una ligera flexión respecto al año anterior. El precio medio anual de la gasolina es un 44% más alto respecto al 2009, el del gasoil un 55% y el del GLP un 43%.

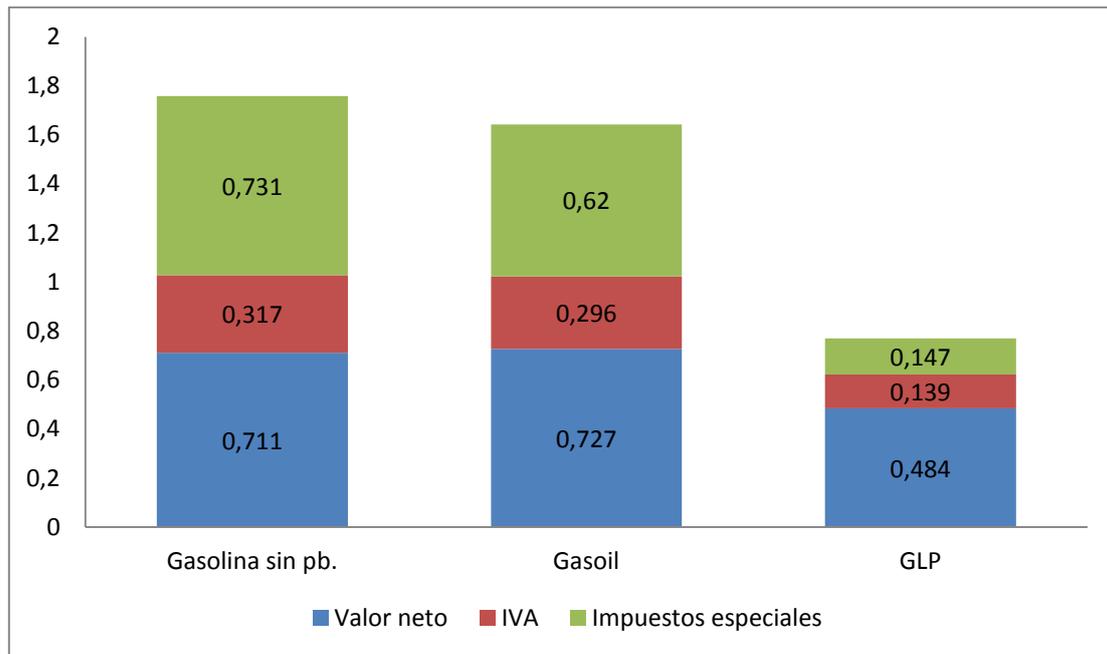
Excise duties on fuels in (€/1,000 litres)

SOURCE: EUROPEAN COMMISSION - 2013

	AT	BE	BG	CY	CZ	ES	FI	FR	GR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	UK	EU minimum rates
<b>Unleaded Petrol</b>	482	628	363	429	512	456	650	607	670	432	587	728	434	462	415	469	747	674	<b>360</b>
<b>Diesel</b>	397	428	330	400	437	331	470	428	330	398	479	617	330	335	336	382	440	674	<b>330</b>

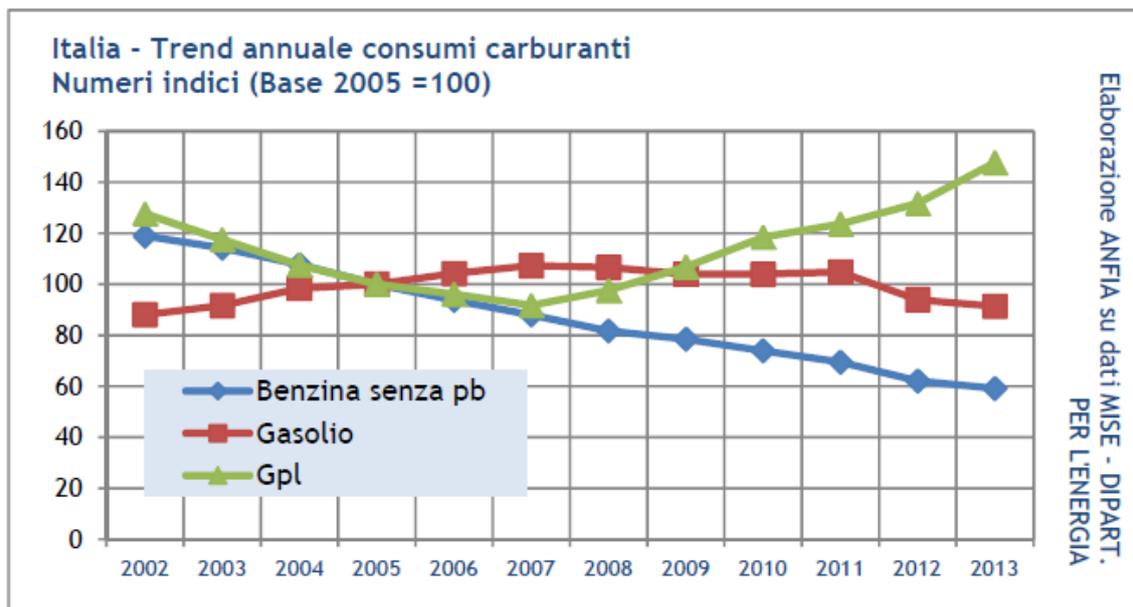
**Ilustración 42: Impuestos sobre la gasolina y el diésel en los distintos países de la Unión Europea.**  
Fuente: ACEA.

Si al aumento del precio del barril le unimos los enormes impuestos que existen en Italia sobre los carburantes (ilustración 42), el problema es aún mayor. La incidencia fiscal sobre el barril de carburante en Italia es de los mayores de la UE, los impuestos son del 59,1% en la gasolina, 54,7% en el gasoil y del 35,8% en el GLP. En los primeros meses de 2014 aumentaron aún más hasta llegar al 60,5% en la gasolina sin plomo (ilustración 43).



**Ilustración 43: Desglose del precio medio anual de los distintos combustibles en Italia (2013).** Fuente: Elaboración propia.

En 2013, los consumos de gasolina y gasoil se contrajeron respectivamente un 4,8% y un 2,8% como vemos en la ilustración 44 después de la caída de 2012: -10,6% en gasolina, -10,4% en el gasoil. Continuaron creciendo los consumos de GLP: +12,2% en el 2013, después del aumento del 6,5% en 2012. La caída de las ventas determina un gran descenso de lo facturado por las casas de automóviles y los concesionarios, aunque también para el Estado en términos de IVA y de menores ingresos derivados de los consumos de carburantes.



**Ilustración 44: Consumos de los distintos combustibles en Italia (2002-2013).** Fuente: ANFIA.

### 5.1.2. Sobrecapacidad

“En el mercado europeo todos estamos en pérdidas, y todavía se producen en el mundo 20 millones de vehículos más de los que puede absorber el mercado. Sin duda, la crisis económica global no es la causa de nuestros males: las deficiencias en la productividad y el exceso de capacidad sí lo son” afirmaba Sergio Marchionne, presidente del grupo FIAT y Chrysler. Propuso reducir en 20% la capacidad de producción de automóviles en Europa durante al menos 12 meses. En 2011 Fiat cerró en Italia una de sus plantas, la siciliana de Termini Imerese para intentar hacer frente a esta sobrecapacidad.

Algunos autores apuntan a que la sobrecapacidad de la industria estará presente en el futuro debido a que los grandes grupos automovilísticos ya existentes van a continuar expandiéndose a economías emergentes. Las empresas deberán defender sus cuotas de mercado en las economías donde ya operaban y explorar nuevos nichos de mercado en los mercados donde entran. Por tanto, la existencia sobrecapacidad no ha aparecido durante la crisis, sino que debido a la caída de las ventas esta sobrecapacidad ha llegado a cotas difícilmente asumibles por los fabricantes.

Con la crisis y la bajada de ventas, además del deterioro de la economía global, aunque se tilde de pasajero, esta sobrecapacidad ha salido a la vista con el cierre de fábricas y está creando verdaderos problemas a los fabricantes que tienen que adaptar su dimensión a la realidad económica actual.

### 5.1.3. Financiación

Según la Comisión Europea, con la crisis, las entidades financieras y de crédito han reducido sus préstamos al sector privado y todavía continúa sin reputar la situación. Además, ante la caída de ventas en el mercado europeo, las grandes compañías automovilísticas y sus proveedores han tenido que aumentar sus necesidades de financiación. Ya en 2009 los fabricantes pidieron que se les facilitaran 40 billones de Euros a través de préstamos con bajos intereses, garantizados por los estados si hiciera falta.

