



Nota 1: Los datos estimados por C-interereg no deben ser considerados como cifras oficiales de las instituciones patrocinadoras. Así mismo los comentarios e informes que se publican a partir de ellos recogen exclusivamente la opinión de los autores.

Nota 2: Los datos publicados en este Cuadro se refieren a la última estimación de la base de datos anual detallada de C-interereg para el periodo 1995-2016.

Nota 3: Se ruega citar la fuente de los datos indicando: "Fuente: Proyecto C-interereg. CEPREDE".

Para usuarios del ámbito académico que utilicen dicha información, pueden citar alguno de los siguientes artículos de referencia donde se explica la base de datos:

Llano, C., De la Mata, T., Diaz-Lanchas, J., Gallego, N, (2017) Transport-mode competition in intra-national trade: An empirical investigation for the Spanish case. *Transportation Research Part A*, 95, 334–355

Nuria Gallego, Carlos Llano, Tamara De La Mata & Jorge Díaz-Lanchas (2015) Intranational Home Bias in the Presence of Wholesalers, Hub-spoke Structures and Multimodal Transport Deliveries, *Spatial Economic Analysis*, 10:3, 369-399.

Llano. C., Esteban. A., Pulido. A., Pérez. J (2010): "Opening the Interregional Trade Black Box: The C-interereg Database for the Spanish Economy (1995-2005)". *International Regional Science Review*. 33. 302-337.

Julio 2019

Institución promotora:



CEPREDE

Instituciones patrocinadoras:



Cuadro: Los aranceles de Trump: ¿Y si nos tocan la automoción?

Por Carlos Llano Verduras [Para descargar los datos utilizados [clicar aquí](#)]

1. Introducción

En Marzo de 2018 publicamos un primer [Cuadro](#) relacionado con los posibles efectos que tendría sobre España y cada una de sus comunidades autónomas (CCAA) los aranceles impuestos por Trump en 2018 sobre el hierro y el acero (25%) y el aluminio (10%). Dicho análisis ha dado lugar a un reciente artículo académico de mayor alcance (Llano et al., 2019)

Tras esta subida de aranceles por parte de EEUU, la guerra comercial se ha intensificado, incrementando el número de países y sectores afectados y el mismo tono político de la contienda. Los aranceles al sector del metal aplicados por EEUU, y de la cual quedaron eximidos un pequeño grupo de países (Canadá, México, Australia, Argentina, Brasil y Corea del Sur), fue contestado por Europa y China con contramedidas dirigidas a productos norteamericanos especialmente emblemáticos. Posteriormente, EEUU anunció la posible imposición de aranceles a las importaciones de automóviles europeos y de otras procedencias. La medida quedó postpuesta hasta finales de año, ante la irrupción del 'caso Huawei', que en mayo de 2019 sorprendió a los mercados financieros.

Poco sabemos acerca de los nuevos aranceles que pudiera aprobar EEUU sobre el sector de la automoción. **El informe de la Secretaría de Estado de Comercio de EEUU (2018)** justifica esa medida -nuevamente- apelando a razones de 'seguridad nacional', apuntando hacia la imposición de aranceles a las importaciones de vehículos rodados de hasta un **25%**. Aunque la medida podría no materializarse, la importancia del sector de la automoción para la economía europea y española, así como su ya delicada situación, a tenor de diversos shocks tecnológicos e institucionales (ver [Cuadro C-interreg de Enero de 2019: El sector de la automoción: ¿Estamos preparados para el cambio?](#)), nos llevan a adelantarnos a los hechos, y aportar algunas primeras cifras para la reflexión. Como es habitual, nuestro análisis se centrará en los datos de comercio internacional siempre desde una óptica territorial y sectorial. Se trata de una primera aproximación, que esperamos ampliar en los próximos meses. Esta reflexión se une a un análisis reciente del Banco de España (2019) sobre cuestiones similares.

Tabla 1. Principales exportadores del sector de la automoción a EEUU.

Cifras agregadas de 2016-2018 en Millones de Dólares (US\$).

