

El sector de la maquinaria de construcción en la España de la CEE(*)

Por ENRIQUE CAVERO MONCANUT

Ingeniero de Camiños,
Delegado para España y Portugal de LIEBHERR

La adhesión de España a la CEE supone modificaciones arancelarias y tributarias que afectarán al sector de maquinaria para obras públicas y construcción. A ello se dedica el siguiente artículo, que incluye un estudio del mercado español y su situación actual, así como del comunitario y sus perspectivas futuras.

La anexión de España a la Comunidad Económica Europea, tan largo tiempo esperada, cuyo proceso se inició en enero de este año, tras los acuerdos alcanzados en el 85, y que se realizará en un plan lento de 7 años, traerá como consecuencia importantes cambios en todos los sectores de la Actividad Económica Nacional; cambios cuantitativos y cualitativos que los transformarán paulatinamente, y entre ellos el sector de la construcción y el de la maquinaria por este utilizada sufrirán importantes modificaciones.

Estos cambios van a producirse lentamente y serán tanto o más importantes las modificaciones cualitativas a lo largo del proceso que las cuantitativas cuyo impacto será pequeño por sus distribuciones a lo largo de los 7 años y por las reacciones económicas compensadoras que disminuirán el impacto puntual de las reducciones arancelarias, entre las que hay que destacar la reciente y progresiva devaluación de la peseta y la previsible tendencia devaluatoria de nuestra divisa frente a las monedas fuertes de la Comunidad.

El cambio a lo largo del período irá haciéndose notar más como un cambio cualitativo de adaptación de Estructuras y Sistemas que como un cambio cuantitativo de Impactos Puntuales.

Y al final del proceso todo habrá cambiado sin que se hayan notado demasiado las profundas modificaciones sufridas.

Cambiará el nivel de vida, cambiarán las ne-

cesidades de la población, se racionalizarán nuevos hábitos, y serán más importantes la Calidad, la Profesionalidad y la Eficacia en todos los sectores de la actividad económica.

LAS MODIFICACIONES ARANCELARIAS

Hasta diciembre de 1985 los aranceles de aduanas para las Máquinas de Construcción comprendían, además del Arancel propiamente dicho, otras partidas de cierta importancia que desaparecieron el pasado 1.º de enero. Siendo las fundamentales:

- El IGGI (Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores) que era en la mayoría de los casos de un 12 por 100 calculado sobre el valor CIF (Coste Origen + Flete + Seguro) más los Aranceles y Ajustes.
- Los Ajustes para el cálculo del Arancel de Aduanas, que en la mayoría de los casos eran de un 5 por 100 y que también han desaparecido, salvo en casos de vinculación entre exportador e importador.
- Y las Obvenciones, de menor cuantía.

Estas modificaciones puntuales unidas a la aplicación del IVA, ambas ocurridas en 1.º de enero de 1986, han sido el mayor impacto de nuestra anexión a la CEE. Pues la reducción progresiva del arancel tiene, como veremos, un menor y más lento efecto sobre el coste de las máquinas importadas.

En el cuadro adjunto vemos como inciden estos cambios en el cálculo del coste de una máquina importada antes y después del 1.º de enero de 1986.

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que podrán remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 31 de julio de 1986.

Utilizamos la partida arancelaria 84-23 que es la más común y por la que entran el mayor número de máquinas al sector de la construcción:

	Antes de Enero 1986	Después de Enero 1986
Valor FOB origen	100	100
Flete y Seguro (aprox.)	2	2
Valor CIF	102	102
Ajuste (5 % FOB)	—	—
Base para Aduana	107	—
Arancel de Aduana (CEE) × 107 =	11	10,4
Base para ICGI 107 + 16 % ICGI 12 %	15	—
Obvenciones/Licencia y Gastos Importación	3	2,7
Coste total sobre base 100 FOB	131	115,2
REDUCCION		- 15,9

Como vemos el cambio de 15,9 puntos sobre la base 100 en Origen representa una reducción porcentual del coste total del 12 por 100 para las máquinas importadas después del 1.º de enero.

En el nuevo cálculo el factor principal es el arancel, y éste se ira reduciendo paulatinamente en el plazo de los 7 años de aproximación al desarme arancelario total de acuerdo con la escala del cuadro 1.