### 5.1.4. Comercio internacional

La industria considera que hay que revisar acuerdos de comercio internacional porque sólo benefician a una parte por la limitación a las exportaciones de los fabricantes europeos. Como ejemplos, Corea del Sur tiene un mercado de un millón de vehículos y solo permite la importación de una cuota de 28000 vehículos aproximadamente, cuando el 20% de su

producción se exporta la Unión Europea y China obliga a las empresas a establecerse y crear joint ventures con fabricantes locales para evitar los aranceles que impone.

Los grandes grupos automovilísticos también están siguiendo de cerca el crecimiento explosivo de algunas economías emergentes, pero se encuentran ante limitaciones como la política china de joint ventures o las cuotas de acceso a mercados que protegen a los productores interiores de los países en vías de desarrollo. En la Ronda de Doha se quiso establecer cambios en los acuerdos comerciales para darle a la Unión Europea una mayor facilidad de acceso a los mercados de países emergentes, pero ante la dificultad de conseguir acuerdos multilaterales se ha preferido darle una mayor importancia a los acuerdos bilaterales de libre comercio. A la industria europea le son de especial importancia los acuerdos con Ucrania, India, Corea del Sur y Japón. El problema también se encuentra en las diferentes normativas reguladoras, ya no sólo por la posible existencia de aranceles o cuotas, sino por la necesidad de crear una regulación común para facilitar la entrada en los mercados extranjeros.

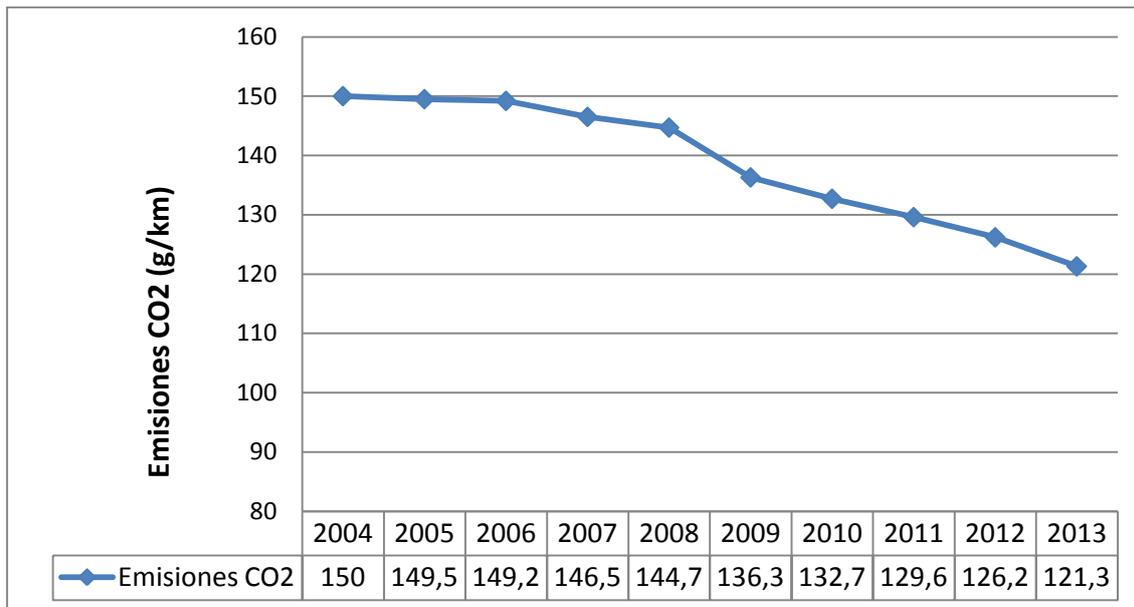
También se pide una modificación del acuerdo de 1958, revisado en 1995, de UNECE (Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa), para aumentar la competitividad de la industria europea en países terceros que actualmente están desarrollándose a gran velocidad.

## 5.1.5. Emisiones

Las emisiones son un importante campo de batalla para la industria. La presión de la Unión Europea sobre los fabricantes para que reduzcan la huella ecológica proveniente del uso de vehículos es fuerte. Solamente otras pocas legislaciones sobre contaminación igualan o superan los estándares europeos, como es el caso de la legislación californiana de emisiones.

La legislación europea tiene como objetivo principal reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> por kilómetro a 130 gramos en 2015. Para 2012 el 65% de la gama debía haberla cumplido, en 2013 el 75% y para 2014 se espera que sea el 80%. Para evitar que las empresas se salten la norma, la Unión Europea ha especificado multas de 95 € por gramo si se supera el límite en más de 3 gramos, 25 € por gramo en caso de superar el límite entre uno y tres gramos y 5 € por gramo si se supera el límite en menos de un gramo.

La media de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los nuevos vehículos de pasajeros matriculados en Italia desciende a 121,3 g/km de 126,2 g/km en 2012, una caída de 4,9 gramos por tanto el objetivo de la Comisión Europea para 2015 ya está cumplido (ilustración 45).



**Ilustración 45: Media de emisiones de CO2 en Italia (2004-2013). Fuente: Elaboración propia.**

Según la elaboración de la ANFIA, las emisiones de las nuevas matriculaciones según su alimentación es igual a:

- Gasolina: 122,3 g/km.
- Diésel: 123,8 g/km.
- GLP/gasolina: 120,1 g/km.
- GNC/gasolina: 99,2 g/km.
- Híbridos: 88,2 g/km.

Por otro lado, los turismos nuevos matriculados a particulares (personas físicas) tienen un promedio las emisiones de CO2 de 119 g/km, esas empresas de alquiler de 122 g/km; las emisiones más altas son las de los coches matriculados de empresas y organismos públicos.

De acuerdo con las cifras de la Agencia Europea del Medio Ambiente, las emisiones medias de CO2 atribuibles a los automóviles matriculados en Italia en 2012 se encuentran entre los más bajos de Europa y - junto con Bélgica, Dinamarca, Francia, Grecia, Irlanda, Malta, los Países Bajos, Portugal y España - ya están por debajo de los límites establecido por la Comisión Europea para 2015. Italia ha conseguido mejor resultado de países considerados mucho más "eco-responsable" (como Bélgica, Suecia, Austria, Luxemburgo y Finlandia) y tiene en gran medida al margen respecto a naciones como Alemania, que tiene un promedio de emisiones de CO2 muy superiores (141,5 g / km), con 126,2 g / km en 2012 Francia e Italia registrado las emisiones medias más bajas de Europa, seguido por España y Gran Bretaña. Hay varios factores que influyen en el resultado, incluyendo el peso del coche (Italia figura en cuarto lugar

con 1,311 kg), la potencia del motor (Italia ocupa el segundo puesto con 77 kw igual a 103 CV), y la difusión de los vehículos GLP y GNC.

Los automóviles Fiat tienen el promedio de emisiones de CO<sub>2</sub> más bajo de los principales fabricantes de la UE, 117 g / km.

Algunos fabricantes consideran que esta norma les supone un desafío demasiado grande y creen que estas medidas deberían ser aplazadas para salvar la competitividad de la industria. Consideran que conseguir emisiones medias por debajo de 120 son posibles pero también exigen a las administraciones mayores desarrollos en otras áreas como infraestructuras.

Por otra parte, la implantación de la normativa Euro-6 de emisiones de vehículos representa un desafío mayor al que los fabricantes tienen en 2015. La normativa espera que para 2020 la media de emisiones de las gamas se sitúe por debajo de 95 g/km (ilustración 46).