		HS 87: Vehículos a motor	% del total importado por USA	TOTAL Importaciones USA de cada destino	% que representa HS 87 sobre el total importado por USA de dicho origen
	Total USA (Resto del Mundo)	1.772.128	100,0%	14.537.833	12%
1º	Mexico	253.135	14,3%	963.598	26%
2º	Canada	168.068	9,5%	914.106	18%
3º	Japan	154.749	8,7%	420.988	37%
4º	Germany	82.219	4,6%	364.656	23%
5º	Republic of Korea	60.998	3,4%	221.558	28%
6º	China	47.983	2,7%	1.570.359	3%
7º	United Kingdom	30.629	1,7%	170.882	18%
8º	Italy	17.239	1,0%	154.197	11%
9º	Asia, not elsewhere specified	8.312	0,5%	131.857	6%
10º	Sweden	7.891	0,4%	33.723	23%
11º	Slovakia	6.757	0,4%	9.857	69%
12º	India	5.592	0,3%	154.818	4%
13º	Spain	4.631	0,3%	48.059	10%
14º	Hungary	4.048	0,2%	15.811	26%
15º	Austria	3.460	0,2%	36.811	9%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Comtrade (UN). <https://comtrade.un.org/>

2. Principales países exportadores del sector de la automoción a EEUU

El punto de partida del análisis consiste en la revisión de las principales cifras del comercio internacional del sector de la automoción de EEUU. A partir de los datos facilitados por Naciones Unidas (Comtrade), la **Tabla 1** identifica los 15 flujos de exportación de vehículos (código HS-87) más importantes con destino a EEUU de los últimos tres años disponibles (2016-2018), junto con el total de importaciones de EEUU.

En primer lugar, destaca el peso específico de la partida de vehículos (HS-87), que representa un 12% del total de las importaciones de EEUU. También llama la atención la fuerte concentración de flujos procedentes de tres orígenes destacados: México (14%), Canadá (9,5%) y Japón (8,7%). El caso de Japón es muy conocido y fácil de justificar dada la fuerte penetración en EEUU de marcas niponas como Toyota, Honda o Mitsubishi. Por el contrario, la ausencia de grandes fabricantes canadienses y mexicanos apunta hacia que buena parte de las exportaciones de estos países a EEUU, responda a envíos de vehículos y 'partes y componentes' (P&C) producidos allí por empresas americanas, europeas y del resto del mundo. Tales productores se habrían ubicado en Canadá y México para beneficiarse de menores costes de producción, transporte y exportación, vinculados a las ventajas que ofrece la unión arancelaria del antiguo NAFTA de cara al comercio transfronterizo.

El 4º exportador a EEUU sería Alemania, con una cuota del 4,6%, seguido de Corea (3,4%) y China (2,7%). España aparece en 13ª posición, con una cuota que no alcanza el 0,3% del total de exportaciones mundiales del sector a EEUU. Este humilde porcentaje contrasta con el 2º puesto que ocupa España como productor europeo, y el 8º a nivel mundial. Dicha posición nos habla de los sesgos idiosincráticos de la demanda americana hacia determinadas marcas y segmentos de vehículos, que no coinciden necesariamente con los modelos específicamente producidos en España. También está relacionado con el reparto de mercados dentro de una misma multinacional (Ej: Renault; Citroën; Peugeot; Volkswagen-SEAT; Opel...), y de la distribución geográfica de los distintos tramos de la cadena de valor, desde el diseño a la venta final. Se trata de una compleja cadena, cuya distribución geográfica queda muy marcada por la logística, pero también por la geopolítica de los acuerdos comerciales, las 'reglas de origen', y los estándares específicos de cada mercado. Sólo así se puede justificar que Francia no aparezca en el ranking de principales exportadores a USA, pero sí de P&C a Canadá (**Tabla 2**).

Resulta también interesante atender al peso que las exportaciones del sector de la automoción (HS87) representa sobre el total de exportaciones que cada uno de estos 15 países realiza a EEUU (cuarta columna de la **Tabla 1**). En este caso, el país más expuesto sería Eslovaquia, con un 69% de sus exportaciones a EEUU concentradas en dicho sector. Le sigue Japón (37%), Corea (28%) o Hungría (26%). Así, si uno de los objetivos de las futuras medidas proteccionistas de Trump fuera, como se dice, frenar la posición de los fabricantes alemanes en EEUU, deberíamos tener en cuenta no sólo la exposición directa del sector en Alemania (23%), sino buena parte de la que aparece imputada a países como México (26%), Eslovaquia (69%) o Hungría (26%), donde se localiza buena parte de la actividad productiva y exportadora de grupos alemanes.