Los impactos de este proceso se diluirán en el tiempo y tendrán mucha menos importancia que el ya ocurrido en el pasado enero, y al final del período los 9,3 puntos desaparecidos representarán una rebaja adicional total del 7 por 100 a añadir a la del 1.º de enero del 86, resultando una reducción total del coste de Importación del 19 por 100 frente a la situación del año 1985.

EL IVA Y EL ITE

En enero se suprimió además el Impuesto de Tráfico de Empresas (ITE), que gravaba todas las transacciones comerciales, y que era un impuesto adicional y no recuperable, que se iba acumulando como un nuevo factor del coste total en cada una de las transacciones que sufrían el producto o sus componentes hasta llegar multiplicado al cliente final, y que en el último escalón minorista era del 5 por 100.

Este impuesto gravaba indiscriminadamente a todos los productos nacionales o de importación.

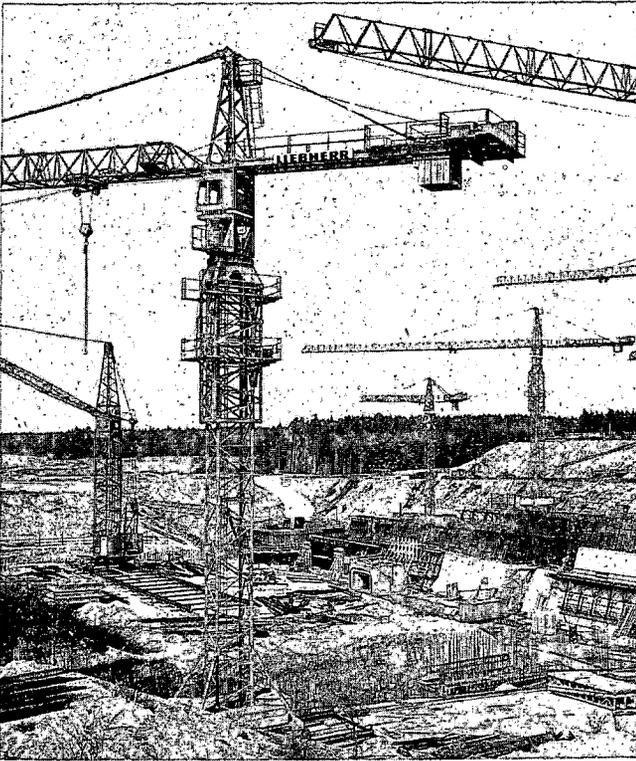
Se implantó en esa fecha de Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), existente en los demás países de la Comunidad, al tipo del 12 por 100 para las máquinas.

Este nuevo impuesto tiene la gran ventaja sobre el anterior de ser recuperable y deducible, por lo que no es un coste adicional multiplicativo en cada transacción en su totalidad, como lo era el ITE, si bien supone un incremento del nivel de precios al consumidor final que ya no puede repercutirlo o deducirlo.

El IVA grava el valor añadido en cada proceso, y en la maquinaria nacional tendrá mayor o menor importancia respecto a la situación anterior en función del coeficiente de integración del producto en el proceso de fabricación. En el caso medio de un 50 por 100 de inputs externos directos, el impacto al cliente final por este cambio supondría un incremento de coste de 4 puntos y medio. Si bien en función del porcentaje de integración y de los distintos escalones seguidos en el tráfico comercial por los inputs, el incremento del nivel de precios del producto nacional al cliente final puede estar entre un 0 y un 7 por 100.

CUADRO 1

Fecha	Marzo 1986	Enero 1987	Enero 1988	Enero 1989	Enero 1990	Enero 1991	Enero 1992	Enero 1993
Reducción %	10 %	12,5 %	15 %	15 %	12,5 %	12,5 %	12,5 %	10 %
Arancel Residual sobre CIF	9,3	8,0	6,2	4,4	3,2	2,1	0,9	0,0



No obstante, al aplicarse también el IVA sobre los productos importados al mismo tipo (en sustitución en cierto modo del ICGI) actúa como corrector minorando la rebaja del coste del producto despachado de aduanas, resultando un impacto final del orden de 6 ó 7 puntos de pérdida de competitividad de la maquinaria nacional, o abaratamiento relativo de las máquinas de Importación en el pasado 1.º de enero.

Al final del proceso, y tras las progresivas reducciones arancelarias, esta pérdida de competitividad del producto nacional, o reducción relativa de los costes de las máquinas Importadas se situará alrededor del 14 por 100.