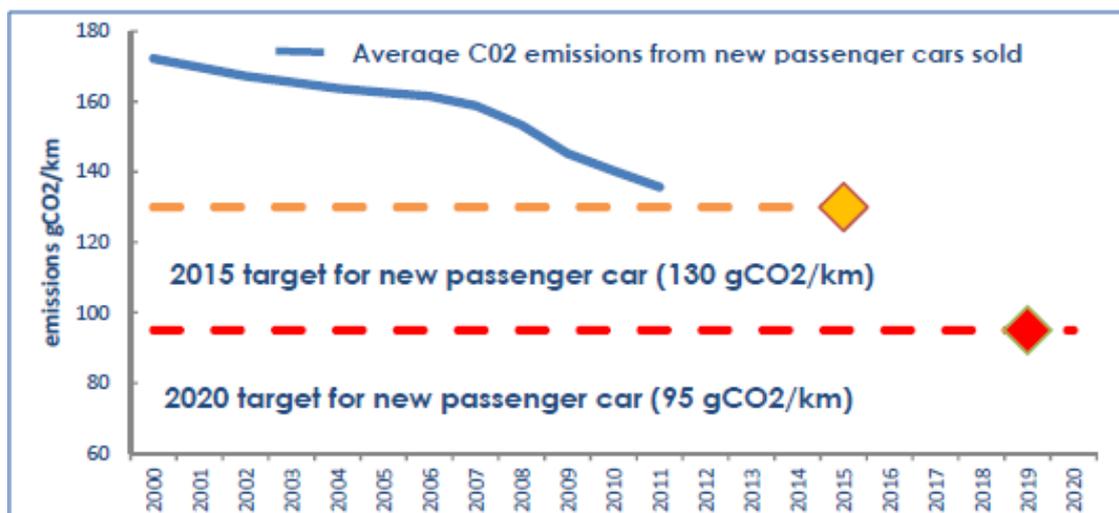


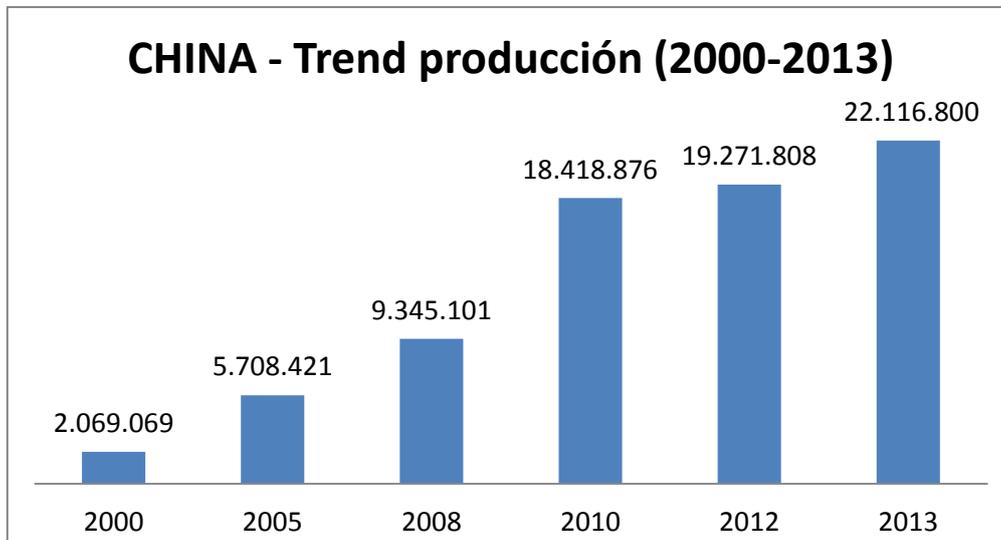
Ilustración 46: Nivel de emisiones propuestos por la Unión Europea para 2020. Fuente: ANFIA.

## 5.1.6. La amenaza China

En el último año se han vendido algo más de 85 millones de vehículos nuevos en el mundo. Uno de cada cuatro se ha fabricado en China. El gigante asiático no para de crecer y su gobierno intenta poner orden a un desarrollo que, de momento, no parece tener techo.

Las cifras hablan por sí solas. De los poco más de 2 millones de vehículos que fabricaba en el año 2000, creció a 4,4 en 2003, a 9,2 en 2008 y actualmente supera los 20 millones (ilustración 47). Algunas previsiones del sector anuncian que la capacidad productiva de China puede alcanzar los 31 millones de vehículos en breves. Esto es, casi la mitad de los coches producidos

en el mundo serán chinos. Más aún, en China se venderán más vehículos que en Japón, EEUU y Alemania juntos.



**Ilustración 47: Producción de vehículos en China (2000-2013). Fuente: Elaboración propia.**

La preocupación del gobierno Chino es, más que el volumen, el modo en el que se está desarrollando la industria de automóviles China (120 marcas, 8.400 empresas de componentes).

Según el estudio *The Chinese Automotive Industry in 2012*, se prevé un proceso de fusiones y adquisiciones a medio y corto plazo, y que la mitad de los fabricantes chinos desaparezcan en 5 años. Las directrices de Pekín se han concretado ya en cifras: contemplan la existencia de cuatro grandes compañías, con capacidad para producir más de 2 millones de unidades al año, y varias pequeñas marcas con una producción de un millón de unidades al año.

Durante los últimos años, los principales grupos automovilísticos mundiales han acelerado su posicionamiento en territorio chino para vender a su potente mercado de consumidores, sin embargo, el gobierno chino ha puesto coto a este desembarco y han autorizado operaciones de joint ventures garantizándose siempre el control de estas alianzas. De este modo han llegado a acuerdos con grupos como GM, Ford y Volkswagen.

Recientemente el grupo Fiat-Chrysler automóviles ha conseguido firmar un acuerdo con una empresa local china para la producción de diversos modelos de la gama Jeep. La sociedad conjunta se realizará con Guangzhou Automobile Group (GAC).

Jeep fue la primera firma extranjera en fabricar sus vehículos en China. Comenzaron allá por 1983 con una empresa local y durante años fueron productos muy demandados por el público.

Para Sergio Marchionne el acuerdo supone un nuevo capítulo en los planes de la marca y el paso adecuado para Jeep en estos momentos de expansión global. No hay que olvidar que para este año se esperan superar el millón de unidades vendidas en todo el mundo, lo que representaría un incremento del 36% en relación al 2013 cuando se entregaron 731.665 unidades.

En cuanto a Guangzhou Automobile Group, hay que decir que en la actualidad ya fabrica conjuntamente con Fiat los Viaggio y Ottimo. El objetivo de la sociedad para 2014 es tener una cuota de mercado del 2% en China y está previsto que en 2015 llegue a fabricar 300.000 unidades al año de cinco modelos diferentes.

Por otra parte, China se está esforzando en el desarrollo de vehículos eléctricos. Ante la gran competencia y desarrollo del mercado de vehículos de combustión interna, el gobierno chino está fomentando el desarrollo del mercado eléctrico y se ha puesto metas muy ambiciosas para el desarrollo de éstos fomentando la participación de las compañías de automóviles y proveedores de tecnología. Un claro ejemplo de esta política es la ascensión de la compañía china BYD que ha pasado de ser un productor de baterías al mayor productor de vehículos eléctricos en China.

## 5.2. El petróleo y sus alternativas

El alza de los precios del petróleo (ilustración 48) está obligando a los fabricantes de automóviles a diseñar vehículos que consuman menos combustible.

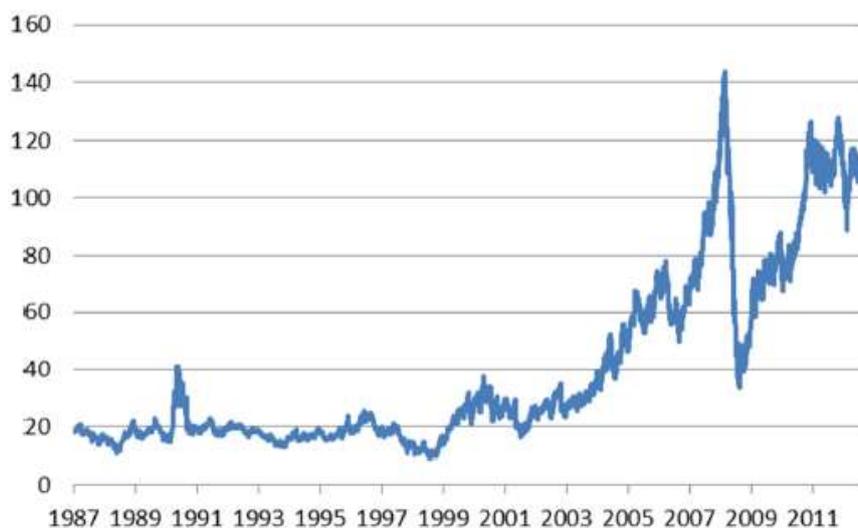


Ilustración 48: Precio en dólares del barril de Brent. Fuente: U.S. Department of Energy.