En relación con esta última reflexión, el peso específico de las exportaciones del sector de la automoción española con relación al total de nuestras exportaciones a USA es relativamente bajo, quedándose en un 10%, inferior al de Alemania (23%), Italia (11%) o el Reino Unido (18%).

También resulta interesante asomarse a las redes de suministros de P&C de los tres países NAFTA en su conjunto, en un intento de identificar los eslabonamientos de la cadena global de valor, y en concreto, a la de algunos productores europeos con fuerte presencia en España. Con este objetivo, la **Tabla 2** reporta el ranking de los 17 principales exportadores de P&C a EEUU, Canadá y México. Ponemos ahí el punto de corte precisamente porque España ocupa la 16ª posición como abastecedor de P&C a EEUU, con una cuota del 0,2%. Esta posición relativa se ve mejorada en Canadá (12ª posición; 0,1%) y en México (11ª posición, 0,4%). En cualquier caso, nuevamente las cifras apuntan hacia una reducida exposición directa de los exportadores del sector ubicados en España con destino a estos tres países.

Más allá del caso español, los datos de la **Tabla 2** confirman un intenso intercambio de P&C entre los tres países de la recién reformada NAFTA, encontrando a México y Canadá como grandes proveedores de EEUU, y a EEUU y México como gran proveedor de Canadá. Como era de esperar, la importancia relativa de Canadá como proveedor de P&C de México es menor (6ª posición). Es necesario destacar también el importante peso que ocupa China en este ámbito, apareciendo entre las tres primeras posiciones de los tres países NAFTA. Japón, Alemania y Corea mantienen posiciones...

Tabla 2.
Principales exportadores de 'Partes y Componentes' a EEUU, Canadá y México.
 2017 % sobre cifras en Millones US\$.

Principales exportadores a USA		Principales exportadores a Canadá		Principales exportadores a México	
1º	Mexico 16,8%	USA 35,0%	USA 28,3%		
2º	China 7,5%	Mexico 5,3%	China 4,5%		
3º	Canada 6,7%	China 3,5%	Japan 3,7%		
4º	Japan 6,3%	Japan 2,1%	Germany 3,4%		
5º	Germany 3,7%	Germany 0,8%	Republic of Korea 2,7%		
6º	Republic of Korea 3,0%	Republic of Korea 0,8%	Canada 2,1%		
7º	Asia, not specified 1,5%	Asia, not specified 0,5%	Italy 0,8%		
8º	India 0,8%	India 0,3%	India 0,6%		
9º	Italy 0,5%	Canada 0,3%	Thailand 0,6%		
10º	Thailand 0,3%	Italy 0,2%	Brazil 0,5%		
11º	United Kingdom 0,3%	Slovakia 0,1%	Spain 0,4%		
12º	France and Monaco 0,2%	Spain 0,1%	France and Monaco 0,4%		
13º	Brazil 0,2%	United Kingdom 0,1%	Asia, not specified 0,3%		
14º	Czech Republic 0,2%	France and Monaco 0,1%	Czech Republic 0,2%		
15º	Turkey 0,2%	Austria 0,1%	Poland 0,2%		
16º	Spain 0,2%	Thailand 0,1%	Turkey 0,2%		
17º	RoW 1,7%	RoW 0,6%	RoW 1,4%		
Total imp. P&C de USA 137.993		Total imp. P&C de Canadá 167.251		Total imp. P&C de México 206.745	

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Comtrade (UN). <https://comtrade.un.org/>. RoW= 'Resto del Mundo'.

... aventajadas (4ª, 5ª y 6ª posición en los tres mercados) de forma similar a cómo veíamos en el caso de las importaciones totales del sector para EEUU (**Tabla 1**). Otra novedad importante en este caso sería encontrar a Francia como proveedor directo de P&C a Canadá (12ª posición).

3. Reparto autonómico de las exportaciones a EEUU del sector de la automoción

Partiendo de esta foto de las importaciones de EEUU del sector de la automoción, pasamos ahora a analizar el reparto territorial por comunidades de las exportaciones españolas del sector con destino a EEUU, Canadá, México y al conjunto del mundo. El análisis utiliza datos acumulados del periodo 2016-2018 de Datacomex, expresados en porcentajes sobre el total exportado por España para cada uno de los mercados (en Miles de Euros).