LA FABRICACION NACIONAL

La Industria Nacional sufrirá además otros fuertes impactos negativos, dos de ellos importantes, uno debido a la desaparición de la Desgravación Fiscal a la Exportación de aproximadamente un 10 por 100 sobre el valor de la mercancía exportada, que le compensaba el ITE pagado por los inputs dejándole un incentivo residual positivo de alrededor del 7 por 100, variable con el grado de integración de producto.

El IVA, solo grava el valor añadido, y permite por tanto deducir el IVA pagado en los inputs, pero no produce ningún incentivo económico ni ingreso para el fabricante. Con lo que los productos nacionales no solo serán menos competitivos en el mercado nacional sino también en el de exportación.

Otros impactos negativos serán la desaparición de la líneas especiales de financiación para la venta de Bienes de Equipo de producción nacional en el Mercado Interior con intereses reducidos, que se extinguirán en un plazo de tres años, y la desaparición del crédito oficial subvencionado a la exportación para las ventas de los fabricantes nacionales a los otros países de la CEE.

Además la prioridad de la Industria Nacional en las compras del sector público dejará de ser una protección frente a los productos de la CEE que tendrán igualdad de trato.

Por otra parte la dependencia tecnológica de algunos de los fabricantes del sector supeditados a licencias concedidas por Empresas Europeas, licencias que ante el desarme arancelario, y teniendo en cuenta las pequeñas series de fabricación de estos bienes de equipo, no subsistirán mucho tiempo; presentará un reto adicional al ya muy reducido número de fabricantes españoles de Maquinaria para la Construcción que deberán crear una tecnología propia a un nivel adecuado de calidad, o cambiar el origen de sus licencias a los países externos a la Comunidad.

Hay que aclarar que el número de Fabricantes de Maquinaria para el Sector Españoles autónomos es muy pequeño, y su proyección internacional, es salvo escasísimas y meritorias excepciones, prácticamente nula. Baste citar que en la reciente Exposición de Maquinaria para el sector de la Construcción de Munich, (BAUMA), que al decir de sus organizadores se ha convertido en la primera exposición mundial del sector, solo figuraban tres expositores españoles, entre los varios cientos de stands, en su mayoría de fabricantes Europeos, o Americanos con centros de fabricación en la CEE. Un solo efecto compensador puede amortiguar, e incluso llegar casi a hacer imperceptibles todos los impactos negativos que sufrirán los fabrican-

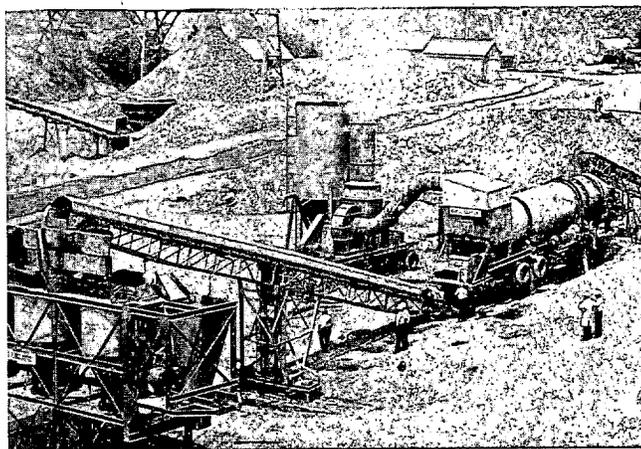
tes nacionales con la entrada en la CEE, la devaluación de la Peseta frente a las monedas fuertes de la Comunidad suavizará la pérdida de competitividad y el reto que la comunidad supone.

El impacto puntual del 1.º de enero fue ya descontado por la fluctuación de la peseta de los meses finales del 85, que se ha devaluado de hecho por encima de un 10 por 100 respecto a las monedas fuertes de la Comunidad desde el verano pasado, tendencia a la devaluación paulatina que continuará los próximos meses amortiguando así los efectos de la anexión a la CEE sobre la Industria y los Mercados nacionales.

EL MERCADO ESPAÑOL

El Mercado de la Maquinaria para la Construcción, fuertemente deprimido en la última década ha mostrado signos de reactivación en los últimos 12 meses. Este mercado ya está dominado por las Marcas de Importación; la cuota alcanzada por los fabricantes nacionales ha disminuido fuertemente en los últimos años, y si nos referimos a las máquinas automotrices, que son las que representan el mayor volumen de ventas, podemos ver en el cuadro adjunto la pequeña y decreciente importancia de la fabricación nacional.