Además de la reducción en consumos, las empresas abogan también por un cambio tecnológico para el uso de combustibles alternativos, nuevas motorizaciones eléctricas o la combinación entre ambos. Esto se debe en parte también a la necesidad de reducir la contaminación emitida por los motores de combustión interna. En la actualidad, el transporte de pasajeros y mercancías emite el 25% de los gases de efecto invernadero y es el único sector donde sigue creciendo su emisión por lo que invertir en nuevos combustibles con menor impacto ambiental es necesario para el progreso de la industria bajo las normativas de emisiones.

### 5.2.1. Combustibles fósiles convencionales

El petróleo es un recurso que se considera finito. En el planeta existen unas reservas de esta materia prima que se están consumiendo. El término “cénit del petróleo” se refiere al momento en el que la producción mundial de petróleo alcance su máximo y, a partir de ahí, la producción comience a bajar. La razón de ello es que las reservas existentes de petróleo se agotan y la reposición de la producción de éstas con nuevas extracciones no alcanza la producción previa. Por otra parte, los propios pozos petrolíferos no mantienen su producción a lo largo del tiempo, sino que también tienen un pico y su rendimiento decae. En 1949 King Hubbert ya vaticinó el pico del petróleo estadounidense que lo situó en 1970. Este pico de producción también se producirá a escala mundial, aunque la fecha es un tanto inexacta pero hay numerosos autores que defienden que ya ha ocurrido. Debido al secretismo de la industria petrolera y de los gobiernos no se sabe con certeza la situación de las reservas pero la evolución de los precios frente a la producción indica que se está pagando una “prima de escasez”. En un artículo firmado por James Murray y David King en la revista Nature, se afirma haber llegado al máximo de la producción en 2005, situado entre 72 y 75 millones de barriles de petróleo al día, que se ha mantenido hasta la actualidad. Frente a una oferta más elástica que había hasta 2005, a partir de entonces la oferta se ha vuelto más inelástica y se ha traducido en una mayor volatilidad de los precios. De ahora a 2030 la demanda de petróleo va a aumentar un 30% según la agencia de la energía estadounidense, pero a un ritmo medio de caída de un 5% anual de la producción de los pozos actuales como está ocurriendo, para ese año se necesitarían encontrar nuevos pozos y otras fuentes de petróleo como arenas bituminosas o combustibles sustitutos que produjeran el equivalente a 64 millones de barriles, prácticamente la producción de ahora.

El cenit del petróleo, se haya alcanzado ya o todavía queden 30 años, está llevando a las compañías automovilísticas a invertir en nuevas motorizaciones, sean eléctricas, híbridas o de hidrógeno; o en nuevos biocombustibles.

La UE también ha legislado a favor del uso de combustibles alternativos. La viabilidad en el mercado de estos productos va a depender de forma importante del coste de un vehículo “alternativo” frente a los costes de vehículos con motores convencionales.

Otra parte de la ecuación recaerá en la prima que los consumidores estarían dispuestos a pagar por el uso de un vehículo menos contaminante. El mayor problema de los combustibles alternativos es que actualmente en Europa solo operan en diferentes nichos regionales y que difícilmente podrán superar las limitaciones para implantarse a nivel europeo.

Según el informe de KPGM de 2014 el 92% de los compradores tiene como prioridad la eficiencia energética y el ahorro de costes de mantenimiento. Por ello optan por vehículos de combustibles alternativos aunque aún son pocos los que confían plenamente en la viabilidad de estos.

En el siguiente análisis DAFO (ilustración 49) se puede comprobar la situación actual de los vehículos convencionales.

DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Elevado coste de uso</li> <li>-Elevada contaminación WTT y TTW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Vehículos con otros tipos de propulsores que mejoran o bajan precios</li> <li>-Altos precios de los combustibles</li> <li>-Futuras legislaciones anticontaminación muy restrictivas</li> </ul>
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>-El consumidor está habituado al uso de este tipo de vehículos.</li> <li>-Elevada autonomía de este tipo de vehículos</li> <li>-Rápida velocidad de recarga del depósito</li> <li>-Menor precio de los vehículos propulsados con motores de combustión interna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Amplia infraestructura de suministro</li> <li>-Posibilidad de adaptación para el uso de otros carburantes (GLP, GNC, biocombustibles)</li> <li>-</li> </ul>

Ilustración 49: Análisis DAFO vehículos de gasolina y diésel.

## 5.2.2. Combustibles alternativos

Dentro de este grupo se encuentran los **biocombustibles**, que son sustitutivos de la gasolina y el gasóleo para motores de combustión interna y se obtienen mediante el tratamiento físico o químico de materia vegetal o residuos orgánicos. La primera generación tiene problemas de índole ecológica, altos costes, cambios en el uso de las tierras y competencia con la producción alimentaria. Según algunos informes de la UE se espera una segunda generación que consiga mitigar estos efectos y reducir la competencia entre las plantaciones alimentarias y las destinadas a combustibles.

Debido a la ausencia de políticas que potencien su desarrollo y la falta de incentivos, los fabricantes se centran más en la mejora de vehículos con otro tipo de propulsores.

Los vehículos de **hidrógeno** son una posibilidad de futuro muy esperada. Tienen muchas similitudes con los vehículos eléctricos puros. La diferencia radica en que si los eléctricos deben incorporar baterías para almacenar la energía usada por el motor, los de hidrógeno crean la energía a partir de las células de hidrógeno y se usa esa energía para hacer funcionar el motor eléctrico. Tampoco producen contaminación, únicamente desprenden agua y funcionan con hidrógeno, que es el elemento más abundante.

El problema del hidrógeno es que no se encuentra sólo en la naturaleza, sino en combinación con otros elementos. Esto obliga a usar energía para separar el hidrógeno. Si para crear esta energía se usan fuentes energéticas contaminantes, el hidrógeno deja de ser un combustible limpio. Lo ideal es que la energía proviniera de energías renovables, pero el suministro eléctrico de éstas es irregular.

Para que esta tecnología sea viable, se debe reducir el coste del hidrógeno, mejorar el almacenamiento, reducir el coste de las células de combustible y su durabilidad. Hay avances en la materia y Toyota ha afirmado que ha reducido en un 90% el coste del vehículo de células de combustible y esperan reducirlo un 50% más antes de comercializarlo en 2015.

### *GLP y GNC*

Como ya vimos en el apartado de ventas, los vehículos propulsados por estos combustibles supusieron en Italia algo más del 14% del mercado en 2013 (12,9% en 2012) a pesar del descenso de las ventas de vehículos con GLP.

El GLP (gas licuado del petróleo) y el GNC (gas natural comprimido) no son lo mismo, de ahí que vayamos a analizar sus diferencias, empezando por su definición:

- **GNC:** es esencialmente gas natural almacenado a altas presiones, habitualmente entre 200 y 250 bar. Este gas natural es principalmente metano, que al tener un alto índice de hidrógeno por carbono (4) produce menos CO<sub>2</sub> por unidad de energía entregada, en comparación con otros hidrocarburos más pesados. Se utiliza indistintamente los términos gas natural comprimido y gas natural vehicular (GNV).
- **GLP:** Se trata de una mezcla de butano y propano y en su mayoría se obtiene directamente de yacimientos de gas natural o petróleo, un 60 por ciento frente al 40% que procede de la destilación del petróleo en refinería. Al ser sometido a presión, este gas pasa de estado gaseoso a líquido, ocupando mucho menos volumen. Además está prácticamente exento de azufre y otras sustancias como metales.

La primera diferencia en el uso del GNC y GLP como combustibles es que el **GNC está en estado gaseoso**, mientras que el **GLP es líquido**. Con respecto a la gasolina, el GNC tiene casi sus mismas calorías, pero el GLP cuenta con más poder calorífico.

Sin embargo, el punto más diferenciador entre ambos es lo que tiene que ver con la **presión de almacenamiento**, lo que incide directamente en la seguridad de nuestros vehículos. Un tanque que almacene GNC tendrá poca energía. Por eso, para que el volumen acumule la energía necesaria para conservar la autonomía original del vehículo hay que comprimir el gas a grandes presiones, a unos 200 bares.

Por su parte, el GLP puede almacenarse a presiones más bajas, generalmente entre 95 a 110 PSI. Como la presión es baja, los tanques de GLP para vehículos, pueda ser de un acero más delgado y manejable, lo que resulta en tanque más ligero y baratos.