El ranking de las exportaciones al mundo del sector de la automoción (columna 4, en verde), está liderado por Cataluña (23%), seguida de la Comunidad Valenciana (15%), Castilla y León (13%) y País Vasco (12%).

Sin embargo, cuando nos centramos en EEUU (columna 1, en azul), los flujos se concentran muy fuertemente en la **Comunidad Valenciana (63%)**, seguida por el País Vasco (17%) y Cataluña (13%). Las cuotas en Canadá y México (columnas 2 y 3) siguen un orden similar al de EEUU, quizá indicando la conexión de los tres mercados, y el uso estratégico de diferentes puertas de entrada para acabar accediendo al mercado NAFTA. En este sentido, es importante llamar la atención de cómo la presencia de **Ford** en la Comunidad Valenciana repercute sobre una cuota notablemente superior de las exportaciones de esta comunidad en dichos mercados.

Las principales diferencias en los rankings de exportación de los tres países NAFTA estarían en la cuota de Navarra en Canadá (24%) y de Cataluña en México (45%), lo que apunta hacia una mayor exposición de estas dos CCAA donde operan productores alemanes (Ej: Volkswagen), frente a aquellas donde operan marcas francesas. Estos efectos podrían ser positivos si los socios NAFTA quedasen eximidos del arancel. Y deberían ser considerados más allá de las vinculaciones intersectoriales de Alemania y Francia sobre España, recientemente analizados por el Banco de España (2019).

Se desconoce hasta qué punto las fuertes exportaciones de la Comunidad Valenciana a EEUU (y al resto del mercado NAFTA) podrían *'esquivar'* el futuro arancel, dado el origen norteamericano de la principal empresa productora (Ford). En cualquier caso, podría tener efectos en la desviación de actividad en favor de otras plantas ubicadas dentro de países eximidos del arancel.

Esperamos seguir aportando información relevante al respecto en próximos análisis.

Tabla 3. Reparto autonómico de las exportaciones del sector de la automoción (HS-87) a EEUU, Canadá y México

Acumulado 2016-2018. % sobre el total nacional en Miles de Euros

	A EEUU	A Canadá	A México	Al mundo
España	2.631.253	348.744	1.711.720	145.369.321
Comunitat Valenciana	63,0%	34,6%	14,2%	15,6%
País Vasco	17,0%	28,1%	16,7%	12,1%
Cataluña	11,3%	6,9%	45,9%	23,5%
Galicia	2,0%	2,0%	9,1%	10,7%
Aragón	1,6%	1,5%	0,4%	7,6%
Navarra, Comunidad Foral	1,3%	24,1%	2,6%	7,5%
Madrid, Comunidad de	1,3%	0,5%	1,7%	6,9%
Castilla y León	0,9%	0,8%	7,0%	13,1%
Andalucía	0,6%	0,1%	0,4%	0,7%
Castilla-La Mancha	0,5%	0,0%	0,1%	0,4%
Rioja, La	0,2%	1,0%	0,3%	0,1%
No determinado	0,2%	0,3%	0,2%	0,9%
Cantabria	0,2%	0,0%	1,2%	0,3%
Canarias	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%
Murcia, Región de	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Asturias, Principado de	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%
Extremadura	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Baleares, Illes	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
Melilla	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ceuta	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Datacomex.

4. Bibliografía

- Banco de España (2019). [El impacto de la desaceleración del sector del automóvil desde una perspectiva de cadenas globales de valor](#). BOLETÍN ECONÓMICO 2/2019 INFORME TRIMESTRAL DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA.
- Llano C, Pérez J, Steinberg F, Hewings GJD (2019). Global and regional effects of the US tariffs on iron, steel and aluminium: A SMART combination of models with a focus on Spain. Regional Science: Policy & Practice, 1–23. <https://doi.org/10.1111/rsp3.12198>
- Llano C. (2019). [El sector de la automoción: ¿Estamos preparados para el cambio?](#) Informe Trimestral. Proyecto C-interreg. Enero 2019.
- Pérez J. y Llano C. (2018) [¿Qué efecto habrían tenido los aranceles de Trump sobre el acero y el aluminio?](#). Informe Trimestral. Proyecto C-interreg. Marzo 2018.
- US Department of Commerce (2018): [Section 232 National Security Investigation of Imports of Automobiles, Including Cars, SUVs, Vans and Light Trucks, and Automotive Parts](#). DOC 2018-11708.