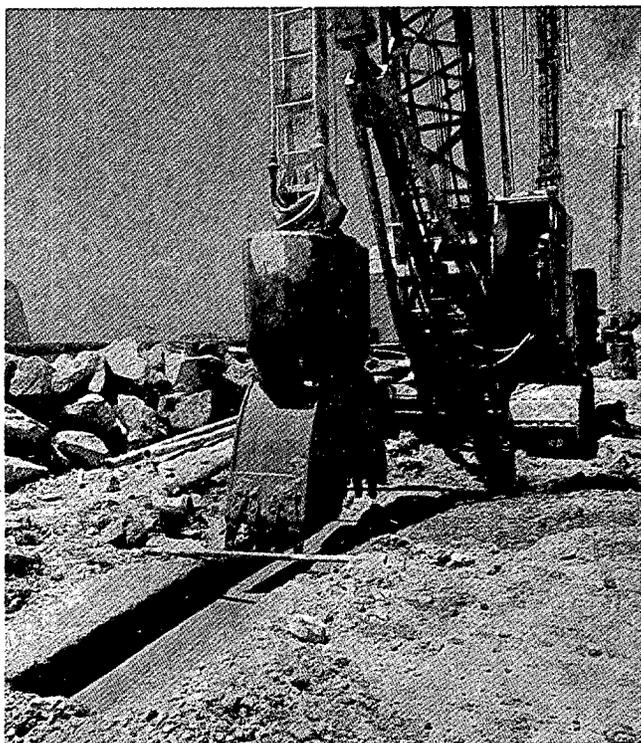
En la maquinaria de instalación fija o semifi-



ja, como las grúas, plantas de aridos, hormigón etc; la participación nacional es mayor por el impacto del coste de transporte y del mayor volumen de la calderería metálica, y en ella tendrá un mayor impacto la previsible anulación de las licencias de fabricación que el desarme arancelario, siendo en cualquier caso su volumen pequeño en comparación con el de las máquinas automotrices.

Si valoramos a sus precios de venta las unidades automotrices, la penetración en pesetas de las máquinas nacionales no llegaría ya ni al 10 por 100, y hay que resaltar que la casi totalidad del 90 por 100 restante de máquinas tienen su origen en el Mercado Común u otros países Europeos con trato preferencial, por lo que a nivel de variedad de oferta la anexión no ha de producir ningún cambio, y el nivel de la

AÑO	1980	1981	1982	1983	1984	1985
N.º de Unidades Vendidas						
Excavadoras	250	299	381	426	420	522
Palas Cargadoras de Neumáticos ..	742	595	663	651	572	721
Dozers y Cargadoras	270	208	173	155	99	112
Palas/Retro	469	425	469	470	450	584
Dumpers Extraviales	104	68	90	57	90	96
Motoniveladoras	42	53	47	46	50	70
Mototraillas	7	3	4	6	2	0
Compactadoras de Tierras	105	98	110	108	130	150
Compactadoras de Asfalto	20	28	25	27	24	33
Extendedoras	20	28	25	27	24	33
TOTAL MERCADO	2.059	1.835	2.024	2.016	1.911	2.379
Unidades de Fabricación Nacional ..	520	390	380	360	330	320
% Penetración Máquinas Nacionales ..	25 %	21 %	18 %	17 %	17 %	13 %
% Penetración Máquinas Importadas ..	75 %	79 %	82 %	83 %	83 %	87 %



fabricación nacional es tan pequeño que es difícil que se reduzca aún más.

LOS PRECIOS REALES

Como hemos visto las reducciones de coste debidas a las rebajas arancelarias se verán en gran parte compensadas por la devaluación de la peseta y es probable que el nivel de los precios reales en pesetas varíe de forma imperceptible en los próximos años.

Los que sí cambiarán, y mucho, son los precios de lista, publicados por las empresas vendedoras de maquinaria. Estos precios son hoy sin lugar a dudas los más altos de Europa, y las absurdas prácticas comerciales han convertido al Mercado Español de la Maquinaria en el menos transparente del continente.