Debido a los problemas de **disponibilidad**, hoy en día es mucho más habitual el GLP que el GNC. Pero eso podría cambiar a medio/largo plazo (en Italia crecieron un 26,7% las ventas de vehículos por GNC mientras que las de GLP se redujeron un 9,4% en 2013) por una sencilla razón; El GLP proviene del petróleo (en su mayoría es propano), mientras que el GNC se trata del mismo Gas Natural de las cocinas o calefacciones (en un 66%, el resto procede del petróleo). Ese es el motivo por el que "GE Global Research y ARPA-E" investiga si la gente podría repostar en sus propias casas, con un "compresor" de gas, conectado a la red, que costaría menos de 500 euros.

Si analizamos los **beneficios económicos y medioambientales**, ambos combustibles empatan. Las emisiones se reducen mucho, el precio es menor que de la gasolina y hay un menor

desgaste de las mecánicas (de ahí que se use mucho en grandes flotas de vehículos pesados, que adaptan mecánicas para poder funcionar con ellos o con mezclas).

Eso sí, un motor que funcione con gasolina y GLP, gastará más volumen de **combustible** funcionando con GLP que gasolina (en torno a un 20% más). Un coche que funcione con gasolina y GNC gastará aproximadamente la mitad de volumen de gas que funcionando con líquido.

En Italia circulan ahora mismo 800.000 coches a gas, tanto a gas licuado de petróleo como a gas natural comprimido. De hecho, el 26% de las ventas del grupo Fiat son coches a gas, que suben hasta el 40% si sólo tenemos en cuenta las ventas a particulares. Los modelos más destacados son:

- Fiat Doblò 1.4 Natural Power – 120 CV – furgoneta media
- Fiat Fiorino 1.4 Natural Power – 77 CV – furgoneta compacta
- Fiat Panda 0.9 Natural Power – 80 CV – utilitario
- Fiat Punto 1.4 Natural Power – 69 CV – utilitario
- Lancia Ypsilon 0.9 Ecochic – 69 CV – utilitario

Con un nivel de implantación tal, Italia es el líder europeo en lo que a vehículos funcionando con combustibles alternativos se refiere. Y no es de extrañar, ya que con un precio de la gasolina rondando 1,85 euros y el diésel a 1,75, los italianos están buscando la forma de moverse de la forma más económica posible.

Si tenemos en cuenta que el precio del GLP se encuentra alrededor de 0,75 a 0,8 euros por litro y el metano (GNC) tiene una horquilla de precios entre 0,9 y 1 euro por kilogramo es fácil entender por qué los italianos se están pasando al gas como combustible para sus vehículos.

Pero las ventajas de usar gas en sus vehículos no sólo vienen de la diferencia de precio que existe en el surtidor, sino también de los programas de fomento de los combustibles gaseosos llevados a cabo por el gobierno italiano. Con ayudas para la adquisición de vehículos a gas de hasta 5.000 euros, el coste de adquisición de un vehículo a gas puede llegar a ser inferior que un homólogo diésel o gasolina. En los apartados siguientes se detallarán algunas de estas ayudas.

Pero sin lugar a dudas, una de las mayores ventajas futuras de utilizar coches propulsados por gas es la posibilidad de utilizar biogás para su propulsión, ya que el metano generado mediante

los digestores anaeróbicos de residuos agrícolas es químicamente idéntico a aquel obtenido del subsuelo.

El biogás, muy extendida su producción en Alemania y los países nórdicos, podría suponer en Italia una producción del 50% de la producción energética, lo que supondría movilidad con emisiones neutras de CO<sub>2</sub> para esos vehículos.

### 5.2.3. La apuesta por la electricidad

La creciente subida de precios de los carburantes y la necesidad de reducir las emisiones contaminantes han reabierto caminos no explotados. Los vehículos eléctricos tienen más historia que los de combustión interna, pero sus limitaciones frente a aquellos hicieron que no pudieran competir entonces. Actualmente hay una incipiente necesidad de abaratar las fuentes energéticas de los vehículos y la electricidad puede ser una forma de hacerlo. Los beneficios de los vehículos puramente eléctricos son numerosos. El principal beneficio es, si la energía se obtiene de fuentes renovables, la nula contaminación en términos WTW (sin tener en cuenta la contaminación de la fabricación y transporte del vehículo), al igual que sucede con el hidrógeno.

Además, los motores eléctricos son más baratos y simples en su funcionamiento frente a uno de combustión, lo que redundará en un ahorro de espacio y masa desplazada y no necesita usar cambio de marchas ni refrigeración. Todas estas ventajas también son extrapolables a los vehículos de hidrógeno.

El principal problema de los eléctricos es el almacenamiento de energía. Actualmente las baterías limitan mucho la autonomía de los vehículos porque representan una parte importante del peso del vehículo y su precio es elevado. Además la velocidad de recarga es muy superior al llenado de un tanque de gasolina y su vida útil es limitada. En la industria se usan principalmente dos tipos de baterías, las de hidruro metálico de níquel y las de litio-ion. Las baterías de hidruro metálico de níquel las usan el 95% de los híbridos. Su ventaja más importante reside en su seguridad, comparada con las de litio-ion. Son las más solicitadas por su amplia flexibilidad, bajo mantenimiento, alta densidad de potencia y energía. El precio del kWh cuesta entre 250 y 1500 dólares, lo que se traduce en un coste para un híbrido entre 600 y 3000 dólares.

Las baterías de litio-ion pueden almacenar más energía, pero son más caras, sobre los 1000 dólares el kilovatio/hora como poco. Pero se espera que debido a la creciente demanda de

estas su precio se vea reducido de forma importante. El problema del litio es que no es económicamente rentable reciclarlo.

El potencial de los vehículos eléctricos es elevado, pero a pesar de ello su situación es un tanto complicada. Empieza a haber una gama amplia de vehículos de estas características en el mercado, pero parece que la industria no termina de apostar por ellos completamente. En el último estudio de KPMG entre directivos de empresas del sector, estos no apuestan mayormente por el desarrollo del mercado de vehículos eléctricos a corto plazo. A pesar de eso, numerosos fabricantes están desarrollando vehículos con motores eléctricos, tengan la función de motor principal o de apoyo, aunque los fabricantes también se están esforzando en crear motores de combustión interna más eficiente y se están uniendo entre ellos para desarrollar la tecnología necesaria para hacer accesible el vehículo de hidrógeno. Toyota, líder en ventas de vehículos híbridos, y Renault-Nissan, líderes en vehículos eléctricos a baterías, se han unido a otros fabricantes para el desarrollo de vehículos de pila de combustible, por lo que la situación de los automóviles híbridos y eléctricos a largo plazo dista de estar clara.

En Italia las ayudas destinadas a la compra de vehículos eléctricos aún son limitadas, puesto que en su mayoría están destinadas a empresas y no a particulares. Esto hace que las ventas de vehículos híbridos y eléctricos supongan tan sólo un 1,3% del mercado en 2013. Sin embargo, las matriculaciones nuevas de vehículos híbridos se duplicaron respecto al año anterior.

### *Híbridos*

Los híbridos, a pesar de su desarrollo, han chocado contra el desarrollo de vehículos convencionales de motor de combustión que han conseguido reducir significativamente sus consumos, disfrutando de precios inferiores a los híbridos.

No son vehículos totalmente eléctricos, sino que también tienen un motor de combustión interna.

El mercado de híbridos, dentro de los vehículos alternativos, es el que más se ha desarrollado. Hay numerosas posibilidades y las marcas siguen sacando modelos con los que competir en el mercado.

Las emisiones de estos vehículos son inferiores a sus homólogos gasolina o diésel de similares características, pero el precio de partida de los híbridos es superior.

Aunque también hay empresas que se dedican a la hibridación de vehículos, existe una amplia gama de vehículos híbridos por parte de los fabricantes. A diferencia de los vehículos movidos por gas natural y gas licuado, los híbridos suelen tener una presencia en todos los mercados ya que no tienen las limitaciones de éstos.

Dentro de los híbridos podemos encontrar de tres tipos: los que tienen un motor de combustión interna principal y uno eléctrico de apoyo sin baterías para el almacenamiento de energía, los que pueden funcionar únicamente con el motor eléctrico hasta que se agotan las baterías y el motor de combustión se conecta entonces y son recargables (plug-in hybrids), y los que usan el motor eléctrico como principal y tienen uno de combustión interna que tiene una función de generador para producir energía una vez se hayan agotado las baterías pero que no está conectado a la transmisión del vehículo. Estos últimos, aunque híbridos también, se les llama igualmente eléctricos de autonomía extendida, suelen ser los más eficientes ya que el motor de combustión interna trabaja siempre al régimen óptimo para producir energía, reduciendo las ineficiencias de este tipo de motores en su uso convencional. Por su parte, los plug-in hybrids se conectan a la red eléctrica para ser recargados, por lo que pueden ayudar a estabilizar la red eléctrica, como ocurre con los vehículos 100% eléctricos y pueden ayudar al desarrollo de las smart grids.

### *Eléctricos puros*

Estos vehículos usan especialmente baterías de litio-ion como en el caso del Nissan Leaf y Mitsubishi iMiev/Peugeot i-On/Citroen C-Zero.

Las baterías tienen que ser diferentes a las usadas en híbridos. Éstos necesitan tener un alto nivel de energía específica para alargar la autonomía en modo eléctrico, mientras que los eléctricos puros necesitan poder ser capaces de aportar gran potencia en periodos cortos de tiempo, por lo que las baterías deben tener una mayor potencia específica. Lo que redonda en un coste de las baterías mayor que en los híbridos.

Además, todos los elementos de los vehículos, como es el caso de la calefacción, dependen también de las baterías que aportan energía al motor por lo que su uso limita la autonomía del vehículo.

Para garantizar un futuro a éstos vehículos, todavía se necesita desarrollar ciertos aspectos:

- Reducción del precio de las baterías. De media un pack de baterías de 35 kW cuesta sobre 30.000 dólares.

- Alargar la vida de las baterías hasta 10 años o 250.000 km (aproximadamente la media de vida de un vehículo).
- Reducir el tiempo de recarga a minutos y reducir el peso.
- Mejorar la infraestructura.
- Hacer entender al consumidor como calcular el gasto energético de un eléctrico.
- Reducir la “ansiedad de autonomía” del consumidor.

La denominada “ansiedad de autonomía” (traducción de la locución inglesa “range anxiety”) viene a determinar el miedo del consumidor por culpa de la limitada autonomía de estos vehículos que en los mejores casos se sitúa entre 150 y 200 km, variando según el uso del vehículo y de su equipamiento.

El problema de la infraestructura para este tipo de vehículos se puede solucionar de dos formas: aumentar el número de puntos de recarga y/o desarrollar un sistema de cambio de baterías. Actualmente parece más viable la alternativa de aumentar el número de puntos de recarga. La Comisión Europea está promoviendo un paquete de medidas para ampliar el número de puestos a nivel europeo.

En Italia aún son pocos los vehículos eléctricos puros. A pesar de que se incrementaron las ventas en un 64,9% en 2013 respecto a 2012, tan sólo se vendieron 864 unidades. Sin embargo esto parece que mejorará en un futuro. Florencia es la ciudad que más está apostando por este tipo de vehículos y pretende limitar en el año 2016 el tráfico en el casco antiguo de la ciudad tan solo a los vehículos eléctricos y para ello está dispuesta a mantener el liderazgo nacional en instalación de puntos de recarga. La corporación local ha aprobado la instalación de 170 nuevas estaciones de recarga para vehículos eléctricos que sumadas a las 115 ya existentes harán un total de 285 estaciones, algo más del doble en cantidad pero mucho más en calidad, al ser capaces estas nuevas estaciones de admitir recargas rápidas.

Esta incorporación de nuevos puntos de recarga, según el alcalde, favorecerá la incorporación de empresas de car sharing con vehículos eléctricos y por lo tanto contribuirá a aliviar la contaminación ambiental. Por si fuera poco el ayuntamiento de la ciudad también va a renovar 85 de sus vehículos de combustión por otros tantos vehículos eléctricos, entre quads y cuadriciclos.

Además, mediante una iniciativa co-financiada por el Ministerio de Medio Ambiente, se les asignarán a 50 empleados municipales otras tantas bicicletas eléctricas de pedaleo asistido para ir al trabajo.

## 5.3. Ayudas e incentivos del gobierno

Un parque de vehículos modernos y eficientes representa uno de los factores clave de la movilidad sostenible.

Hoy en día, las medidas que existen para fomentar el rejuvenecimiento del parque automovilístico son fragmentadas y poco efectivas y destinadas a la compra de vehículos comerciales por parte de empresas privadas y administraciones públicas.

### 5.3.1. Fondos BEC

El 6 de mayo de 2014, entró en vigor el 03 de abril 2014 Decreto Ministerial, en las que se emitieron las disposiciones de aplicación de la Ley 2 Agosto de 2012, n. 134, relativa a la entrega de las subvenciones del gobierno para la compra de vehículos de bajas emisiones en general, para el año 2014.

La medida tiene una finalidad ambiental y experimental, y no es una medida para el fomentar el rejuvenecimiento del mercado de los vehículos aunque indirectamente incide notablemente en el mismo.

Las ayudas tienen por objeto fomentar la compra de vehículos de combustibles alternativos (eléctricos, híbridos, gas natural, bio-metano, GLP, biocombustibles, hidrógeno).

La ayudas están destinadas a vehículos de pasajeros, comerciales ligeros y vehículos de 2 y 3 ruedas.

La mitad de los recursos disponibles para 2014 están destinados a vehículos de empresa y a aquellos de uso público (taxi, el coche compartido, alquiler, línea de servicio, etc ..) siempre que se entregue un vehículo que tenga por lo menos diez años. La otra mitad de los fondos (50%) se utiliza para los vehículos con emisiones no superiores a 95 g / km (principalmente eléctricos e híbridos) sin que sea necesario entregar un vehículo viejo están destinados a todas las categorías de compradores, incluyendo a los ciudadanos privados.

#### **Cuantía de las ayudas**

El Ministerio de Desarrollo Económico ha proporcionado un fondo de cerca de 63,4 millones de euros para el año 2014.

Según las emisiones de CO<sub>2</sub> (inferiores a 120, 95 o 50 g / km) la cuantía de las ayudas varía siendo mayor cuanto menor sean las emisiones del automóvil:

- 20% del precio de compra, hasta un máximo de 5.000 € para los vehículos con bajas emisiones globales que emiten CO<sub>2</sub> hasta 50 g / km;
- 20% del precio de compra, hasta un máximo de 4.000 € para los vehículos con bajas emisiones globales que emiten CO<sub>2</sub> 51-95 g / km;
- 20% del precio de compra, hasta un máximo de € 2000, para los vehículos de bajas emisiones que producen las emisiones totales CO<sub>2</sub> 96-120 g / km.

### Recursos del Fondo para el año 2014

- 15% de los fondos disponibles para la compra de vehículos con emisiones de CO<sub>2</sub> inferiores o iguales a 50 g / km, sin entregar de otro vehículo y accesible a todas las categorías de compradores;
- 35% de los fondos disponibles para la compra de vehículos con emisiones de CO<sub>2</sub> de entre 51 y 95 g / km, sin entregar de otro vehículo y accesible a todas las categorías de compradores;
- 50% de los fondos disponibles para la compra de vehículos con emisiones de CO<sub>2</sub> de entre 96 y 120 g / km, con la entrega obligatoria de otro vehículo (Con antigüedad de 10 años y al menos 1 año en poder de la empresa) y reservados a la sustitución de vehículos públicos o privados, para uso por terceros (taxi, alquiler) o utilizado para uso profesional, y destinado a servir únicamente como bienes operativos de la propia empresa.

### Resultados de los incentivos de 2013

Los vehículos matriculados que se beneficiaron de las ayudas de 2013, para el cual el fondo fue de 35 millones de euros, sólo fueron 3.300 de los cuales: 1400 GNC, 1200 eléctricos, 600 híbridos 600 y 100 de GLP. De estos, el 85% eran turismos y más del 90% eran vehículos con emisiones por debajo de 95 g / km de CO<sub>2</sub>. Prácticamente no se ha utilizado el presupuesto para 2013, de ahí que en 2014 sea de casi el doble.

### 5.3.2. Otras medidas

Hay otras medidas menores que de alguna forma influyen en el mercado de automóviles. Entre ellas destacan las siguientes.

#### *Ley Sabatini*

Con el “Decreto Fare”, convertido en ley en agosto de 2013. La ley está destinada al “financiamiento para las pequeñas y medianas empresas para la compra de nueva maquinaria,

equipos y aparatos”. El Ministerio de Desarrollo Económico, permite abarcar entre los bienes la maquinaria / equipo en el chasis y los vehículos comerciales de hasta 3,5 toneladas para el transporte por cuenta propia.