Las máquinas usadas no son aquí, como algunos creen, mucho más caras que en Europa; lo que ocurre es que las listas de precios de las máquinas nuevas están infladas por los distribuidores, para permitir tasar la máquina usada tomada a cambio a unos precios astronómicos,

que distan mucho de su valor real. La lógica depreciación de las mismas al entrar en el stock del distribuidor va contra el margen teórico sobre el precio de lista.

Los distribuidores de este sector no han conseguido, aunque lo han intentado, establecer unas tablas de valoración de las máquinas usadas que se respeten a rajatabla, como ocurre en el sector del automóvil o en los demás sectores en la Comunidad.

Esta absurda situación hace que las listas de precios en España tengan incluido al menos un 25 por 100 como provisión táctica para sobretasar las máquinas usadas.

Con la reciente liberalización de la importación de máquinas usadas este mercado ha de hacerse más transparente y es probable que indirectamente esta liberalización sea la causa que más reduzca los precios aparentes de las máquinas importadas, hasta adecuarlos a los niveles de la Comunidad.

VEJEZ Y OBSOLESCENCIA DEL PARQUE DE MAQUINARIA ESPAÑOL

El parque de maquinaria existente en el sector se sitúa en cifras próximas a las 30.000 unidades automotrices, de las que más del 50 por 100 han superado ya las 15.000 horas de trabajo, cifra considerada como límite de vida útil en los países más desarrollados.

Quiere esto decir que según standards de la EEC, la mitad de nuestro parque se compone de chatarra.

Y no es solo la vejez lo que hace ineficaz a esta parte de nuestro parque, sino la obsolescencia, producida por la aparición de nuevos modelos más sofisticados y modernos y capaces de un mayor rendimiento a un menor nivel de coste. No es de extrañar que la reciente liberalización de importaciones de las máquinas usadas permita en los primeros años adquirir máquinas que se desechan en Europa, y que aquí con criterios económicos de cortas miras se consideran todavía aptas para seguir trabajando unos cuantos años más.

Pero a largo plazo nuestra integración en la Comunidad traerá también consigo una mayor

igualdad de criterios con nuestros vecinos europeos, una mayor racionalización y transparencia en nuestro sector, y una mas imperiosa necesidad de eficacia para poder competir mejor.

EL MERCADO DE MAQUINARIA DE CONSTRUCCION EN LOS PAISES DE LA COMUNIDAD

En la Comunidad Economica Europea se vendieron en 1985 cuarenta mil maquinas automotrices para el sector de la construcción.

Destacando:

Alemania	con 10.600 Unidades.
Gran Bretaña	con 8.800 Unidades.
Italia	con 7.500 Unidades.
Francia	con 4.400 Unidades.

Frente a las poco más de 2.000 maquinas vendidas en el Mercado Español. Teniendo además en cuenta el muy inferior nivel de nuestras infraestructuras hay que pensar que nos queda todavía mucho camino que recorrer para que nuestro sector de la Maquinaria de Construcción se situe al nivel de los países más desarrollados de la Comunidad.

Llama la atención el que en países como Holanda, con una superficie inferior al 10 por 100 de la española, una población alrededor del 25 por 100 de la nuestra y una infraestructura mucho más terminada, exista un mercado de 1.300 Maquinas de Construcción, casi el 60 por 100 del total mercado español.

Teniendo además en cuenta el muy inferior nivel de nuestras infraestructuras hay que pen-

sar que nos queda todavía mucho camino que recorrer para que nuestro sector de la Maquinaria de Construcción se situe al nivel de los países más desarrollados de la Comunidad.

Llama la atención el que en países como Holanda, con una superficie inferior al 10 por 100 de la española, una población alrededor del 25 por 100 de la nuestra y una infraestructura mucho más terminada, exista un mercado de 1.300 Maquinas de Construcción, casi el 60 por 100 del total mercado español.

Esperemos que los Fondos de Compensación a las Zonas más Deprimidas de la CEE nos ayuden a elevar el nivel de nuestro Sector a los niveles del resto de los países de la Comunidad, que hoy por hoy se sitúan entre dos y tres veces por encima en n.º de maquinas vendidas por millón de habitantes, y con ello se de un gran salto adelante en nuestro nivel de infraestructura, eficacia y transparencia del sector y en resumen en nuestra calidad de vida.

Enrique Cavero Moncanut



El autor es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (1972). Ha desarrollado su actividad en puestos directivos de varias multinacionales del sector de maquinaria de Obras Públicas. En la actualidad es delegado para España y Portugal de Liebherr-Export AG (Suiza).