### *Protocolos de acuerdo entre administraciones locales y asociaciones para la logística urbana.*

El ayuntamiento de Roma, en septiembre de 2012, acordó junto con los representantes de las asociaciones de automóviles ANFIA, Federauto y Unrae, un protocolo para la regulación del acceso a la ZTL (zona de tráfico limitado) y relativo a los eco-incentivos para la renovación del parque de medios de transporte, con un fondo de 2,5 millones de euros. Las ayudas económicas aprobada a partir de enero de 2013 eran para la compra de vehículos de mercancías eléctricos, híbridos, a metano, GLP, y diésel con un peso no superior a 6,5 toneladas a cambio de un vehículo Euro 3 utilizado para el transporte de mercancías o para la actividad de la construcción, reparación, manutención y servicios de limpieza.

Ya que tenemos datos la medida ha obtenido un limitadísimo impacto en la renovación del parque de vehículos comerciales ligeros con autorización de acceso a las ZTL de Roma, evidenciado por una utilización muy baja de los fondos disponibles para este proyecto, debido sustancialmente a una escasa conveniencia económica de los importes de las ayudas respecto al valor residual de los vehículos comerciales que se abandonan. La administración municipal, junto con las asociaciones que participan en el seguimiento de la medida, han considerado valorar medidas correctivas y mejorar el procedimiento completo. El principal aspecto que pretenden mejorar es que se puedan beneficiar de esta medida el mayor número de empresas, con la consiguiente ampliación del parque de vehículos que pueden recibir incentivos.

Con la experiencia del ayuntamiento de Roma y en base a un acuerdo nacional entre el Ministerio de Transportes y ANCI para la promoción de la “City Logistics” en las principales ciudades italianas, se ha firmado recientemente también un acuerdo en Turín para el acceso a las ZTL con vehículos comerciales ligeros de última generación (Euro 5 en adelante).

Este segundo protocolo, define la modalidad del suministro de la mercancía dentro del ámbito urbano (City Logistics) con particular atención al ambiente y al suministro considerado “limpio”. La ANFIA está también colaborando con el ayuntamiento turinés para hacer posible esta medida.

Estos experimentos en la logística de las mercancías urbanas, a pesar del interés de los gobiernos y las asociaciones implicadas, corren el riesgo de quedarse sobre el papel debido a la ausencia de herramientas concretas para llevar a cabo la modernización del parque de vehículos. Sin embargo estas medidas son necesarias tanto para las empresas de transporte como para las áreas urbanas, cuyos niveles de emisiones nocivas superar demasiado a menudo los niveles consentidos por la Unión Europea y suponen un riesgo para la salud de los ciudadanos.

Otras instituciones de otras ciudades como Milán, Nápoles, Bolonia han solicitado ya poder desarrollar protocolos análogos

### *Inversiones para el autotransporte.*

El año pasado con el Decreto del Ministro de Infraestructuras y Transporte del 21 de marzo de 2013 n.118 en materia de incentivos a favor de inversiones de las empresas de autotransporte, se han dado 24 millones de euros por las adquisiciones de algunas tipologías de bienes efectuadas por las empresas. Entre estos bienes se encuentran:

- Vehículos Euro 6 con más de 11,5 toneladas de peso
- Remolques y semirremolques para la modalidad ferroviaria y marítima.

Una medida de este tipo, que ha tenido un impacto positivo en la renovación de la flota de vehículos y, por tanto, en los niveles de seguridad y protección ambiental de los medios circulantes. Sólo un plano de renovación del parque a largo plazo permitiría a las empresas de transporte por un lado y a los fabricantes de vehículos por otro, programar sus inversiones y ciclos productivos, para hacer las empresas más competitivas en el mercado nacional e internacional.

El Ministerio de Transportes pretende seguir con esta medida en 2014.

## **5.4. Análisis DAFO del sector**

Aunque ya se ha realizado algún análisis DAFO anteriormente no se ha explicado en qué consiste. El análisis DAFO es la herramienta estratégica por excelencia más utilizada, aunque a veces de forma intuitiva y sin conocer su nombre técnico. El beneficio que se obtiene con su aplicación es conocer la situación real en que se encuentra una empresa o un sector (análisis interno), así como el riesgo y oportunidades que le brinda el mercado (análisis externo). Su nombre proviene de las siglas Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades.

## DEBILIDADES

- Costes laborales relativamente altos respecto a los de muchos otros países de la Unión Europea y sobretodo de los países emergentes.
- Problemas de sobrecapacidad que lleva al cierre de plantas productivas.
- Parque de vehículos demasiado envejecido.
- Problemas de financiación para comprar un vehículo nuevo.
- Altas tasas fiscales tanto en los precios de los combustibles como en la compra de nuevos automóviles.
- Mala fama en cuanto al rendimiento de los motores y su mantenimiento.

## FORTALEZAS

- Marcas nacionales que apuestan por la producción nacional.
- Gran cuota de mercado de las empresas domésticas en el país.
- Fama mundial en cuanto a diseño y elegancia de sus modelos.
- Un fuerte sector de componentes.
- Nivel de emisiones de sus vehículos muy por debajo de la media europea.
- Apuesta fuerte por los vehículos propulsados por energías alternativas más limpias.
- Líderes en innovación, desarrollo e investigación.

## OPORTUNIDADES

- Mejorar los motores de combustión interna de los vehículos para crear modelos que consuman menos combustible.
- Entrada a mercados emergentes como China y más consolidados como EEUU.
- Mejorar las habilidades y conocimientos de los trabajadores.
- Invertir en I+D y en infraestructuras que hagan viable los vehículos con energías alternativas.
- Ayudas del gobierno para la adquisición de vehículos que ayuden a reducir las emisiones medias de CO<sub>2</sub>.

## AMENAZAS

- Altos impuestos sobre los combustibles

- Medidas de la Comisión Europea demasiado restrictivas en cuanto a emisiones de CO2 fomentando las energías limpias y el transporte sostenible.
- Riesgos de sobrecapacidad y cierres de plantas productivas.
- Posibles pérdidas de cuotas de mercado debido a la expansión de los países emergentes.

## 6. Conclusiones

### 6.1. Historia del sector

El interés por el automóvil en Italia acontece desde muy temprano. Surgieron muchos pequeños productores durante finales de siglo XIX, aunque fue y es la FIAT la que pronto se hizo con el mercado y absorbió al resto de esas pequeñas empresas, que de una forma o de otra se dedicaban a actividades relacionadas con el sector del automóvil.

Dos hechos marcaron claramente la historia del automóvil en el siglo XX en Italia; las dos guerras mundiales. Ambas con el mismo desarrollo y desenlace: en el momento de la guerra la producción de automóviles del país iba orientada al apoyo bélico y una vez que ésta terminaba se entraba en un período de dificultades económicas en el que muchas eran las empresas de automóviles que, o bien desaparecían, o eran absorbidas por otras mayores. Sin embargo, a pesar de las crisis sufridas en las posguerras, serían las épocas más floridas y de mayor avance tecnológico de la industria. Podemos decir entonces que las guerras han beneficiado de alguna forma al desarrollo de la industria del automóvil en Italia. Después de la primera, se empezaron a construir por primera vez automóviles en serie y se pudieron rebajar los precios, hasta entonces altísimos de los vehículos, lo que hizo que se multiplicaran las ventas y creciera el parque de automóviles. Tras la segunda Guerra Mundial, Italia viviría sus años más floridos económicamente, período que se conoce como los años del milagro económico, y se consiguieron modelos accesibles económicamente para el ciudadano, que revolucionaron el mercado.

Por otro lado surgieron también los coches deportivos y de lujo. Ferrari y posteriormente Lamborghini y algunas otras marcas dieron a Italia una fama mundial por el diseño y elegancia de sus modelos.

Toda esta tradición italiana en el mundo de la industria automovilística perdura hoy día, de ahí que se esté intentando, por parte sobre todo del FCA, el grupo nacional más poderoso, de volver a relanzar la industria nacional, llevarla por el mundo y mantener esa fama en diseño y elegancia que adquirió el siglo pasado.

### 6.2. Situación económica

Actualmente la crisis económica afecta especialmente a la Unión Europea y en especial a Italia. La economía sigue sin despegar y el consumo interior sigue bajando, con disminución de la masa de compradores que pueden acceder a un automóvil. Sin embargo, las previsiones

indican que la economía en el país ha tocado fondo y se prevé una recuperación moderada en los próximos años.

La compra de vehículos representa una gran inversión para los hogares y junto a la caída de la economía, con el consiguiente aumento del desempleo y la incertidumbre en cuanto al futuro más inmediato, provoca una caída de las ventas de automóviles.

### 6.3. El sector en Italia

El mercado de automóviles continúa en caída libre desde 2007, cuando registró máximos históricos en ventas. La caída en 2013 respecto a 2012 fue mucho menor que respecto al año anterior y se espera que en 2014 se produzca un crecimiento moderado de las mismas.

En el año 2000, Italia ocupaba el undécimo lugar en cuanto a productores mundiales y a día de hoy ha perdido mucho peso. Esta reducción se debe en gran parte al incremento de la producción de los países emergentes como China o India.

Dentro de la Unión Europea el mercado italiano ocupa el cuarto lugar en ventas de vehículos de pasajeros y vehículos comerciales ligeros y el séptimo lugar en las matriculaciones de camiones con peso superior a los 3.500 kg.

Los altos precios de los combustibles convencionales y sobre todo, los altos impuestos que el gobierno italiano impone, han hecho que se reduzca el consumo de éstos y muchos opten por vehículos propulsados por otras energías. Los coches GLP y GNC tienen en el último año un 8,9% y un 5,2% del mercado respectivamente. Por otro lado los coches eléctricos aún no obtienen en Italia una cuota alta de mercado; los híbridos un 1,2% mientras que los eléctricos puros tan sólo un 0,1% de cuota de mercado.

Los costes elevados de mantenimiento de un vehículo han provocado que los italianos opten por nuevas opciones para transportarse. Ha crecido considerablemente el fenómeno de “Car sharing” que por un lado ofrece a los usuarios ventajas en ahorro de gestión y manutención del vehículo y por otro al gobierno le da oportunidad de aprovecharse de esta iniciativa para mejorar el tráfico en las ciudades y regular mejor las emisiones de los vehículos. Los grandes perjudicados son claramente los fabricantes de automóviles, que pierden en número de ventas. El 13% de la población italiana ha utilizado el “car sharing” durante el último año y se espera que crezca aún más en los próximos.

Otra opción muy utilizada por los ciudadanos como alternativa a la compra de un vehículos nuevos es el alquiler; renting y leasing. En este caso el consumidor no se ahorra los gastos de

manutención del vehículo pero si su coste de adquisición. En 2013 se vendieron casi 270.000 turismos dedicados a alquiler; en 2012 fueron 300.000.

Las exportaciones son el gran motor de la producción nacional. Han crecido considerablemente en los últimos años y actualmente suponen alrededor del 60% del total producido. En el sector de vehículos comerciales ligeros y pesados, la cuota de las exportaciones supera el 80% de lo producido.

En cuanto al mercado de componentes, las exportaciones crecieron un 5,7% el último año, tras muchos años en caída. Alemania es el principal país de destino, seguido de Francia y España.

Alrededor de 49 millones de automóviles circulan actualmente por las carreteras italianas. La edad media de los vehículos sigue aumentando cada año debido a las dificultades de las familias para adquirir uno nuevo. El gobierno está tomando medidas para intentar rejuvenecer la flota. El aumento de vehículos automóviles nueva generación contribuiría a mejorar la productividad y la sostenibilidad del sistema de transportes y a también disminuye los riesgos de accidente y averías.

El grupo Fiat (ahora FCA) tiene prácticamente el 100% de la producción nacional de vehículos de pasajeros. El producto nacional sigue teniendo gran peso en Italia, con un 30% del total de las matriculaciones. Iveco es el grupo más fuerte de los vehículos comerciales y su presente y futuro pasa por las exportaciones a otros países de la Unión Europea.

### 6.4. Análisis estratégico

El futuro de la industria automovilística pasa por cómo afronten los fabricantes las amenazas que se le presentan, que son muchas. Entre las claves que determinarán la competitividad destacan:

- mejoras en los motores de combustión interna y sobre todo el desarrollo de vehículos propulsados por otras energías más económicas. Los costes, tanto relacionados con el consumo de combustible como con la adquisición de automóvil, son la prioridad de los consumidores hoy en día.
- Desarrollo de vehículos que emitan menos emisiones. No sólo vale con energías más económicas sino también deben cumplir las emisiones establecidas por la Unión Europea. Italia, con su grupo Fiat, es el país que más apuesta por los vehículos de GLP y GNC, sin embargo, la electricidad es su tarea pendiente.

- Ser capaces de hacer frente a la sobrecapacidad del mercado.
- Invertir en I+D no sólo para la búsqueda de nuevas energías más limpias y eficientes, sino también para crear vehículos más seguros.
- Expansión a los mercados de países emergentes, en especial China.

La viabilidad de las energías alternativas dependerá de forma importante en los costes del vehículo frente al convencional. Por ello, las ayudas a la adquisición de este tipo de vehículo jugarán un papel fundamental. Será también crucial la inversión que se haga en infraestructuras que hagan funcionales este tipo de automóviles por parte de las instituciones públicas.

En Italia la mayor apuesta de Fiat es por los vehículos de gas licuado del petróleo y gas natural comprimido (aproximadamente el 26% de sus ventas) y el gobierno italiano apoya con ayudas la compra de estos vehículos. Parece, por tanto, que las ventas irán creciendo cada vez más y estos vehículos se irán haciendo con gran parte del mercado en el país. Por otro lado, los automóviles eléctricos no tienen un gran peso en Italia aunque se esperan que lo tengan en futuro no muy lejano puesto que sus emisiones de CO<sub>2</sub> son muchos menores e incluso nulas.

Otro tipo de vehículos, como los de hidrógeno y biocombustibles, se prevé que sean muy importantes en un futuro algo más lejano pero todavía tienen muchas limitaciones y la apuesta de los fabricantes es escasa.

## 7. Bibliografía

- ACEA (2011,2012,2013), European Automobile Manufacture's Association. Statistics.
- ACI (2007-2014), Automobile Club d'Italia. Anuario Statistico.
- AISA (2009), Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile. Boscarelli, Lorenzo. *"Progressi della motorizzazione e società italiana"*.
- ANFIA (2011-2014), Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica. Estadísticas. *"L'industria automotive mondiale"*.
- ANIASA (2012,2013), Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici.
- Asociación Europea del GLP (2009). *"El autogás en Europa. La alternativa sostenible"*.
- Atlantic Consulting (2009). *"Huella de carbono del GLP en relación a otros combustibles"*.
- BECHMANN, RALF y SCHERK, MARTIN (2010). *"Globalization in the Automotive Industry- Impacts and Trends"*.
- Bellenilla, Fernando (2004). *"El final del petróleo barato"*.
- Better place (2013). *"Electric Cars 2013"*.
- Cetelem (2014), *"Estudio El Observatorio Cetelem Auto 2014"*.
- Coches.net (2013). *"Ventajas e inconvenientes del GLP"*.
- Comisión Europea (2014). *"previsiones económicas"*. *"CARS 21. High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union. Final Report 2012"*.
- Economy 2050 (2013). *"le prospettive dell'automobile in Italia"*. *"La crisi dell'automobile in Italia"*.
- Federauto (2010-2014), Federazione Italiana Concessionari Auto. Estadísticas.
- Ferran Miquel Ribes Nunez (2013), *"Análisis de la industria automovilística y el mercado Europeo. El caso Seat"*.
- FMI (2014), Fondo Monetario Internacional. *"previsiones económicas mundiales"*.
- Interempresas (2013). *Gas natural licuado, "la única alternativa al diésel para el transporte pesado"*
- Istat (2012,2013), Istituto nazionale di statistica. *"Le prospettive per l'economia italiana 2014-2016"*.

KPMG (2013). *"KPMG's Global Automotive Executive Survey"*

Marchetti, Luca (2010). *"Storia dell'industria automobilistica"*

Motorpasiónfuturo.com (2013). *"En Italia el gas se va introduciendo aún más como combustible alternativo". "Florenia duplicará sus puntos de recarga y adquirirá 85 nuevos vehículos eléctricos". "La situación del vehículo eléctrico en Italia"*.

Noticias.coches.com (2013). *"Diferencias entre GLP y GNC"*.

OICA (2000-2012), Organización internacional de constructores de automóviles. Estadísticas.

Torres y Carrera (2012,2013). *"Automoción se escribe en chino", "La rebelión del factor humano"*.

U.S. Department of energy (2013). Spot Prices Petroleum & Other Liquids.

UNRAE (2014), Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri.