

# Observatorio Sectorial

2S 2024

Crecimiento sectorial robusto y transversal, con algunas diferencias

---

Crecimiento sectorial generalizado tras superar los *shocks* de los últimos años

---

Perspectivas de la economía española en clave sectorial 2024-2025

---

El sector de automoción en España: el reto de mantener la competitividad en el nuevo ecosistema global

---

La transición climática de los sectores de actividad españoles

---



## **OBSERVATORIO SECTORIAL**

**Observatorio 2024** El *Observatorio Sectorial* es una publicación elaborada por CaixaBank Research

**CaixaBank Research**

**Enric Fernández** Economista jefe

**José Ramón Díez** Director de Economías y Mercados Internacionales

**Oriol Aspachs** Director de Economía Española

**Sandra Jódar** Directora de Planificación Estratégica

**Judit Montoriol Garriga** Coordinadora del *Observatorio Sectorial*

**Colaboran en este número:** Pedro Álvarez Ondina, David César Heymann y Sergio Díaz Valverde

Fecha de cierre de esta edición: 14 de noviembre de 2024

# Sumario

## 2S 2024



### 02 CRECIMIENTO SECTORIAL GENERALIZADO TRAS SUPERAR LOS SHOCKS DE LOS ÚLTIMOS AÑOS

La economía española ha vuelto a sorprender positivamente en 2024 y el Indicador Sectorial de CaixaBank Research recoge una aceleración de la actividad.



### 10 PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA EN CLAVE SECTORIAL 2024-2025

En 2024 la economía española ha experimentado un crecimiento generalizado, una tendencia positiva que preveemos que se mantenga en los sectores de actividad a lo largo de 2025.



### 18 EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA: EL RETO DE MANTENER LA COMPETITIVIDAD EN EL NUEVO ECOSISTEMA GLOBAL

El futuro del sector pasa por el desarrollo y la implantación de actividades de alto valor añadido, ligadas a la movilidad autónoma, conectada y eléctrica.



### 36 LA TRANSICIÓN CLIMÁTICA DE LOS SECTORES DE ACTIVIDAD ESPAÑOLES

Para lograr los objetivos de descarbonización de 2030 y 2050, es crucial mejorar la implementación de políticas públicas y acelerar la ejecución de los fondos en los sectores que muestran avances limitados en la reducción de emisiones.

«Hay una sola regla para los industriales: haz productos con la mejor calidad posible, al mínimo precio posible, pagando los salarios más altos.»

HENRY FORD



## SITUACIÓN SECTORIAL 2024



### SECTORES QUE MEJORAN RESPECTO A 2023

- Industria química y farmacéutica
- Industria papelera
- Agroalimentario
- Información y comunicaciones

### FACTORES DE APOYO

- Moderación de la factura energética
- Crecimiento de las exportaciones
- Descenso de los tipos de interés

## PERSPECTIVAS SECTORIALES 2025



### EXPANSIÓN POR ENCIMA DE LA MEDIA Y EN ACELERACIÓN:

- Construcción y actividades inmobiliarias
- Información y comunicaciones
- Servicios profesionales



Sectores que se benefician de la bajada de tipos de interés o que tienen tendencias seculares muy positivas.



### EXPANSIÓN POR ENCIMA DE LA MEDIA, PERO EN DESACELERACIÓN:

- Turismo
- Sector agroalimentario
- Industria química y farmacéutica



Crecimiento robusto, pero más moderado, debido a la disipación de factores excepcionales que previamente impulsaron su expansión.



### CRECIMIENTO CERCANO A LA MEDIA:

- Industria del automóvil
- Fabricación de maquinaria
- Comercio



Sectores más afectados por la competencia internacional y los retos ligados a la transición digital y sostenible.



### DEBILIDAD MODERADA:

- Industria textil
- Industria papelera
- Industria maderera y muebles



Comparten tendencias seculares más débiles, por presión de costes y mayor exposición a la competencia internacional.

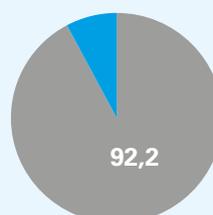
## TRANSICIÓN VERDE



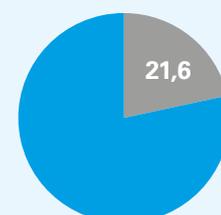
### SECTORES MÁS CONTAMINANTES

- Manufacturas
- Energía
- Transporte
- Sector primario

### % SOBRE TOTAL EMISIONES GEI



### % DEL VAB



## Resumen ejecutivo

# Crecimiento sectorial robusto y transversal, pero con algunas diferencias

En 2024, la economía española ha exhibido un crecimiento generalizado de todos sus sectores de actividad, con pocas excepciones. **El Indicador Sectorial de CaixaBank Research**, una herramienta que aglutina información de distintos indicadores de actividad, del mercado laboral y del sector exterior, muestra que se ha reducido el número de sectores en debilidad y que han aumentado los sectores en expansión gracias a la progresiva absorción de los fuertes *shocks* que afectaron su evolución en los últimos años.

El sector turístico ha continuado batiendo récords y es un pilar fundamental del crecimiento de la economía española, aunque su ritmo de avance se ha moderado a causa de la normalización de las tasas de crecimiento tras superar los efectos de la pandemia. Además del turismo, ponemos de relieve el fuerte crecimiento que están experimentando los servicios de alto valor añadido, como la información y las comunicaciones, y las actividades profesionales, científicas y técnicas, unos sectores que, además, cada vez venden más al exterior y ofrecen un alto potencial de crecimiento.

También destacamos el fuerte avance que han experimentado algunas ramas manufactureras, como la industria química, la farmacéutica o la papelera, impulsadas por el descenso de la factura energética y el incremento de las exportaciones. En cambio, el sector de la automoción se ha desacelerado notablemente, tras el fuerte repunte que vivió en 2023, en un contexto de fuerte competencia en la producción de vehículos eléctricos. Precisamente dedicamos un artículo a analizar **la situación de la industria automovilística**, un sector clave para la economía española en términos de empleo, innovación y por su contribución positiva a la balanza comercial. En un momento de transformación hacia la electrificación y la digitalización de los vehículos, el futuro del sector pasa por el desarrollo y la implantación de actividades de alto valor añadido, que afiancen su competitividad en un mercado en plena revolución.

Las perspectivas para 2025 son favorables, aunque habrá diferencias en los ritmos de crecimiento sectorial. En el segundo artículo presentamos **nuestras previsiones de crecimiento por sectores**. Entre los que esperamos un ritmo de crecimiento elevado y en aceleración, destacamos los ligados a la transición digital (tecnologías de la información y la comunicación, y servicios profesionales). También sobresalen el de la construcción y actividades inmobiliarias, que se beneficiarán del descenso de los tipos iniciado en 2024, pero que tendrá su mayor impacto en la economía real en 2025.

Entre los sectores que registrarán una expansión por encima de la media, pero que se desaceleran respecto a los elevados ritmos de crecimiento de 2024, destacan el sector primario, todavía en recuperación tras la fuerte caída de 2022 por la sequía y el alza de costes de producción; el turismo, que normaliza su crecimiento tras la pandemia, y la industria manufacturera, que seguirá con un crecimiento robusto pese a que el impulso del descenso de la factura energética las ramas más intensivas en energía se irá disipando.

Finalmente, en el último artículo analizamos cómo se está produciendo la **transición hacia un sistema productivo más sostenible**. El 92,2% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en 2022 procedían de la industria manufacturera, el sector de la energía, el del transporte y el sector primario. Mientras que el sector energético y las manufacturas han reducido sus emisiones gracias a las energías renovables y a mejoras en eficiencia, el transporte y el sector primario muestran avances limitados. La electrificación y la adopción de tecnologías limpias como el hidrógeno verde son esenciales para acelerar la transición, y los fondos NGEU son fundamentales para avanzar hacia la sostenibilidad. La ejecución de los fondos avanza, con importantes inversiones en transporte ferroviario, pero existe un potencial significativo para acelerar la descarbonización industrial, del transporte y del sector primario.



Situación y perspectivas

## Crecimiento sectorial generalizado tras superar los *shocks* de los últimos años

La economía española ha vuelto a sorprender positivamente en 2024 y, de hecho, el Indicador Sectorial de CaixaBank Research recoge una aceleración de la actividad hacia tasas en torno al 3,0% interanual en el tramo final del año. La mejora es bastante generalizada entre sectores, pero ha sido especialmente significativa en algunas ramas manufactureras, como la industria química, la farmacéutica y la papelera, beneficiadas por el descenso de la factura energética y la mejora en las exportaciones. Por el contrario, el sector de la automoción se ha desacelerado de forma muy marcada a lo largo de este año, después de la recuperación experimentada en 2023. Dentro de los servicios, los relacionados con el turismo siguen creciendo de forma robusta, pero a menor ritmo que en 2023, a causa de la normalización de las tasas de crecimiento una vez superados los efectos de la pandemia. También destacan positivamente las actividades inmobiliarias, que encabezan el *ranking* de sectores gracias a la robustez de la demanda de vivienda. En balance, la economía española muestra un crecimiento vigoroso, con una reducción del número de sectores en situación de debilidad y un aumento de los sectores en expansión.

### La economía española vuelve a sorprender positivamente en 2024

A medida que nos acercamos al final de 2024, podemos afirmar que este ha sido un buen año para la economía española, gracias a una inflación y unos tipos de interés que, aunque todavía elevados, han disminuido progresivamente, y a la buena marcha del sector exterior, impulsado por el turismo y los servicios no turísticos.<sup>1</sup> El PIB de España ha crecido a tasas muy dinámicas, por encima del 3,0% interanual en el 2T y el 3T, frente a los registros más cercanos al 2,0% observados a mediados de 2023. Los indicadores disponibles para el 4T apuntan a que el dinamismo se mantiene en el tramo final del año, tal y como recoge el Indicador Sectorial de CaixaBank Research.<sup>2,3</sup> En conjunto, según el último escenario de CaixaBank Research, la economía española crecerá en torno al 2,8% en 2024, un avance superior en más de 1 punto a lo que se esperaba a principios de año.<sup>4</sup>

① Véase «Nuevo escenario económico: se revisa al alza la previsión de crecimiento del PIB en España» del *Informe Mensual* de octubre de 2024.

② El Indicador Sectorial de CaixaBank Research es una herramienta que aglutina información de distintos indicadores de actividad, del mercado laboral y del sector exterior, y que permite analizar la evolución de la economía desde una perspectiva sectorial. Para profundizar en la construcción de este indicador y qué sectores están incluidos, consultar «Nota metodológica: Indicador Sectorial de CaixaBank Research» publicado en el Observatorio Sectorial de mayo de 2024.

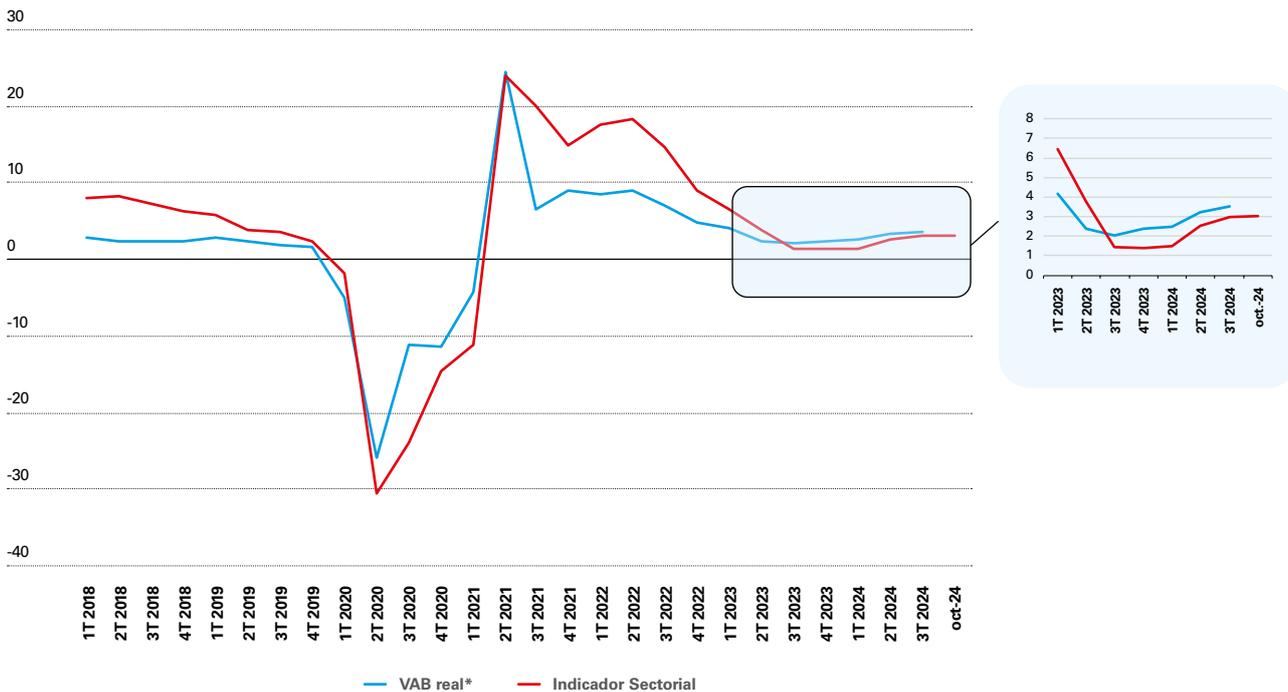
③ Cabe recordar que nuestro Indicador Sectorial no recoge la actividad de los sectores financiero, Administraciones públicas, educación y actividades sanitarias. Excluidos estos sectores, la economía se habría acelerado desde el 2,0% en el 3T 2023 hasta el 3,5% registrado en el 3T 2024.

④ Tras la publicación del dato del PIB del 3T 2024 (avance del 0,8% intertrimestral, superior a nuestra previsión), hay riesgos alcistas tanto sobre la previsión de crecimiento de 2024 como en la de 2025.



## El Indicador Sectorial CaixaBank Research recoge una aceleración de la actividad en el segundo semestre de 2024 hacia tasas en torno al 3,0% interanual

### Indicador Sectorial CaixaBank Research y VAB real\*



**Notas:** (\*) El VAB excluye los sectores de Administración pública y defensa, educación y actividades sanitarias, y los sectores energético y financiero.

**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del INE, de la AEAT, del MISSM, de DataComex y de la REE.

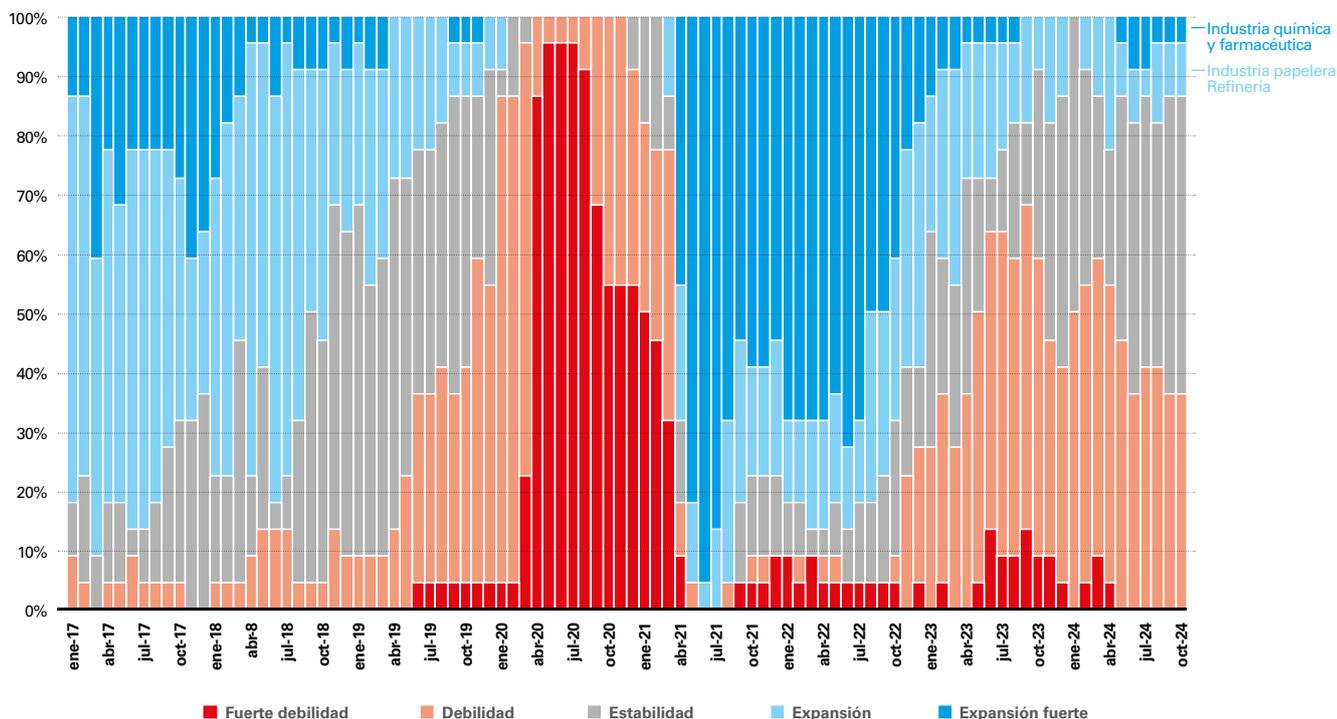


## ¿Con qué intensidad están creciendo los diferentes sectores de la economía española?

El Semáforo Sectorial nos resume de forma gráfica la intensidad del ritmo de crecimiento (o contracción) de los diferentes sectores de la economía española.<sup>5</sup> A partir del gráfico que se reproduce a continuación, se pueden extraer varias conclusiones sobre el estado de salud de la economía española.

### Semáforo Sectorial para la economía española

(% sobre el total de sectores)



**Nota:** El semáforo indica el porcentaje de sectores clasificados según cinco categorías de crecimiento, que se definen de la siguiente forma: «Fuerte debilidad» si el valor que toma el indicador sectorial es inferior al percentil 15 (P15) de la distribución histórica de dicho indicador, «Debilidad» cuando toma un valor entre el P15 y el P40, «Estabilidad» entre el P40 y P60, «Expansión» entre P60 y P85 y «Fuerte expansión» cuando el indicador se encuentra por encima del P85.

**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del INE, de la AEAT, del MISSM, de DataComex y de la REE.

En primer lugar, observamos que el número de sectores que atraviesan por dificultades se reduce gradualmente: mientras que, en la segunda mitad de 2023, más del 55% de los sectores considerados mostraban signos de debilidad, a finales de 2024 solo el 36% de ellos se encuentran en situación de debilidad y no existen sectores que estén sufriendo una fuerte debilidad.

En segundo lugar, aumenta el número de sectores que se hallan en una situación estacionaria o de estabilidad. A finales de 2024, el 50% figuran en la categoría de estabilidad, cuando en la segunda mitad de 2023 apenas 1 de cada 4 sectores se encontraban en ese momento del ciclo.

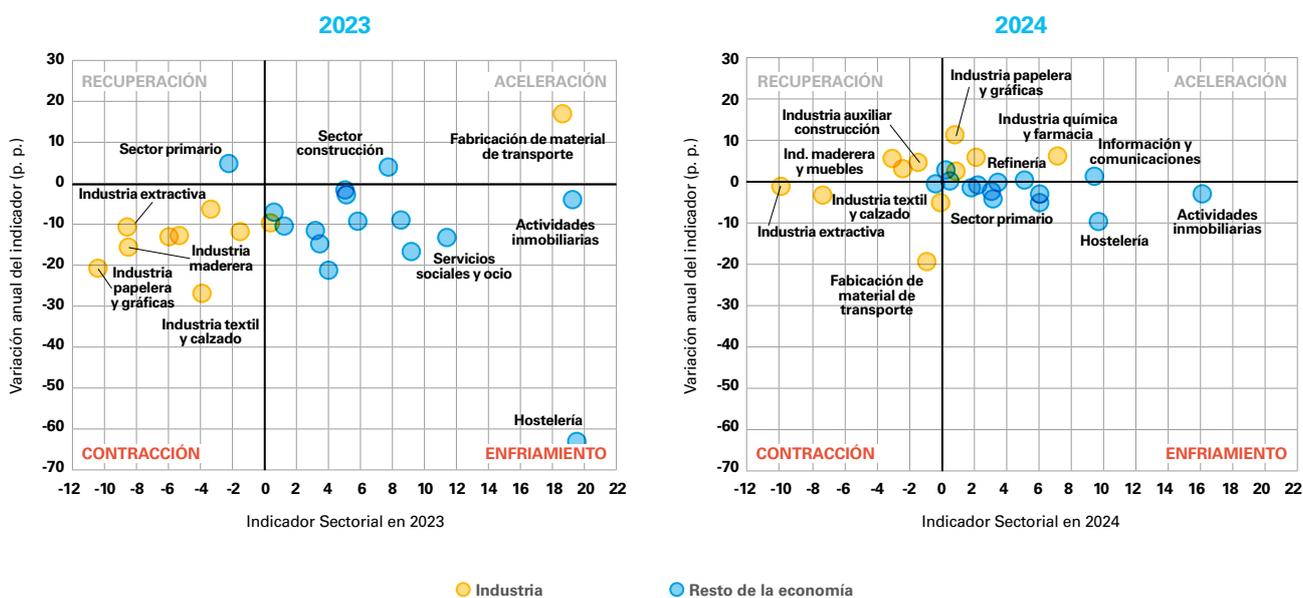
En tercer lugar, vuelven a aparecer sectores en situación de expansión fuerte, lo que señala que la posición cíclica de algunos sectores ha mejorado de forma significativa en este 2024. A continuación, observaremos qué sectores corresponden a cada una de estas dinámicas.

**5** En concreto, un sector se encuentra en «fuerte debilidad» si el valor que toma el indicador sectorial es inferior al percentil 15 (P15) de la distribución histórica de dicho indicador; «debilidad» cuando toma un valor entre el P15 y el P40; «estabilidad» entre el P40 y P60; «expansión» entre P60 y P85, y «fuerte expansión» cuando el indicador se encuentra por encima del P85.

## Reloj Sectorial de CaixaBank Research: ¿en qué momento del ciclo se encuentra cada sector?

Para analizar qué sectores han impulsado el crecimiento de la economía española durante el año 2024, y aquellos que han enfrentado mayores desafíos, acudimos al Reloj Sectorial de CaixaBank Research y comparamos la situación en 2023 con lo que llevamos de 2024 (datos hasta octubre en el momento de cierre de este informe).

### Reloj Sectorial de CaixaBank Research



Notas: El reloj de 2024 recoge el promedio entre enero y octubre de 2024.  
Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos del INE, de la AEAT, del MISSM, de DataComex y de la REE.

En primer lugar, destacamos que no se observan grandes variaciones anuales en lo que llevamos de 2024, sino que la mayor parte de sectores se acercan de forma gradual al eje horizontal del Reloj Sectorial, dibujando unos movimientos mucho más suaves que los que experimentaron durante el año 2023. Esto refleja que, tras la absorción de los múltiples *shocks* que han venido afectando a la economía española desde la pandemia, los grandes «efectos escalón» también han ido desapareciendo y las variaciones de la actividad sectorial a lo largo del año han sido más moderadas.

En segundo lugar, la mejora respecto a 2023 es clara: solo 3 sectores (fabricación de material de transporte, industria textil y extractiva) se encuentran en contracción, cuando en 2023 eran 8 sectores (1 de cada 3). Además, hay 7 sectores que actualmente se encuentran en situación de expansión, cuando en 2023 solo había 2 (construcción y fabricación de material de transporte).

**Los sectores manufactureros registran las mayores mejoras, destacando de forma muy positiva la industria química, la farmacéutica y la papelera**



A grandes rasgos, las mayores mejoras en el indicador se producen en los sectores manufactureros, destacando de forma muy positiva la industria química y farmacéutica (segundo sector con mayor crecimiento según nuestro indicador, solo por detrás de las actividades inmobiliarias) y la papelera (beneficiada por la reducción de costes y por el aumento de la demanda de embalajes de materiales más sostenibles). Por el contrario, la industria textil y la de fabricación de material de transporte son, junto con la industria extractiva, los sectores que se encuentran en situación contractiva. Llama especialmente la atención el caso de la fabricación de automóviles, que se recuperó con fuerza en 2023 tras el severo impacto de la pandemia y los múltiples lastres posteriores, por lo que se produce un leve efecto escalón que explica parte de la debilidad que ahora observamos.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> En este Observatorio Sectorial dedicamos el artículo «El sector de automoción en España: el reto de mantener la competitividad en el nuevo ecosistema global» para profundizar en la coyuntura actual del sector, así como los retos a los que se enfrenta en los próximos años.

El sector de la construcción sigue registrando un crecimiento firme, y muestra cierta mejora en el segundo semestre de 2024 gracias a la estabilización de los costes de producción y la reducción de los costes de financiación, que están apoyando una cierta reactivación de la oferta de vivienda, tal y como muestran los visados de obra nueva (+14,6% interanual entre enero y julio de 2024).

Los sectores de servicios, en términos generales, mantienen una señal positiva en nuestro indicador (es decir, están creciendo), aunque están moderando su ritmo de crecimiento tras el fuerte crecimiento registrado en 2023. El ejemplo más claro es el sector hostelería, que se recuperó de forma significativa durante 2022 y, sobre todo, 2023, y ahora sigue siendo uno de los sectores más dinámicos de la economía española, aunque las tasas de crecimiento se han normalizado en 2024 una vez el impulso pospandemia se va disipando.

## ¿Qué factores explican el comportamiento de los diferentes sectores?

Para entender el comportamiento de la economía por el lado de la oferta, es necesario recordar los factores que condicionaron la evolución de los distintos sectores de actividad en los últimos años: deterioro de las cadenas globales de oferta (en 2021 y en determinados periodos de 2022, afectando especialmente al sector del automóvil), la crisis energética (provocada por la guerra en Ucrania, que afectó a las ramas manufactureras más intensivas en energía), la situación de sequía, que afectó de forma muy significativa a la producción agraria, y el endurecimiento de las condiciones financieras (subidas de tipos de interés en 2022-2023 por parte del BCE, que afectaron especialmente a los sectores más dependientes del crédito, como la construcción y las actividades inmobiliarias, y los más intensivos en inversión en equipo). Actualmente, todos estos factores se han ido disipando, de modo que su impacto está cambiando de signo. Es decir, aquellos sectores que estuvieron más penalizados son ahora los que, en términos generales, están creciendo con mayor vigor.

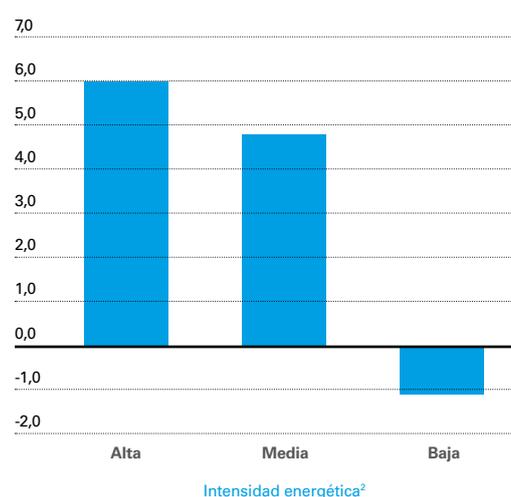
Un elemento clave para explicar el buen comportamiento de la economía española es la moderación de la factura energética desde los máximos registrados en verano de 2022: de los 16 sectores que han experimentado un aumento en su crecimiento en términos interanuales en los últimos 12 meses, 12 son intensivos en energía.<sup>7</sup> Tal y como se resume en el siguiente gráfico, en el caso de los sectores más intensivos en gasto energético, el indicador sectorial aumentó en cerca de 6 p. p. en los últimos 12 meses. Por el contrario, el indicador descendió en algo más de 1 p. p. en los menos intensivos.

<sup>7</sup> Definimos la intensidad en gasto energético como el consumo energético como porcentaje del VAB de ese sector. En este caso, se consideran intensivos en energía aquellos sectores que superan el percentil 50 de la distribución para el total de sectores de la economía española.

## La moderación de los costes energéticos como factor de crecimiento en la economía

	Coste energético <sup>1</sup> (% del VAB)	Intensidad energética <sup>2</sup>
Sector primario	8,5	Media
Industria extractiva	10,6	Media
Industria manufacturera	15,2	Alta
Ind. agroalimentaria	11,0	Media
Industria textil y calzado	3,3	Baja
Ind. papelera y gráficas	18,0	Alta
Refinería	159,7	Alta
Ind. química y farmacia	18,7	Alta
Ind. auxiliar construcción	24,5	Alta
Fab. maquinaria	3,5	Baja
Fab. material de transporte	5,5	Baja
Ind. maderera y muebles	10,8	Media
Otras manufacturas	9,9	Media
Suministro de agua y residuos	10,4	Media
Construcción	2,4	Baja
Servicios	4,1	Baja
Comercio mayorista	3,2	Baja
Comercio minorista	4,8	Baja
Transporte y logística	22,7	Alta
Hostelería	5,3	Baja
Información y comunicaciones	4,3	Baja
Actividades inmobiliarias	1,4	Baja
Act. profesionales y administrativas	1,6	Baja
Servicios sociales y ocio	3,0	Baja

Variación del Indicador Sectorial entre octubre de 2023 y octubre de 2024 (p. p.)



**Notas:** (1) El coste energético se define como el consumo intermedio de refino, energía eléctrica y gas como porcentaje del VAB, según CaixaBank Research, a partir de datos de las tablas de origen y destino del INE. (2) La intensidad energética se define según la distribución de la variable de coste energético, de tal manera que se define en alta (supera el P75), media (P50) y baja (P25).

**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del INE, de la AEAT, del MISSM, de DataComex y de la REE.



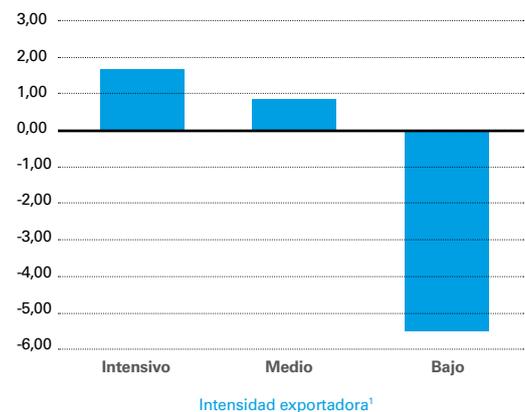
Otro factor que podría estar impulsando a determinados sectores de la economía española es el buen comportamiento reciente de las exportaciones de bienes y servicios: de hecho, los 16 sectores cuya tasa interanual en el Indicador Sectorial ha experimentado un aumento en los últimos 12 meses son especialmente dependientes de los ingresos por exportaciones.<sup>8</sup> Cabe señalar que la mayor parte de los sectores dependientes de las ventas al exterior han registrado un incremento en las exportaciones en lo que llevamos de año, con la excepción de la industria extractiva, la fabricación de maquinaria y de materiales de transporte, precisamente los sectores manufactureros que peor se están comportando en los últimos meses. Por su parte, el siguiente gráfico recoge cómo los sectores más dependientes de las ventas al exterior han mejorado más a lo largo de los últimos 12 meses. Por el contrario, el indicador se redujo significativamente en las ramas de actividad menos dependientes de las ventas al exterior.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Definimos la intensidad exportadora de un sector de actividad como el valor de las ventas al exterior en porcentaje de las ventas totales del sector. En este caso, se consideran dependientes de las exportaciones aquellos sectores que superan el percentil 50 de la distribución para el total de sectores de la economía española.

## La mejora de las exportaciones también es un factor de apoyo a la economía

	Exportaciones (% de los ingresos)	Intensidad exportadora <sup>1</sup>	Variación exportaciones <sup>2,3</sup>
Sector primario	10	Medio	8,9
Industria extractiva	27	Medio	-15,5
Industria manufacturera	39	Intensivo	1,5
Ind. agroalimentaria	22	Medio	1,1
Industria textil y calzado	33	Medio	-31,2
Ind. papelera y gráficas	25	Medio	10,0
Refinería	59	Intensivo	5,2
Ind. química y farmacia	46	Intensivo	10,8
Ind. auxiliar construcción	36	Medio	-2,7
Fab. maquinaria	41	Intensivo	-22,4
Fab. material de transporte	64	Intensivo	-4,4
Ind. maderera y muebles	21	Medio	1,7
Otras manufacturas	38	Intensivo	2,9
Suministro de agua y residuos	7	Bajo	4,2
Construcción	7	Bajo	-15,3
Servicios	13	Medio	0,4
Comercio mayorista	15	Medio	-5,4
Comercio minorista	4	Bajo	21,7
Transporte y logística	19	Medio	2,0
Hostelería	7	Bajo	2,0
Información y comunicaciones	19	Medio	11,3
Actividades inmobiliarias	2	Bajo	-6,2
Act. profesionales y administrativas	16	Medio	2,1
Servicios sociales y ocio	5	Bajo	-68,6

Variación del Indicador Sectorial entre octubre de 2023 y octubre de 2024 (p. p.)<sup>4</sup>



<sup>9</sup> Cabe señalar que se ha excluido de este análisis al sector fabricación de materiales de transporte porque distorsiona las conclusiones de este análisis: se trata de la rama más intensiva en exportaciones en el caso de la economía española y atraviesa por una coyuntura especialmente negativa, debido a los problemas de suministro, incremento de costes, cambios en la demanda y nuevas regulaciones medioambientales, entre otros factores, que han obligado a un profundo cambio de modelo de negocio a este sector.

Notas: (1) Se considera intensivo cuando la ratio supera el percentil 75 (P75), medio cuando se encuentra entre P75 y P50, y bajo si está por debajo del P25. (2) Variación interanual de lo que llevamos de 2024 (%). (3) Los datos se han obtenido de DataComex para la industria y sector primario y de la AEAT para servicios y construcción. (4) Las variaciones del Indicador Sectorial están ponderadas por el peso de cada sector. Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos del INE, de la AEAT, del MISSM, de DataComex y de la REE.

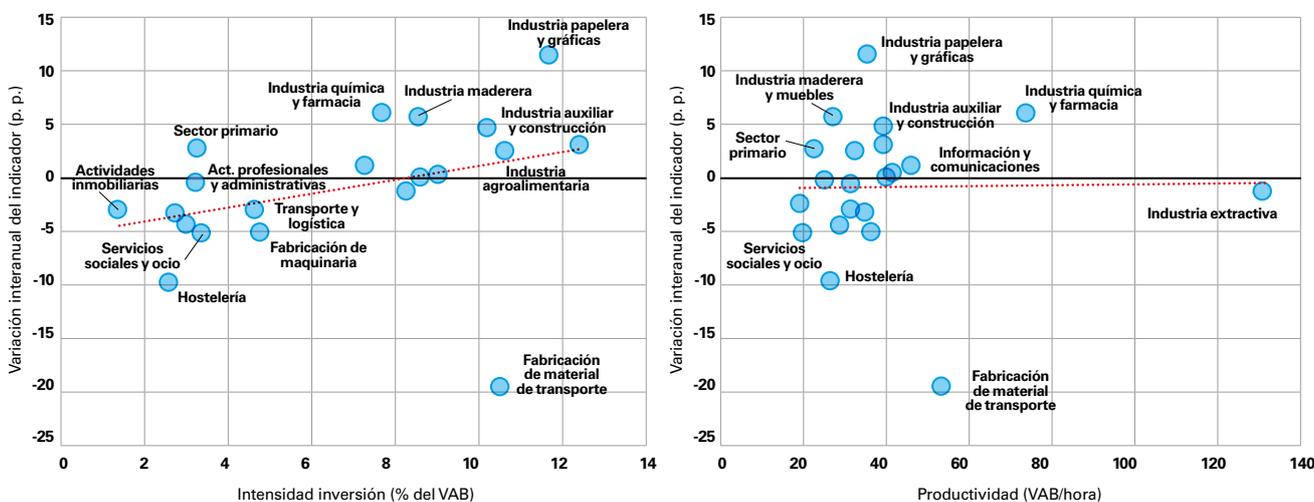
El impacto del proceso de endurecimiento de la política monetaria a través de las agresivas subidas de tipos de interés entre 2022 y 2023 sobre los diferentes sectores de la economía española podría establecerse a través de aquellos sectores más intensivos en inversión en equipo. En la actualidad, aquellos sectores más intensivos (inversión en equipo como porcentaje del VAB para cada sector), tales como la industria agroalimentaria, la papelera y de artes gráficas, o la auxiliar de la construcción, son algunas de las ramas industriales que más han mejorado en lo que llevamos de año (la única gran excepción es la fabricación de material de transporte). En los servicios, destaca el transporte y la logística como la rama más intensiva en capital, siendo uno de los sectores que permanecen en un nivel más elevado en nuestro indicador, gracias a las tendencias seculares positivas que le caracterizan (beneficiado por el impulso en el comercio *online*).<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Se excluye del análisis de intensidad inversora a los sectores de refinería y comercio mayorista y minorista, en todos los casos por ausencia de datos.

También se observa una cierta relación positiva entre los sectores que se muestran más dinámicos y los más productivos. Como se puede ver en el gráfico siguiente, hay sectores que han mejorado mucho recientemente y mantienen una productividad por encima de la media (la industria química y farmacéutica sería el caso más claro). Sin embargo, también hay otros con una productividad elevada y que han empeorado (de nuevo, destaca la fabricación de materiales de transporte). En los servicios, la información y las telecomunicaciones es el sector más productivo, pero apenas ha mejorado en los últimos 12 meses, si bien se mantiene en un nivel elevado en el indicador gracias a las nuevas tendencias de digitalización.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Se excluyen del análisis de productividad los sectores de refinería, por ausencia de datos, y de actividades inmobiliarias, pues incluye alquileres imputados y distorsiona significativamente el dato.

## La intensidad inversora por sectores explica parte de la mejora en 2024



Notas: Se excluyen del análisis de inversión refinería y comercio; y del análisis de productividad, los sectores de refinería y actividades inmobiliarias. Los datos recogen la media de los últimos cinco años.  
Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos del INE, de la AEAT, del MISSM, de DataComex y de la REE.

Este crecimiento robusto y transversal de los sectores de actividad en 2024 los sitúa en un buen punto de partida de cara al próximo año. Para 2025, se espera que la economía española siga creciendo de forma dinámica, aunque a un ritmo más moderado en comparación con los años anteriores, y con diferencias entre sectores de actividad, tal y como descubriremos en el próximo artículo de este *Observatorio Sectorial*.



## Tendencias

# Perspectivas de la economía española en clave sectorial 2024-2025

En 2024, la economía española ha experimentado un crecimiento generalizado, una tendencia positiva que prevemos que se mantendrá en los sectores económicos a lo largo de 2025. Este año han destacado especialmente los sectores que se han ido recuperando de distintos *shocks*: el sector primario, de la sequía; el manufacturero, de la crisis energética, y el turístico, convergiendo hacia su tendencia pre-COVID. Para 2025, aunque anticipamos una fortaleza continuada en estos sectores, prevemos una ligera ralentización de su ritmo de crecimiento a medida que los efectos de dichos *shocks* se disipen por completo. Por otro lado, sectores con tendencias seculares más positivas, como las tecnologías de la información y la comunicación, los servicios profesionales y la industria farmacéutica, se fortalecerán, al igual que aquellos más sensibles a la bajada de tipos de interés, como la construcción y el inmobiliario. Aunque la economía muestra una robustez de base amplia, existen algunas ramas industriales, como la textil y la papelera, donde la presión de costes y el elevado nivel de competencia internacional podrían frenar su ritmo de crecimiento.

### Tendencias sectoriales en España: evolución reciente y perspectivas

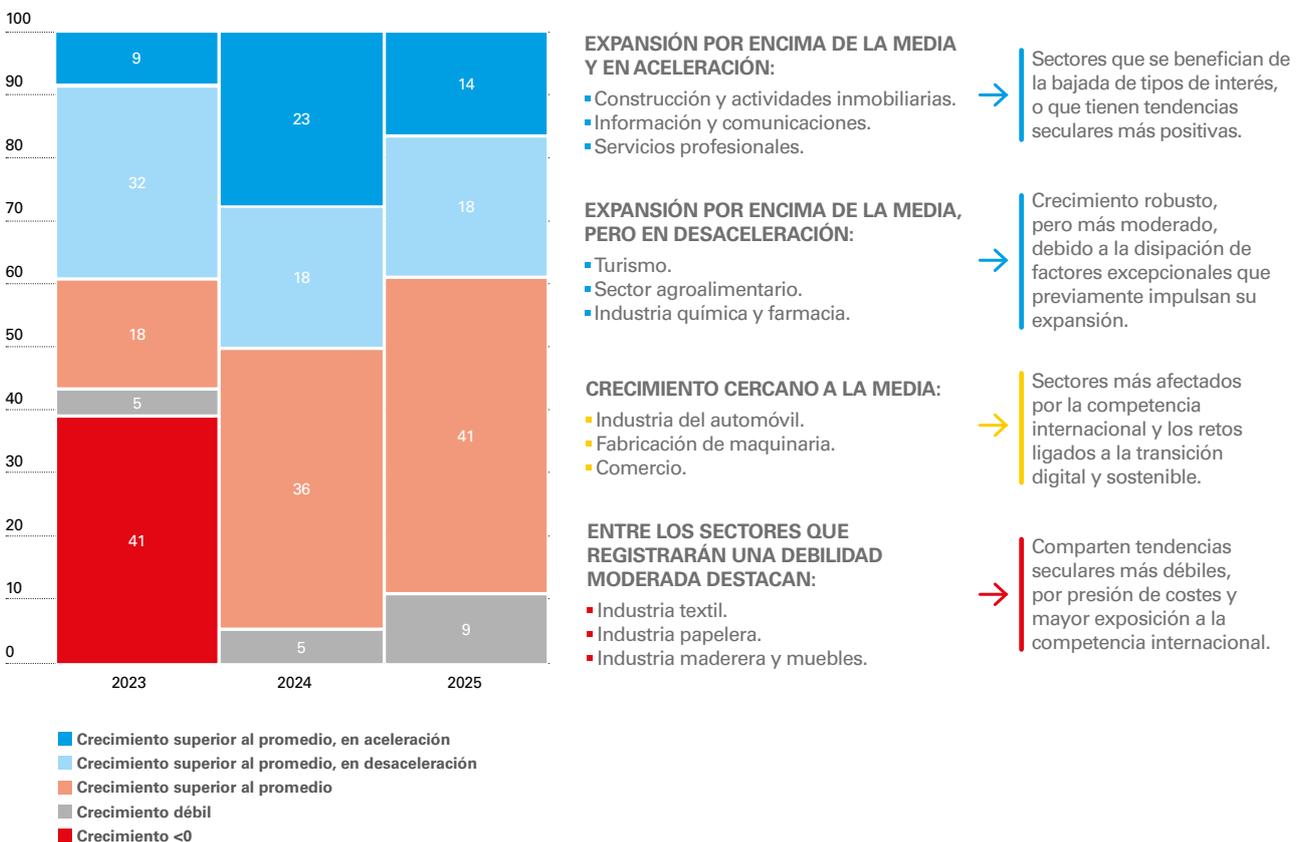
En 2024, CaixaBank Research prevé que la economía española crezca un 2,8%, un ritmo de avance robusto y ligeramente superior al de 2023 (+2,7%). Si analizamos la descomposición sectorial de este crecimiento, observamos un impulso generalizado en la mayoría de los sectores, y un rendimiento particularmente alto de sectores que han sufrido *shocks* en los últimos años, tal y como se ha analizado en el primer artículo de este informe. Para el conjunto del año 2024, destacamos, en la banda alta, el sector turístico, con un crecimiento previsto del 6%, continuando su recuperación y acercándose a su tendencia pre-COVID. También la industria manufacturera, con un sólido crecimiento del 3,9%, impulsado por el buen desempeño de las industrias particularmente afectadas por el *shock* de la pandemia, como la fabricación de materiales de transporte (+4,5%), y algunas de las más afectadas por el *shock* energético, como la papelera y la química y farmacéutica. Adicionalmente, se prevé que el VAB del sector primario aumente un 7,0% en 2024, consolidando su recuperación tras el fuerte descenso registrado en 2022 (-20,3%), gracias a la mejora de las condiciones climáticas y la reducción de los costes de producción. Por otro lado, los sectores que crecen de manera más débil acusaron tendencias de largo plazo menos positivas, como la industria textil (-2,0%), o vieron su crecimiento mermado por su sensibilidad a los tipos de interés elevados, como el sector de la construcción (+2,4%).

Las perspectivas de la economía española para 2025 son positivas, aunque anticipamos una ligera moderación del crecimiento del PIB, que pasará de un +2,8% en 2024 a un +2,3% en 2025, según las últimas previsiones de CaixaBank Research. En este escenario, aunque prevemos una fortaleza continuada en los sectores que lideraron el crecimiento en 2024, como el primario (+5,5%), el manufacturero (+2,3%) y el turístico (+3,4%), estos crecimientos reflejan una cierta ralentización a medida que los efectos de los *shocks* previos se disipen por completo. Por otro lado, se fortalecerán los sectores con tendencias seculares más positivas, como las tecnologías de la información y la comunicación (+4,6%) y las actividades profesionales y administrativas (+4,8%). Además, sectores más sensibles a la bajada de tipos de interés, como la construcción (+3,3%) y las actividades inmobiliarias (+5,5%), experimentarán una aceleración, impulsados por una mayor actividad inversora y una mejora de las condiciones de financiación. Aunque la economía muestra una robustez de base amplia, algunas ramas industriales, como la textil y la industria extractiva, podrían ver frenado su crecimiento debido a la presión de costes y la elevada competencia internacional. En conjunto, no prevemos crecimientos negativos para el VAB de ninguno de los sectores analizados en 2025.

Según el ritmo de crecimiento esperado en el bienio 2024-2025, clasificamos los sectores en cuatro grandes grupos: 1) sectores con un crecimiento elevado y en aceleración, 2) sectores con un crecimiento elevado pero en desaceleración, 3) sectores con un crecimiento en torno al promedio y 4) sectores con un crecimiento más débil.

## Clasificación de los sectores de actividad según el ritmo de crecimiento previsto por CaixaBank Research

(% de los sectores)



Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos del INE y de previsiones propias.



## Las bajadas de tipos y la disipación de *shocks* serán los determinantes clave del rendimiento de los sectores de la economía española

### 1) Sectores con un crecimiento elevado y en aceleración

Estos sectores presentan un alto potencial de crecimiento, con tendencias seculares positivas, o son sectores particularmente sensibles a los tipos de interés que se beneficiarán de su descenso. Entre ellos destacan:

**Tecnologías de la información y la comunicación (TIC):** impulsadas por la digitalización y la adopción de nuevas tecnologías, las TIC se benefician de un crecimiento estructural positivo (+5,4% de promedio entre 2015 y 2019). En 2024, el crecimiento de este sector (+3,2%) ha estado por debajo de su promedio histórico, pero prevemos que en 2025 el crecimiento de este sector se aproxime a su crecimiento a largo plazo con un +4,6%.

**Actividades profesionales y administrativas:** la creciente complejidad de los negocios y la necesidad de servicios especializados impulsan la demanda en este sector. La consultoría, la asesoría y los servicios administrativos tienen una tendencia secular positiva, y después de un 2024 en el que han crecido un 3,7%, prevemos que se aceleren a un 4,8% en 2025.

**Construcción:** en 2023, el sector de la construcción avanzó un 2,1%, una tasa inferior a la del conjunto de la economía. A pesar del fuerte desajuste entre la oferta (en torno a las 110.000 unidades por año) y la demanda (creación de 265.400 hogares netos en 2023, según la EPA, por el notable incremento de los flujos migratorios), el sector se vio lastrado por el aumento de costes de financiación y de construcción. Con la bajada de tipos, el sector se verá impulsado por los menores costes de financiación y prevemos que se acelere a un 2,4% en 2024 y un 3,3% en 2025. Aun así, prevemos que el desajuste entre oferta y demanda persista, sobre todo a causa de factores que restringen la oferta, como la falta de disponibilidad del suelo. El despliegue de fondos NGEU contribuirá a impulsar el sector, si bien según la AIReF el nivel de contratos formalizados y subvenciones concedidas es superior para las partidas de desarrollo de infraestructuras de movilidad sostenible (entre el 72% y el 92%) que para el de rehabilitación urbana (23%).

**Actividades inmobiliarias:** después de un 2022 boyante (16,2%), el sector inmobiliario se desaceleró fuertemente en 2023 (5,4%) como consecuencia de las subidas de tipos. Con el inicio de las bajadas de tipos, 2024 ha sido un año de transición para un sector que prevemos que haya crecido un 4,5%. A medida que los tipos continúen descendiendo en 2025, prevemos que el sector se acelere hasta el 5,5%, una cifra superior al conjunto de la economía española.

## 2) Sectores con un crecimiento elevado, pero en desaceleración

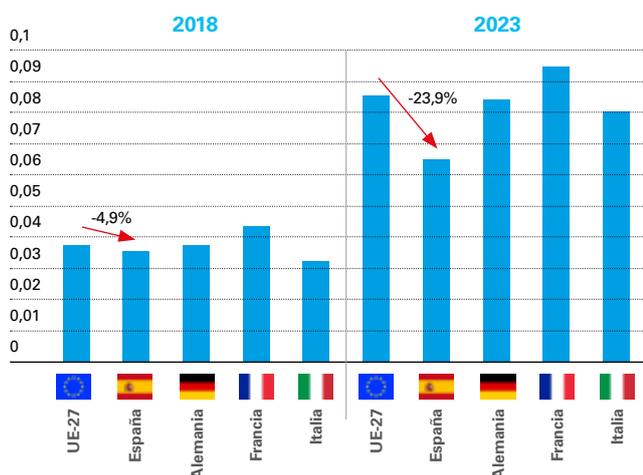
Estos sectores continúan mostrando un crecimiento robusto, aunque su ritmo se está moderando debido a la disipación de factores excepcionales que previamente impulsaron su expansión:

**Sector primario:** después de una fortísima caída en 2022 (-20,3%) el sector está experimentando una fuerte recuperación impulsada por la mejora en las condiciones climáticas y la reducción de los costes de producción. En 2023, el sector se recuperó un 6,5% y para 2024 prevemos un crecimiento del 7,0%, al que seguirá una ligera ralentización del 5,5% en 2025, a medida que el impulso por el fin de la sequía se disipe. La industria agroalimentaria seguirá una tendencia de recuperación, en consonancia con la evolución de la producción del sector primario y el descenso de los precios de sus insumos. A medio plazo, la evolución del sector estará altamente supeditada a la capacidad de adaptación al cambio climático.

**Industria manufacturera:** la industria manufacturera mostró un crecimiento moderado en 2023 (+2,1%), mermada por la subida de costes energéticos que siguieron a la invasión rusa de Ucrania, y por la subida de tipos. En 2024, el sector se ha reactivado y prevemos que crezca un 3,9%, impulsado por la mejora de la competitividad de la industria española en relación con la europea. En comparación con la situación previa a 2022, los costes energéticos en España se han situado en un nivel más bajo relativo al de los competidores europeos. Esto se debe a la menor exposición al gas ruso, y al elevado peso de las renovables en la generación de electricidad en España. Para 2025, prevemos un crecimiento del VAB manufacturero del 2,3%, cercano al del conjunto de la economía española.

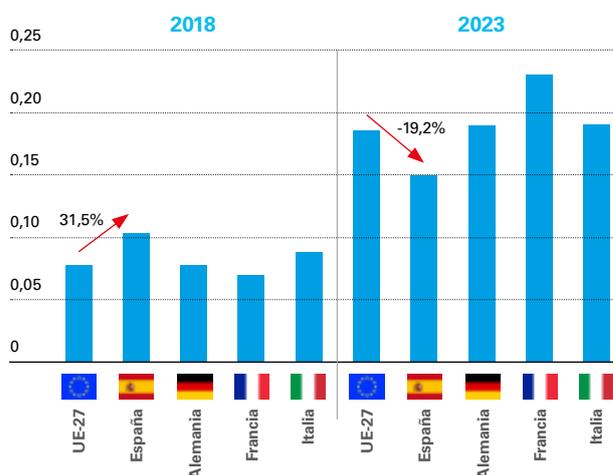
### Precio industrial del gas natural

Euros por kilovatio hora (€/kWh)



### Precio industrial de la electricidad

Euros por kilovatio hora (€/kWh)



Nota: «Precio» incluye impuestos y cargas.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de Eurostat.

Dentro de las manufacturas, destaca el avance de la industria química, que se beneficia de la ventaja competitiva en *inputs* energéticos, y de la farmacéutica, con tendencias seculares positivas y un nivel de competitividad internacional y especialización elevado. Prevemos que la industria farmacéutica continúe ganando peso a medio y largo plazo, y que sea un motor de exportaciones y de inversión en I+D.



## Las manufacturas crecen sólidamente gracias a la mejora de los precios de los *inputs* energéticos en relación con los principales competidores europeos

**Turismo y hostelería:** el sector turístico ha sido un motor clave en la recuperación pos-COVID 2019, y supera claramente sus cotas prepandemia. En 2024 prevemos que crezca un 6,0%, situándose un 11,5% por encima de su nivel de 2019. Para 2025, prevemos una ralentización al 3,4% a medida que el sector alcanza su tendencia histórica y los factores de recuperación pos-COVID pierden intensidad. Aun así, crecerá a un ritmo más dinámico que el conjunto de la economía. El factor clave detrás de esta fortaleza incluye la recuperación del poder adquisitivo de los principales países emisores de turistas a España, gracias a un descenso de la inflación y a un incremento moderado de los salarios. Adicionalmente, la mayor estabilidad geopolítica de España en relación con la de países competidores también continuará jugando a favor del sector.

### 3) Sectores con un crecimiento en torno al promedio

Estos sectores presentan un ritmo de crecimiento similar al conjunto de la economía. Entre ellos destacamos:

**Comercio mayorista:** impulsado por perspectivas de consumo favorables debido al descenso de la inflación, al aumento de los ingresos y a la creación de empleo, prevemos que el sector crezca un 2,7% en 2024 y un 1,8% en 2025. El consumo privado real muestra señales positivas, apoyando el crecimiento del sector. De este modo, prevemos que este crezca un 2,5% tanto en 2024 como en 2025, por encima del 1,7% registrado en 2023. Estas dinámicas propicias apoyarán al sector del comercio, para el que anticipamos tasas de crecimiento positivas, ligeramente por debajo del promedio de la economía.

**Fabricación de maquinaria:** la fabricación de maquinaria sufrió una caída importante durante la pandemia por la disrupción de las cadenas de valor global, y luego por el aumento de costes de producción. En 2023, el sector creció con fuerza (+5,5%). Prevemos que continúe creciendo (+3,5% en 2024 y +2,0% en 2025), si bien el mayor nivel de competencia global lo impulse a crecimientos más cercanos al del conjunto de la economía.

**Industria automovilística:** entre 2021 y 2023, la industria automovilística experimentó tasas de crecimiento robustas, después de la fuerte caída que registró en 2020. Aunque hay factores que apoyarán la demanda (y que examinamos en el tercer artículo de este informe, como el envejecido parque automovilístico y el alto nivel de automatización de España, segunda en Europa después de Alemania), el sector también se enfrenta a desafíos importantes. En el contexto de la transición hacia vehículos eléctricos, el sector se enfrenta a un elevado nivel de competencia internacional, particularmente proveniente de China. El balance de estos factores será un crecimiento del sector cercano al del conjunto de la economía. Es crucial que el sector se adapte a estos cambios y que se logre una posición en el ecosistema de la producción de vehículos eléctricos de alto valor añadido. Para fortalecer sus perspectivas, será clave desplegar la infraestructura de recarga y estimular la presencia de España en toda la cadena de valor a través del PERTE VEC.



#### 4) Sectores con un crecimiento más débil

Aunque en nuestro escenario central no pronosticamos fuertes caídas en ningún sector de actividad considerado, hay sectores para los que preveemos un crecimiento netamente inferior al promedio de la economía. Por el lado de las manufacturas, los sectores relativamente más débiles son ramas industriales como la **textil** y la **papelera**, que presentan tendencias seculares negativas debido al nivel de competencia internacional y a la presión de costes estructurales relativa a estos competidores. Estas ramas se mantienen sustancialmente por debajo de los niveles de actividad en 2019. En el caso de la industria textil, preveemos un crecimiento negativo en 2024, seguido de un crecimiento cercano a cero en 2025. En el caso de la papelera, después de un 2022 y un 2023 de decrecimiento, anticipamos una reactivación en 2024 ligada a los precios energéticos, que tenderá a disiparse en 2025.

Por el lado de los servicios, el **comercio minorista** enfrenta desafíos significativos a pesar de la expansión económica general. La intensa competencia del comercio electrónico y los cambios en los hábitos de consumo, acelerados por la pandemia, representan un viento en contra para el sector. Con un crecimiento del 2,1% en 2024 y del 1,3%, preveemos que sea el componente del sector servicios con un crecimiento más débil.

**La intensa competencia del comercio electrónico y los cambios en los hábitos de consumo representan un viento en contra para el comercio minorista**



## Previsiones de crecimiento del VAB por sectores

Variación anual (%)

	2015-2019	2020	2021	2022	Estimación 2023	Previsión 2024	Previsión 2025
<b>Sector primario</b>	1,5	-2,0	7,0	-20,3	6,5	7,0	5,5
<b>Industria extractiva</b>	12,1	-2,2	31,7	37,0	-30,1	-	-
<b>Industria manufacturera</b>	2,6	-14,1	13,9	6,3	2,1	3,9	2,3
Industria agroalimentaria	0,9	-16,0	11,7	14,0	-1,5	4,5	3,0
Industria textil y calzado	1,1	-14,6	9,8	-2,1	-3,0	-2,0	0,7
Industria papelera y gráficas	0,3	-11,0	3,3	-5,8	-1,0	5,0	1,5
Refinería	100,8	-100,0	-464,2	110,7	-0,8	-	-
Industria química y farmacia	1,4	2,6	5,1	-12,6	5,0	9,0	6,0
Industria auxiliar de construcción	0,9	-6,2	-8,9	-6,7	-1,0	-	-
Fabricación de maquinaria	3,6	-11,5	15,5	3,3	5,5	3,5	2,0
Fabricación de material de transporte	1,0	-16,9	13,1	29,3	11,8	4,5	2,3
Industria maderera y muebles	3,5	-16,0	26,4	3,1	-3,5	-	-
Otras manufacturas	3,1	-6,4	13,6	9,8	1,5	-	-
<b>Suministro de agua y residuos</b>	1,6	-2,8	10,9	13,7	-15,1	-	-
<b>Sector construcción</b>	3,8	-14,7	-1,0	9,2	2,1	2,4	3,3
<b>Sector servicios</b>	2,7	-11,1	7,0	8,5	3,3	3,4	2,8
Comercio mayorista	3,9	-7,1	6,9	5,4	4,3	2,7	1,8
Comercio minorista	3,6	-9,1	6,1	-7,7	2,6	2,1	1,3
Transporte y logística	2,5	-27,5	15,5	25,8	3,1	2,8	1,7
Hostelería	3,4	-55,3	46,6	47,8	17,3	4,8	2,7
Información y comunicaciones	5,4	-4,8	8,4	12,4	5,0	3,2	4,6
Actividades inmobiliarias <sup>1</sup>	3,4	-2,6	4,6	16,8	5,4	4,5	5,5
Act. profesionales y administrativas	5,6	-11,7	12,0	12,3	1,2	3,7	4,8
Servicios sociales y ocio	3,1	-20,8	1,5	13,4	6,3	2,8	1,8
<b>Total economía</b>	2,7	-10,9	6,7	6,2	2,7	2,8	2,3
<b>PIB turístico<sup>2</sup></b>	4,6	-54,9	37,4	58,6	7,6	6,0	3,4

**Notas:** Las cifras sombreadas en azul y gris más fuerte son estimaciones y previsiones propias. (1) Actividades inmobiliarias sin alquileres imputados. (2) El PIB turístico se presenta separado, puesto que la demanda turística incluye actividades en varios sectores (hostelería, comercio, transporte, etc.). Datos del PIB turístico desde 2016.

**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del INE y de previsiones propias.

## La visión sectorial y el informe Draghi

A grandes rasgos, el plan Draghi analiza la situación de sectores claves de la economía europea, como el automóvil, el farmacéutico y, en el seno del tecnológico, las tecnologías verdes en el marco del reto de mantener la competitividad en el siglo XXI. Draghi resalta el desafío que suponen la dependencia de las energías fósiles, generalmente importadas, y la fragmentación de los mercados de capital en Europa. Subraya la necesidad de que el continente impulse su competitividad a través de la integración de los mercados de capitales, mayores niveles de inversión pública a escala europea y una aceleración de la transición climática.

Una lectura sectorial del estado de la economía española muestra que, aunque España comparte muchos de los desafíos delineados por Draghi —especialmente en relación con el sector automovilístico y la fragmentación de los mercados de capitales—, el país está en una posición relativamente mejor en lo que concierne al reto energético. Para Draghi, una fuente del estancamiento reciente de la economía europea, y particularmente de las manufacturas, son los elevados costes energéticos. En este ámbito, España se desmarca, ya que goza de unos costes energéticos bajos en comparación con los de los competidores europeos, y ello está impulsando las manufacturas. Sin embargo, esto no debe llevar a la complacencia: es crucial que España continúe invirtiendo en energías renovables, un sector en el que las condiciones climáticas favorables nos otorgan una ventaja competitiva, potencialmente abriendo el camino a una nueva industria de exportaciones.

## El informe Draghi resalta el desafío de aumentar la competitividad y la necesidad de inversión para adaptar sectores claves de la economía

Uno de los desafíos más importantes subrayados por el informe Draghi, y que afecta de lleno a la economía española, es el de la **industria automovilística**. Si bien ha mostrado signos de recuperación tras el *shock* energético y la crisis de suministros, enfrenta una presión creciente por la transición hacia la movilidad eléctrica y el fuerte incremento de la competencia de otros grandes productores como China. El plan Draghi enfatiza que, para que el sector automotriz europeo y español sea competitivo a nivel global, es fundamental afrontar esta transición. Esto requerirá no solo un aumento de la inversión en I+D, sino también un marco regulatorio que promueva simultáneamente la innovación y la competitividad.



Industria automovilística

## El sector de automoción en España: el reto de mantener la competitividad en el nuevo ecosistema global

El sector de automoción es clave en el tejido productivo de nuestro país, no solo por su aportación al crecimiento del PIB y a la creación de empleo, sino también por su contribución positiva a la balanza comercial y su elevada capacidad de innovación. Con unas plantas de producción muy eficientes y automatizadas y una mano de obra altamente cualificada, el sector disfruta de una posición destacada a nivel mundial. Una vez superado el entorno adverso de los últimos años, marcado por los problemas de aprovisionamiento en los mercados internacionales de *inputs* esenciales como microchips y semiconductores, y los aumentos de precios y tipos de interés, el sector intenta encontrar su lugar en el nuevo ecosistema de la automoción mundial. En un momento en el que prima la transformación tecnológica hacia la electrificación, el futuro del sector pasa por el desarrollo y la implantación de actividades de alto valor añadido, ligadas a la movilidad autónoma, conectada y eléctrica.

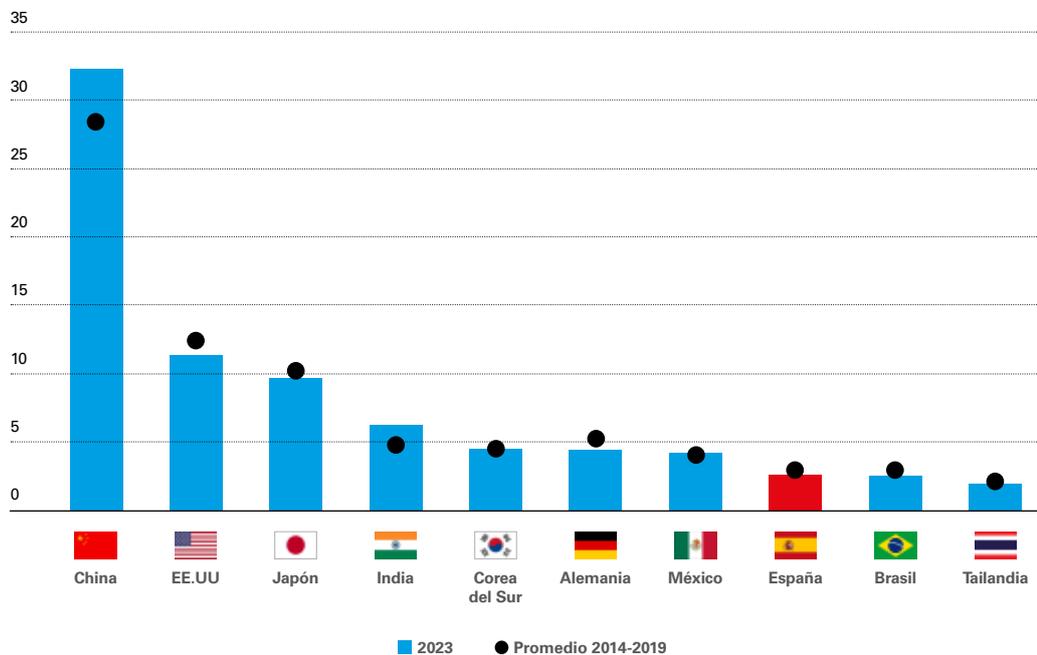
### La automoción, un sector estratégico de la economía española

El sector de automoción de España no solo juega un papel fundamental en el tejido productivo de nuestro país, sino que también es uno de los más potentes del mundo. En 2023, España fabricó más de 2,45 millones de vehículos y se colocó como el segundo productor de Europa, solo superada por Alemania. Además, es el primer productor europeo de vehículos comerciales, el segundo de turismos y el cuarto de componentes.

**En 2023, España fabricó más de 2,45 millones de vehículos y se colocó como el segundo productor de Europa, solo superada por Alemania**

## Producción de turismos y vehículos comerciales por países

(% sobre el total mundial)



Nota: Datos en número de vehículos fabricados.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de OICA.

España es el octavo productor de vehículos del mundo, con una cuota del 2,6%. La cifra supone una ligera caída (3 décimas) respecto al periodo prepandemia (promedio 2014-2019), pero contrasta con los descensos más intensos, en torno a 1 punto, anotados por otras potencias como Alemania o EE. UU. De hecho, entre los principales productores del mundo, solo México, India y, sobre todo, China han aumentado su cuota. En cuanto a la contribución directa del sector de la automoción al VAB,<sup>12</sup> España se sitúa, con un 1,1%, por debajo del promedio de la UE (1,7%) y muy lejos de Alemania (4,1%), si bien es uno de los pocos países donde la automoción no ha perdido peso respecto a 2014-2019.

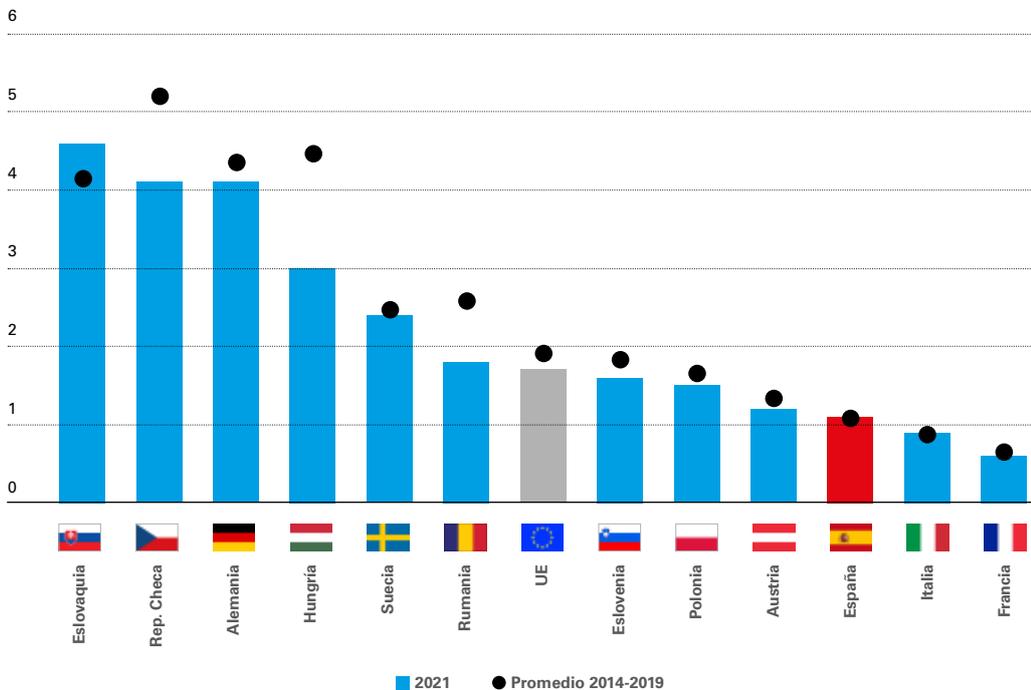
<sup>12</sup> Incluye la fabricación de vehículos de motor, remolques, semirremolques y componentes (CNAE 29). Datos de Eurostat de 2021.





## Peso del VAB de automoción en la UE

(% sobre el VAB total de cada economía)



Notas: Vehículos de motor, remolques, semirremolques y componentes. Datos a precios corrientes.  
Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de Eurostat.

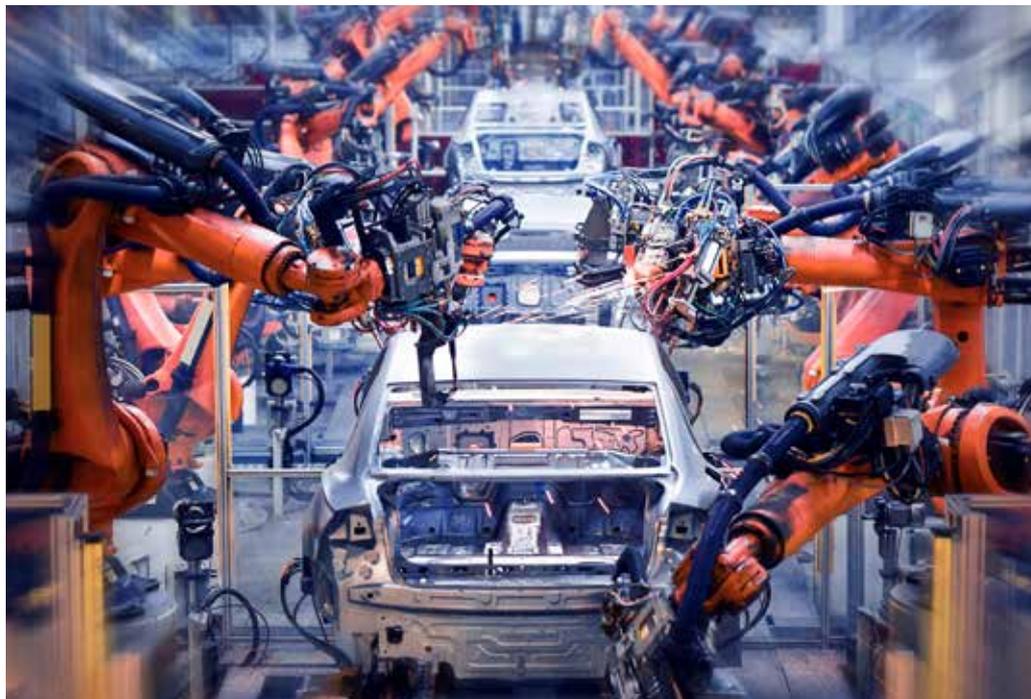
## La importancia del sector de automoción no solo se refleja en su contribución directa al PIB y al empleo, sino también en su interacción con otras actividades y en su elevada intensidad innovadora

Dentro de la industria manufacturera española, el sector de automoción<sup>13</sup> es el tercero en importancia, por detrás del agroalimentario y la fabricación de productos metálicos, y aporta el 8,6% del VAB y el 6,9% del empleo manufacturero<sup>14</sup> (8,9% y 8,0%, respectivamente, en el periodo 2014-2019).

La actividad en el sector de la automoción genera un aumento de la demanda a otros sectores de actividad. Según el análisis de las tablas *input-output*, el efecto arrastre (multiplicador económico) del sector es muy importante: por cada euro generado directamente por la automoción, se generan aproximadamente 0,8 euros adicionales en el conjunto de la economía. Entre los consumos intermedios que más demanda el sector destacan los productos metálicos (12,8% del total), comercio, tanto mayorista como minorista (7,5% y 5,0%, respectivamente), caucho y plásticos (5,1%) y metalurgia (4,0%). Así pues, teniendo en cuenta el efecto directo e indirecto, el VAB del sector de la automoción representa el 1,9% del VAB total de la economía española.

<sup>13</sup> Incluye el grupo CNAE 29: fabricación de vehículos de motor, remolques, semirremolques y componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor.

<sup>14</sup> Datos de 2021 de la Contabilidad Nacional: VAB en términos corrientes y empleo en términos de puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo (PTETC).



El sector de automoción es uno de los mayores inversores en I+D+i de la economía, lo que sitúa sus plantas de producción entre las más eficientes y automatizadas de Europa: cuentan con 1.199 robots industriales por cada 10.000 empleados, cifra solo ligeramente inferior a la de Alemania (1.213).<sup>15</sup> Es el tercer sector que más gasta en actividades innovadoras, con el 9,3% del gasto total, solo por detrás de las actividades relacionadas con la información y las comunicaciones (telecomunicaciones, programación, consultoría y otras actividades informáticas) y las actividades profesionales, científicas y técnicas (servicios de I+D y otros).<sup>16</sup> La intensidad de innovación (gasto en innovación sobre cifra de negocios) alcanza el 2,5% en la fabricación de vehículos de motor, muy por encima de los registros para el conjunto de la economía o de la industria (0,9% y 1,0%, respectivamente). Todo ello coloca al sector entre los más productivos de Europa: cada trabajador produce una media de 15,5 vehículos al año, cifra que triplica la media de la UE.<sup>17</sup> Dentro de la economía española, el sector es uno de los más productivos: la productividad real por hora trabajada es un 19,5% superior a la del conjunto de la economía.<sup>18</sup>

**La producción del sector de automoción está muy orientada a los mercados exteriores: 9 de cada 10 vehículos fabricados en España se exportan**

<sup>15</sup> Datos de International Federation of Robotics (2022).

<sup>16</sup> INE (2023): Encuesta de innovación en las empresas, año 2022. El gasto en innovación incluye el gasto en I+D, ingeniería, diseño y otros trabajos creativos, actividades de *marketing* y valor de marca, relacionadas con la propiedad intelectual, de formación de los empleados, desarrollo de *software* y actividades relacionadas con las bases de datos y adquisición y arrendamiento de activos tangibles usados en innovación.

<sup>17</sup> Datos de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA).

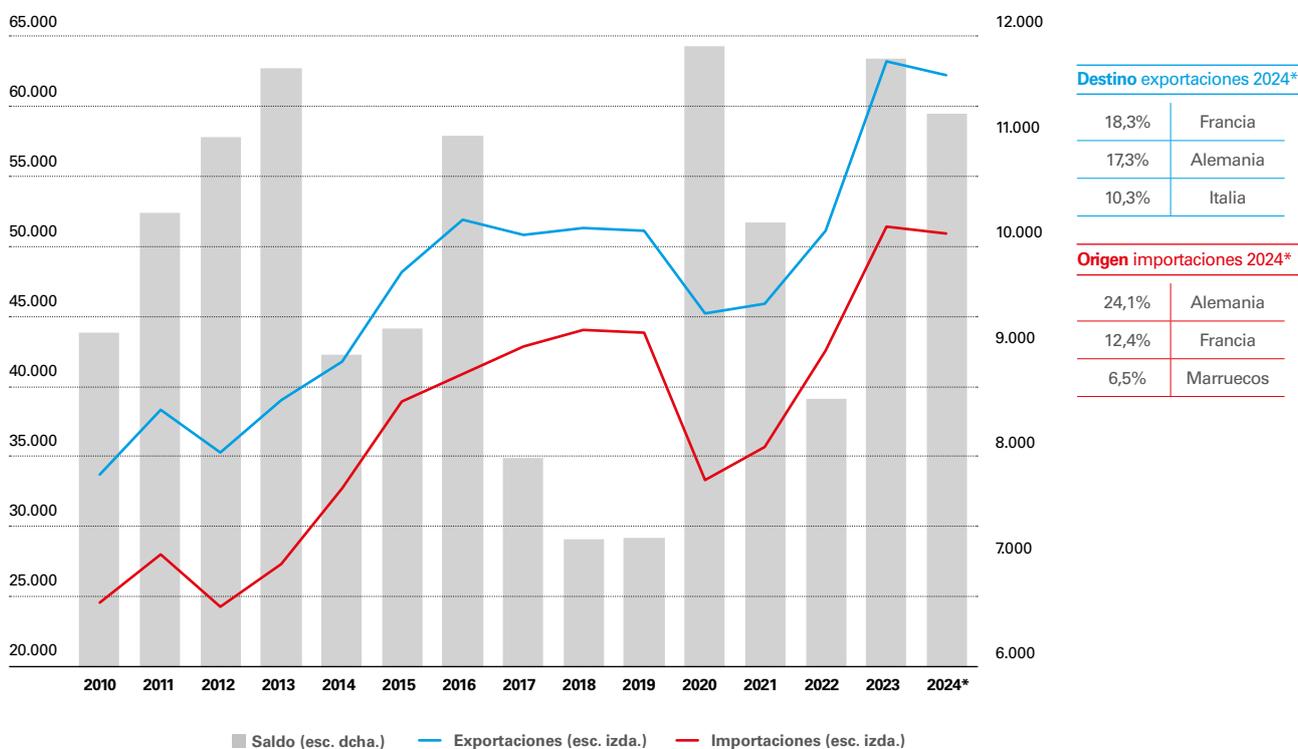
<sup>18</sup> Datos de Contabilidad Nacional del año 2022.



El sector de automoción español está muy orientado a la exportación: en 2024 (datos acumulados de 12 meses hasta agosto), el 89,4% de los vehículos fabricados en España se destinaron al mercado exterior, un porcentaje que, incluso, ha aumentado en los últimos años (+8 p. p. respecto al promedio de 2014-2019). En valor, las exportaciones del sector (CNAE 29) alcanzaron los 62.184 millones de euros en términos anualizados hasta julio, cifra que representa el 16,3% de las exportaciones de bienes totales y el 4,0% del PIB. En torno a dos terceras partes de las exportaciones del sector se dirigen a nuestros socios de la UE, sobre todo a Francia y Alemania.

## Comercio exterior de automoción

Millones de euros



Notas: CNAE 29. (\*) Acumulado de 12 meses hasta julio.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de DataComex.

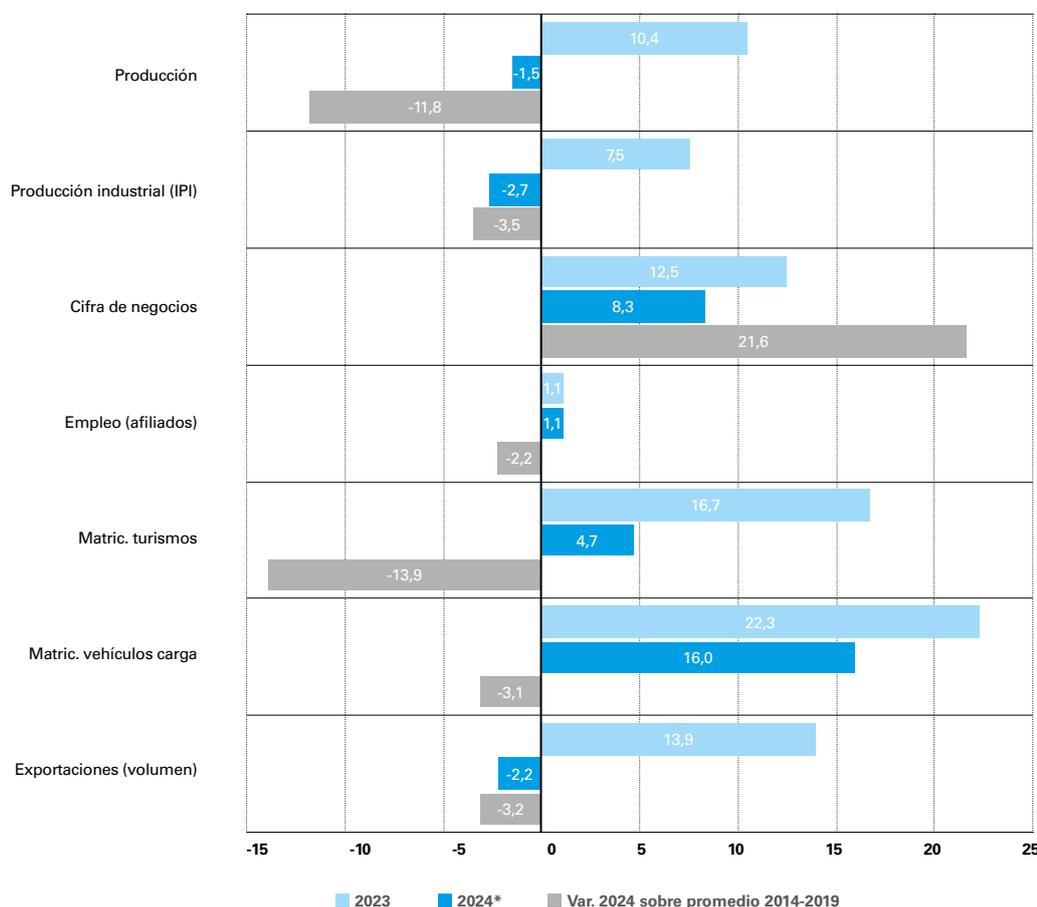
En consecuencia, solo uno de cada cinco vehículos vendidos en España (en concreto, el 21,7% en 2023) es de fabricación nacional; el resto se importa principalmente de países de la UE. A esto hay que añadir que en los últimos años se ha incrementado la llegada de vehículos a través de España como puerta de entrada a otros mercados europeos, lo que se reflejaría tanto en los datos de importaciones como de exportaciones. En cualquier caso, la balanza comercial del sector arroja un elevado superávit que, en términos acumulados de 12 meses hasta julio, ascendió a 11.267 millones de euros, el 0,7% del PIB.

## Evolución reciente del sector de automoción

Tras sufrir los estragos de la crisis pandémica en 2020-2021, con la consiguiente paralización de la actividad, el sector de la automoción ha demostrado una notable capacidad de reactivación en los últimos años, incluso en un contexto cargado de dificultades que limitaron (i) la capacidad productiva de nuestras fábricas, debido a los problemas de aprovisionamiento de algunos componentes o la incertidumbre derivada de las guerras en Ucrania y en Oriente Próximo, y (ii) la capacidad de demanda de los potenciales compradores, dadas las subidas de precios y de tipos de interés. En consecuencia, la vuelta a la normalidad prepandemia no ha sido completa.

## Indicadores del sector de automoción

Variación interanual (%)



Nota: (\*) Acumulado en el año hasta el último dato disponible.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de ANFAC, del INE y del MISSM.

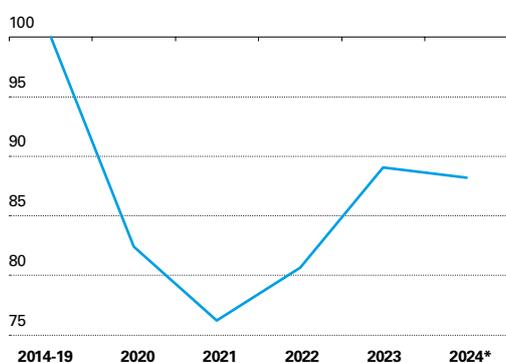
**En general, todos los indicadores del sector están evolucionando de forma positiva en los últimos años, si bien se observa una cierta pérdida de dinamismo a lo largo de 2024**



En primer lugar, tras tocar suelo en 2021, cuando se fabricaron poco más de 2 millones de vehículos, la cifra más baja desde 2012, la producción del sector retomó la senda positiva, con crecimientos del 5,8% y 10,4% en 2022 y 2023, respectivamente. Sin embargo, entre enero y agosto de este año, lastrada fundamentalmente por la debilidad de los mercados europeos, acumuló una caída del 1,5% interanual hasta cerca de 2,43 millones de vehículos (dato en términos anualizados). En consecuencia, la producción todavía está lejos de los niveles anteriores al estallido de la pandemia, en concreto un 11,8% por debajo del promedio de 2014-2019. Por segmentos, el descenso de la fabricación en los ocho primeros meses del año se concentra en los vehículos comerciales e industriales, que representan el 19% del total y cayeron un 12,9% interanual, contrarrestando el leve aumento de la producción de turismos (1,6%).

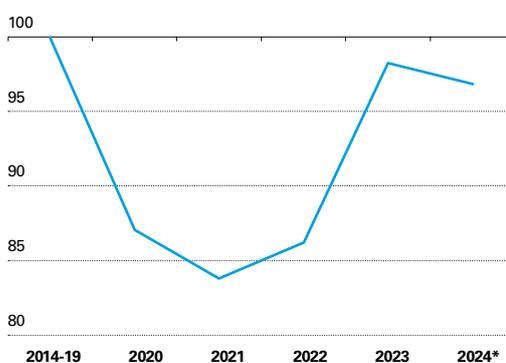
## Producción de vehículos

Índice (100 = promedio 2014-2019)



## Exportación de vehículos

Índice (100 = promedio 2014-2019)



Nota: (\*) Acumulado de 12 meses hasta agosto.  
Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de ANFAC.

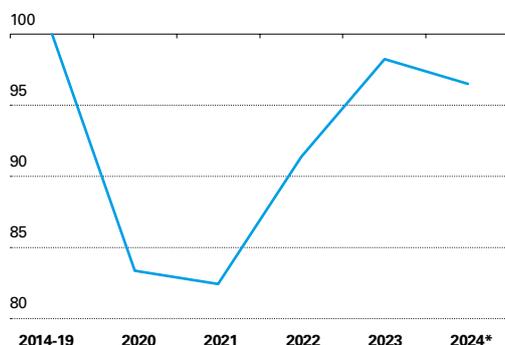
Dado que la mayor parte de la producción se exporta, no sorprende que las exportaciones de vehículos tengan una evolución similar. Tras crecer un notable 13,9% en 2023, entre enero y agosto de este año quebraron la senda positiva y anotaron un retroceso del 2,2% interanual, afectadas por el estancamiento del mercado en los principales países de destino<sup>19</sup> (las matriculaciones cayeron en dicho periodo un 0,3% en Francia y un 0,5% en Alemania). Del poco más de 1,42 millones de vehículos exportados hasta agosto, la mayor parte (1,14 millones) fueron turismos, cuyas ventas crecieron un 1,8%, en contraste con el fuerte retroceso sufrido por las exportaciones de vehículos comerciales e industriales (-16,0%).

<sup>19</sup> Otro factor que puede estar condicionando la evolución de las exportaciones de vehículos es el escaso avance en la producción de modelos alternativos, un tema que más adelante analizaremos con algo más de detalle.

**Del poco más de 1,42 millones de vehículos exportados hasta agosto, la mayor parte (1,14 millones) fueron turismos, cuyas ventas crecieron un 1,8%**

### IPI de automoción

Índice (100 = promedio 2014-2019)



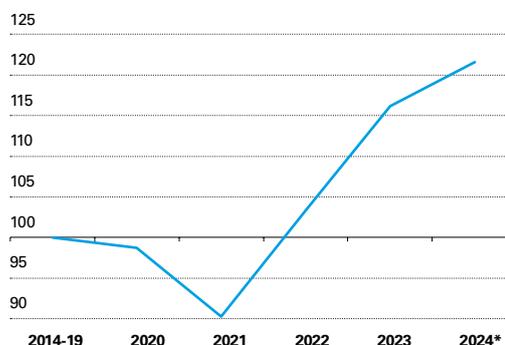
Notas: Grupos CNAE 29.

(\*) Promedio de 12 meses hasta agosto.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos del INE.

### Cifras de negocio de automoción

Índice (100 = promedio 2014-2019)



Notas: Grupos CNAE 29.

(\*) Promedio de 12 meses hasta julio.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos del INE.

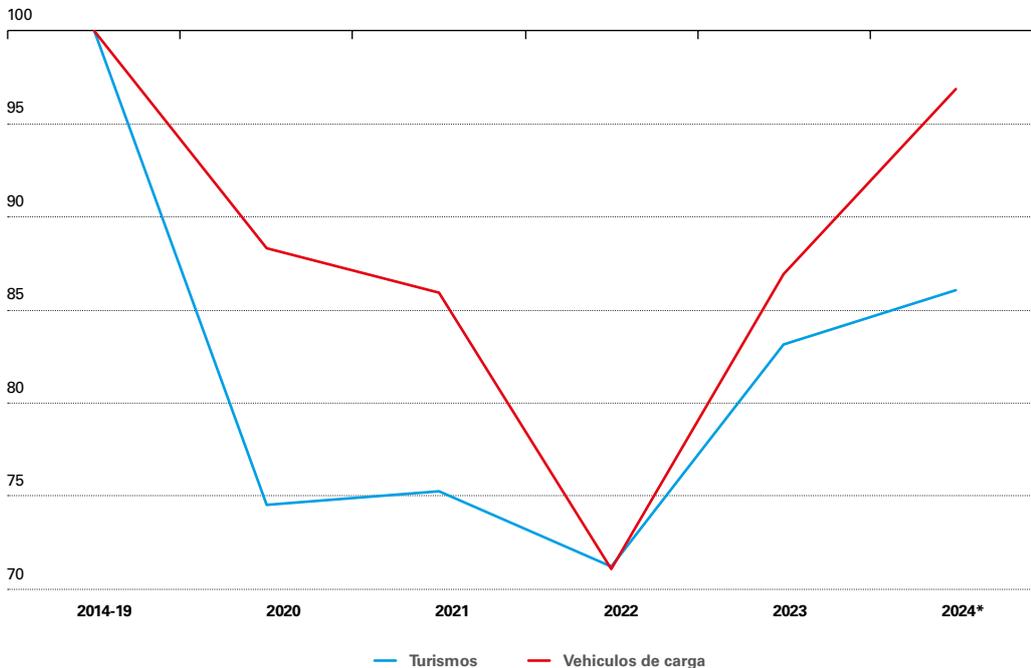
**El índice de producción industrial de fabricación de vehículos de motor ha caído este año un 2,7% interanual hasta agosto, pero la cifra de negocio ha crecido un 8,3% interanual en enero-julio**

En términos del índice de producción industrial (IPI), que mide la evolución del valor añadido en las ramas industriales, la actividad del sector muestra una evolución algo más favorable, gracias a una combinación de varios factores relacionados entre sí: (i) mejora en la calidad de los vehículos fabricados, lo que fortalece la reputación de las marcas y la satisfacción de los clientes, contribuyendo a un aumento de la demanda, lo que tira, a su vez, de la oferta; (ii) mejora en la eficiencia de la producción (con enfoque en la eficiencia energética, la seguridad y la digitalización), con el consiguiente efecto positivo sobre la productividad, y (iii) recuperación gradual de los márgenes empresariales tras la pandemia (gracias a la optimización de los procesos, la reducción de los costes de las materias primas y la recuperación de la demanda), lo que está permitiendo a las empresas acometer las costosas inversiones en innovación y tecnología. En definitiva, el IPI de fabricación de vehículos de motor encadenó dos años de fuertes crecimientos en 2022 y 2023 (un 10,8% y un 7,5%, respectivamente), una senda que se ha visto quebrada en 2024 (cayó un 2,7% interanual hasta agosto), de modo que aún está un 3,5% por debajo de los niveles de 2014-2019. En el caso de la cifra de negocio, que mide la facturación en términos monetarios (y, por tanto, se ve afectada por los altos crecimientos que han registrado los precios en los últimos años), la evolución está siendo bastante mejor que la comentada para el IPI, con un intenso crecimiento en 2023 (12,5%) y algo más moderado en enero-julio de este año (8,3% interanual), con lo que supera ampliamente, en cerca de un 22%, los niveles prepandemia.



## Matriculación de vehículos

Índice (100 = promedio 2014-2019)



Nota: (\*) Acumulado de 12 meses hasta septiembre.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de ANFAC.

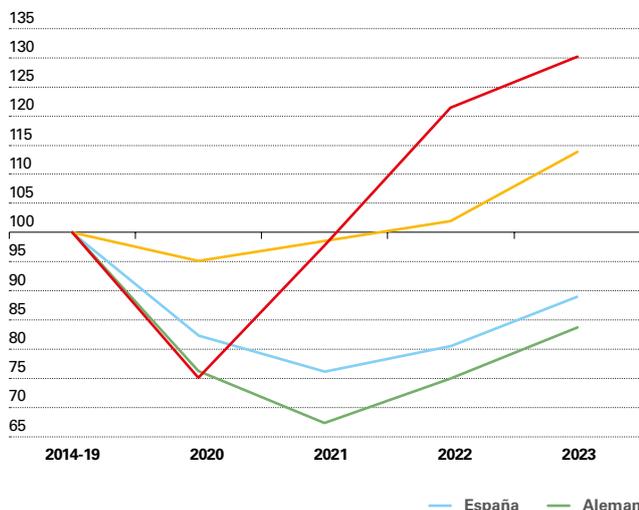
Por el lado de la demanda, las ventas en el mercado interno (matriculaciones) iniciaron su recuperación en 2023, con un año de retraso respecto a la producción, y todavía no han vuelto a los niveles de 2014-2019. Por segmentos, destaca negativamente la debilidad de las ventas de turismos, que siguen un 13,9% por debajo del promedio de 2014-2019, en términos anualizados hasta septiembre. Por el contrario, en el caso de los vehículos de carga, la distancia es mucho menor (-3,1%).

## La evolución renqueante de la producción y las ventas del sector de automoción en España es similar a la que vienen registrando otros mercados maduros, como Alemania

Tal y como se observa en los gráficos de la siguiente página, la evolución de la producción y las ventas del sector de la automoción es similar a la que viene registrando Alemania, nuestro principal competidor europeo, pero contrasta claramente con el tono mucho más positivo de otros importantes actores en el panorama internacional, como India y China. Esto confirma que estamos asistiendo a un desplazamiento del protagonismo en la industria automotriz mundial desde los tradicionales líderes de las últimas décadas (EE. UU., eurozona o Japón) hacia las economías emergentes, como las mencionadas China e India, que se han convertido en verdaderas potencias, pero donde también despuntan Brasil o México.

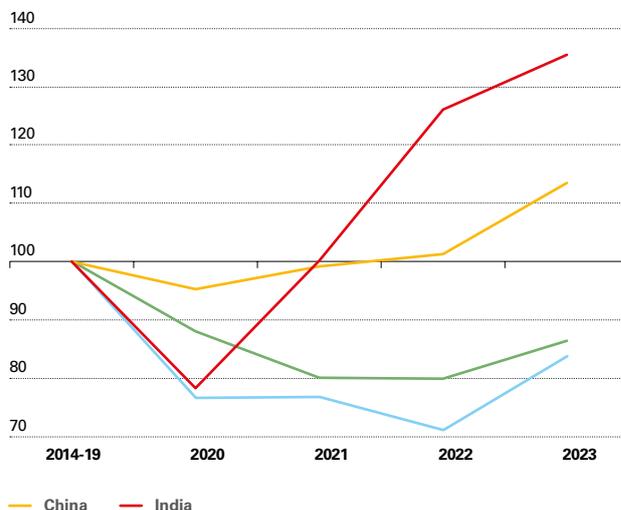
### Producción de vehículos por países

Índice (100 = promedio 2014-2019)



### Matriculación de vehículos por países

Índice (100 = promedio 2014-2019)



Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de OICA.

## El empleo en el sector de la automoción, muy dañado durante la pandemia, se está recuperando con fuerza en los últimos años

Una vez superada la pandemia, la recuperación de la producción y las ventas del sector de automoción se han ido trasladando al empleo, si bien no se han recuperado aún los niveles prepandemia. Así, tras crecer un 1,1% en 2023 y otro 1,1% interanual entre enero y septiembre de este año, el volumen de afiliados a la Seguridad Social (en promedio de los últimos 12 meses) está un 2,2% por debajo de los registros de 2014-2019.<sup>20</sup>

### Perspectivas favorables para la automoción en España, pero con alguna asignatura pendiente

De cara a 2025, las perspectivas del sector de automoción son positivas en un contexto en que la economía española mantendrá un notable dinamismo, aunque algo inferior al de este año. Prevemos un crecimiento del PIB del 2,3%, frente al 2,8% estimado para 2024, apoyado en el empuje de la demanda interna, tanto del consumo de los hogares, gracias a la progresiva recuperación de su poder adquisitivo y una sólida posición financiera, como de la inversión, aupada por unas condiciones de financiación más favorables y un mayor despliegue de los fondos NGEU. Todo ello, junto con la necesidad de renovar el envejecido parque móvil (la edad media se situó en 14,2 años en 2023, una de las más altas de Europa, con una media de 12,3 años),<sup>21</sup> seguirá impulsando la demanda de vehículos.

<sup>20</sup> Si consideramos el empleo efectivo (afiliados, descontados los trabajadores que aún se encuentran en ERTE), la distancia con el promedio de 2014-2019 es algo mayor, del 3,0%.

<sup>21</sup> Dato de ANFAC para España (2023) y de ACEA para Europa (2022). Resulta preocupante que casi la mitad de los vehículos que circulan en España tengan 15 o más años de antigüedad. ANFAC señala que por cada turismo nuevo matriculado en 2023, se vendieron cerca de 1,3 turismos de más de 10 años, desviando el mercado hacia vehículos de mayor antigüedad, lo que retrasa la renovación del parque y dificulta el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones contaminantes.



<sup>22</sup> Para más información, véase el artículo «El sector del automóvil en España: estratégico y en transformación», incluido en el *Informe Sectorial Industria Manufacturera 2021*.

<sup>23</sup> Véase el artículo «Draghi propone una política industrial europea como motor frente a los retos de las próximas décadas» en el *Informe Mensual* del pasado mes de octubre.

<sup>24</sup> Comisión Europea (2024): *The future of European competitiveness*. Los costes de producción de vehículos, principalmente energéticos y laborales, son aproximadamente un 30% más elevados en la UE que en China, mientras que, en términos de tecnología, los fabricantes chinos están por delante en todos los ámbitos, incluidos el rendimiento de los vehículos eléctricos, el *software* o el tiempo de desarrollo de los nuevos modelos.

<sup>25</sup> Banco de España (2024): *El auge del coche eléctrico en China y su impacto en la Unión Europea*, Boletín Económico 2024/T4.

Sin embargo, algunos factores siguen condicionando el futuro de la automoción. Desde hace unos años, el sector se enfrenta a nivel mundial a importantes cambios, derivados principalmente de nuevas prioridades, como la sostenibilidad climática o la conectividad/digitalización.<sup>22</sup> Con el fin de mantener su elevada capacidad competitiva en un mercado cada vez más global, las empresas se ven obligadas a adaptarse y la innovación se convierte en el elemento diferenciador. En este contexto, los fondos europeos NGEU, cuyos ejes principales son, precisamente, la transición ecológica y la digitalización, están movilizando una cantidad ingente de recursos a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), y son una palanca fundamental para lograr la transformación del sector.

## La implantación de la tecnología eléctrica en la automoción es un elemento básico para avanzar en la descarbonización de la economía y en la lucha contra el cambio climático

Las políticas climáticas de la UE fijan ambiciosos objetivos para el transporte por carretera y la producción de vehículos, pero la adaptación está siendo lenta. Como señala el informe Draghi,<sup>23</sup> recientemente publicado, la cadena de suministro de la automoción en la UE sufre importantes brechas competitivas frente a los principales competidores, tanto en términos de costes como de tecnología.<sup>24</sup> Por un lado, China está avanzando mucho más rápido y disfruta de (i) menores costes, derivados, principalmente, del control integral de la cadena de suministros (sobre todo en lo referente a la fabricación de baterías), las políticas de apoyo gubernamental en las distintas fases de producción y el temprano desarrollo del vehículo eléctrico en el país (el Gobierno lo considera estratégico desde comienzos de la década de los 2000),<sup>25</sup> y de (ii) una ventaja tecnológica, gracias a conocimientos técnicos y economías

de escala. En el caso de EE. UU., se ha optado por grandes medidas de estímulo (*Inflation Reduction Act*) y la introducción de barreras comerciales. En general, la mayor regulación y la falta de incentivos están lastrando la competitividad del sector en Europa frente a EE. UU. y China: según el informe Draghi, si no es capaz de adaptarse rápidamente al nuevo entorno, el sector de automoción europeo podría verse desplazado y llegar a perder más del 10% de la producción en los próximos cinco años.

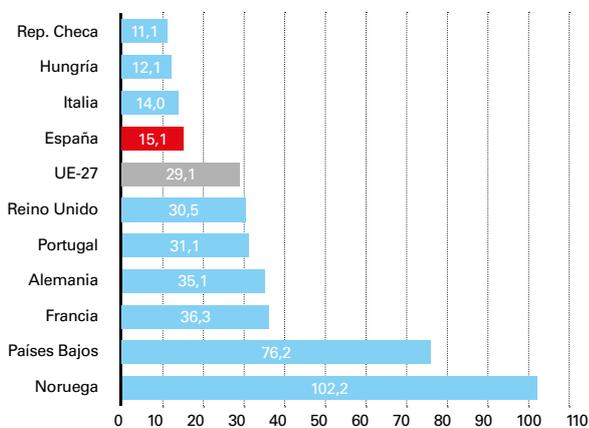
En el caso de España, nos encontramos muy rezagados en materia de penetración del vehículo eléctrico e infraestructuras de recarga (véanse los siguientes gráficos). Por el lado de la oferta, si bien la producción de vehículos electrificados (eléctricos puros e híbridos enchufables) ha crecido notablemente en los últimos años, duplicándose entre 2020 y 2023, ha sufrido en 2024 un brusco frenazo, con un retroceso del 25,1% interanual entre enero y agosto hasta un total de 139.445 unidades, una cifra que representa el 8,8% de la producción total, frente al 11,4% de 2023. Por el lado de la demanda, las matriculaciones de vehículos eléctricos se redujeron entre enero y septiembre un 1,4% interanual hasta el 9,7% del total, frente al 11,1% de 2023.<sup>26</sup> En cuanto al parque de vehículos, en 2023 había 367.144 electrificados, lo que supone un incremento del 50,5% respecto al año anterior, si bien representan únicamente el 1,1% del parque total.

<sup>26</sup> Si consideramos solo los turistas, la cuota en los nueve primeros meses de 2024 es del 10,4%, prácticamente la mitad que en la UE (19,5%).

## La electrificación no termina de arrancar en España

### Indicador global de electromovilidad

Índice (100 = objetivo 2030)

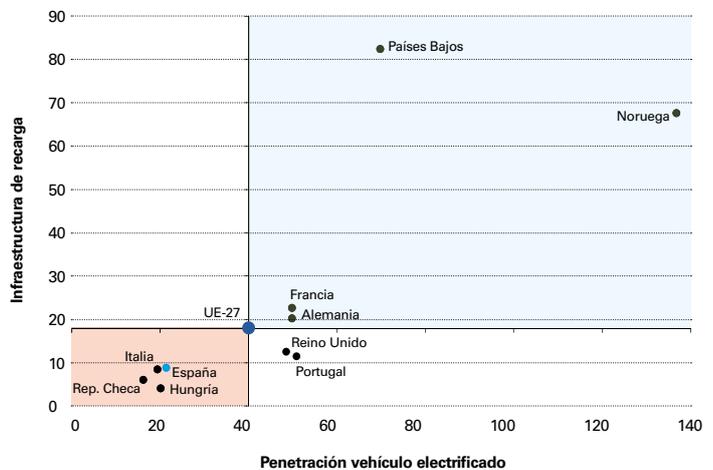


**Notas:** Resultado de la media del indicador de penetración de vehículo electrificado y el indicador de infraestructura de recarga, cada uno de los cuales muestra la distancia al objetivo (= 100) fijado para 2030. Datos del 2T 2024.

**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos de ANFAC.

### Componentes del indicador global de electromovilidad

Índice (100 = objetivo 2030 para cada indicador)



**Notas:** El área azul (roja) indica los países por encima (debajo) de la media europea en ambos indicadores; el resto muestra los países por encima de la media en solo uno de los indicadores. Datos del 2T 2024.

**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos de ANFAC.



Por lo que respecta a las infraestructuras de recarga, España contaba a finales del 2T 2024 con cerca de 35.700 puntos de carga de acceso público, 6.400 más que al cierre de 2023, pero muy lejos de los objetivos (63.500 para el final de 2024 y 300.000 para 2030); esto sitúa la ratio de puntos de carga por cada 1.000 personas en edad motorizable en 1,1, una de las más bajas de Europa.<sup>27</sup> Además, solo el 29% de esta infraestructura corresponde a una carga con potencia superior a 22 kW, cuando el objetivo era alcanzar este año el 51%:<sup>28</sup> este es un aspecto fundamental para (i) el despliegue del vehículo eléctrico como vehículo de «todo uso» y en trayectos de larga distancia y no exclusivamente como segundo vehículo para zonas urbanas, y (ii) avanzar en la electrificación del transporte pesado de mercancías y personas, cuyos vehículos comienzan a cargar en potencias más altas (a partir de 150 kW).

## Mejorar la infraestructura de recarga es fundamental para que la demanda de vehículos eléctricos despegue

Los avances en la infraestructura pública de recarga mejorarían la percepción del mercado, ya que todavía impera la cautela entre los potenciales compradores, preocupados fundamentalmente por la autonomía de los vehículos.<sup>29</sup> Por su parte, desde ANFAC señalan la importancia de ampliar el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (MOVES, cuya tercera edición finaliza el 31 de diciembre) y mejorar su eficacia con ayudas directas (cobro en el momento de la compra y no mediante subvenciones con el consiguiente retraso para el cliente)<sup>30</sup> y una fiscalidad adecuada.

<sup>27</sup> ANFAC (2024): Barómetro de la electromovilidad, segundo trimestre.

<sup>28</sup> Esto significa que 7 de cada 10 puntos de recarga son de baja potencia, lo que implica tiempos de recarga de al menos 3 horas. En cambio, solo el 6,8% de los puntos de recarga son de alta potencia (de al menos 150 kW), con tiempos de carga de entre 15 y 27 minutos.

<sup>29</sup> Otro hándicap es el elevado coste inicial de los vehículos, si bien es cierto que hay otros elementos por los que los consumidores estarían dispuestos a pagar un precio superior, como la diferenciación de marca o el liderazgo en materia ambiental o de seguridad.

<sup>30</sup> El tiempo de cobro de las ayudas del Plan MOVES III varía entre ocho meses y un año, dependiendo de la comunidad autónoma.

## El lugar de España en el nuevo ecosistema de la automoción mundial

La electrificación del sector de automoción supone un cambio radical en la tecnología, los procesos de producción y las capacidades y habilidades requeridas a la mano de obra. Surgen nuevas oportunidades de negocio y nuevos participantes, que realizan actividades de diseño, ingeniería o I+D –intensivas en conocimiento y con altos niveles de innovación tecnológica– y que abastecen al mercado con baterías, semiconductores o *software*. Y es que la electrificación está reconfigurando la cadena de valor del sector, desplazando el enfoque desde el *hardware* y las actividades más estandarizadas, como el ensamblaje de los vehículos, hacia el *software* y todo lo digital: desde 2015 el contenido de *software* por vehículo se ha triplicado y en 2030 podría representar hasta el 50% del valor de un automóvil.<sup>31</sup>

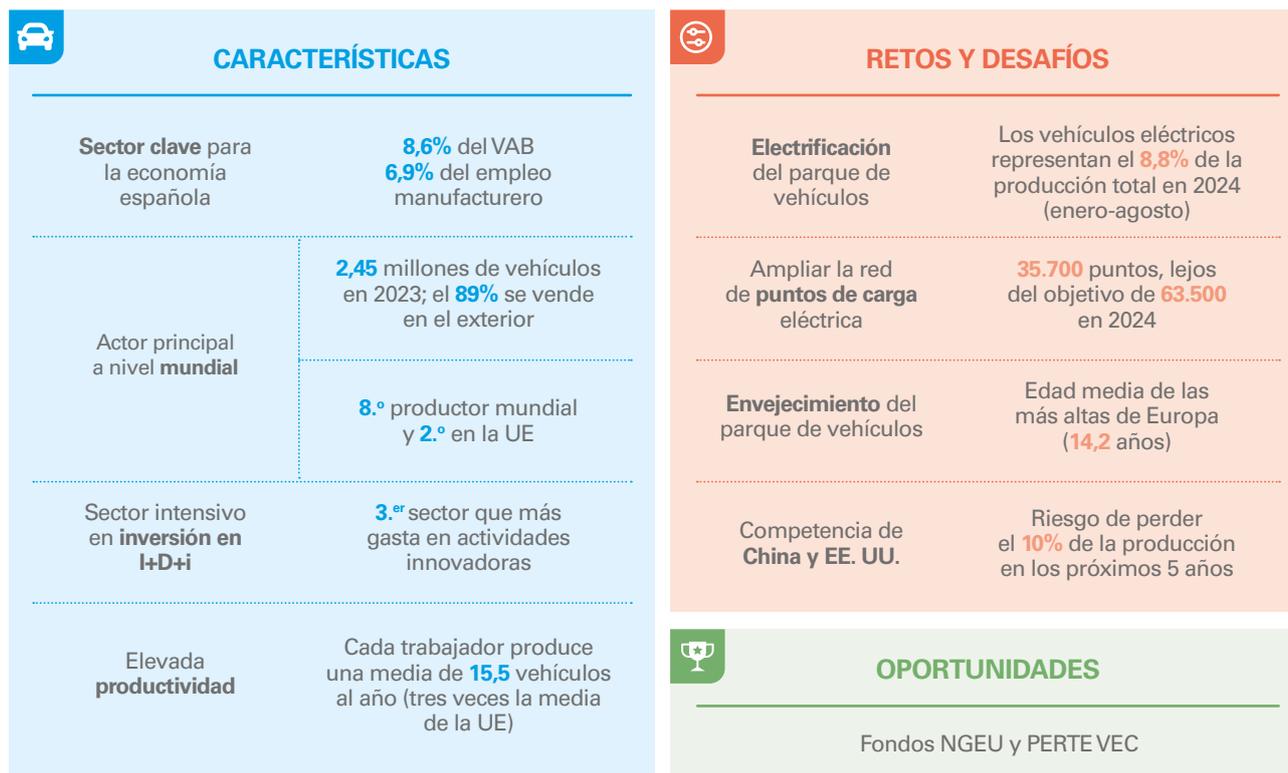
<sup>31</sup> McKinsey (2023): A road map for Europe's automotive industry e Informe Draghi.

La cadena de valor de las baterías es altamente dependiente de las materias primas y componentes procedentes de otras regiones, en particular de China, cuyas empresas suministran más del 70% de las celdas de baterías de iones de litio a nivel mundial. Esta circunstancia aumenta la vulnerabilidad ante posibles *shocks* o cuellos de botella que pudieran conducir a una situación similar a la vivida en 2020-2021 con la crisis de los microchips y semiconductores. Por ello, es de vital importancia para el sector salvaguardar los suministros cruciales, aumentando el *stock* de seguridad e implementando estrategias de doble abastecimiento, y mejorar la circularidad de las cadenas de suministro: la integración vertical de la producción de baterías podría reducir considerablemente la brecha de costes de los fabricantes europeos respecto a sus competidores chinos, pero para ello es necesaria la construcción de un elevado número de gigafactorías, así como plantas de fabricación de semiconductores.<sup>32</sup> Todo ello redundará en una mayor proporción de VAB local en componentes críticos de los vehículos eléctricos, con la consiguiente generación de empleos de calidad y crecimiento económico.

<sup>32</sup> McKinsey (2023): A road map for Europe's automotive industry. Según este estudio, la brecha entre la oferta y la demanda europea de baterías podría alcanzar el 40% en 2030, por lo que se necesitarían 20 gigafactorías adicionales y 37 nuevas plantas de fabricación de semiconductores, con una inversión conjunta de más de 200.000 millones de euros.

## Industria española del automóvil

El reto de mantener la competitividad en el nuevo ecosistema global





**¿Qué papel jugará España en la nueva cadena de valor?** Nuestro país debe promover un entorno competitivo que garantice la presencia de todos los eslabones de la cadena de valor del vehículo electrificado y conectado,<sup>33</sup> posicionándose especialmente en las fases más críticas y de mayor valor añadido, como la extracción y refinado de litio, la fabricación de celdas/baterías de iones de litio, la extracción de materiales semiconductores o la fabricación de microchips, motores eléctricos y componentes electrónicos. Para ello hay que implantar gigafactorías, impulsar la producción de componentes electrónicos y apostar por la tecnología y el conocimiento, la digitalización en la cadena de producción y el establecimiento de centros de desarrollo tecnológico.

Con estos objetivos sobre la mesa, en los últimos años se están produciendo movimientos en el sector, con el apoyo de las ayudas vinculadas al PERTE VEC (proyecto estratégico para la recuperación y transformación económica para el desarrollo del vehículo eléctrico y conectado), cuyo objetivo es «integrar a las empresas españolas en las grandes cadenas de valor de la industria de la automoción y la movilidad, posicionando a España en Europa y el mundo como nodo central de los grandes vectores de transformación del sector». En la primera convocatoria del PERTE se concedieron 793 millones de euros a proyectos como las gigafactorías, mientras que, en la segunda convocatoria, que está a punto de completarse, se han concedido 609 millones de euros a distintos proyectos relacionados con la fabricación de una nueva generación de vehículos eléctricos en nuestro país. A esta cantidad, se suman otros 40 millones de euros aprobados el pasado mes de septiembre. Actualmente está en marcha la convocatoria de ayudas del PERTE VEC III, dotadas con 200 millones de euros, y el Gobierno tiene previsto lanzar una cuarta convocatoria, dotada con 1.250 millones de euros, antes de que finalice 2024.

<sup>33</sup> ANFAC y SERNAUTO (2023): Nuevos retos del sector de la automoción en España.

## Mapa de fábricas de automóviles con modelos en producción y adjudicados

Exclusiva europea	
Exclusiva mundial	
Versiones electrificadas	
Fin producción 2024	
Nuevo	

<b>1</b> Vigo - Stellantis
Peugeot 301
Peugeot 2008
Citroën C-Elyse
Citroën Berlingo y Berlingo Van
Toyota Proace City
Fiat Dobló
Opel Combo Life y Cargo
Peugeot Rifter/Partner
Ensamblaje baterías

<b>2</b> Santander - Nissan
Componentes Nissan

<b>3</b> Santander - Daimler truck
Chasis Mercedes-Benz OC 500

<b>4</b> Vitoria - Mercedes Benz
Vito
Clase V

<b>5</b> Pamplona - Volkswagen
Talgo
Polo
T-Cross
Skoda Epiq (2026)

<b>6</b> Barcelona - SEAT / Audi / Cupra
Seat y Cupra León 5D y Sportstourer
Audi A1
Seat Arona
Cupra Formentor
Seat Ibiza
Cajas de cambio

<b>7</b> Barcelona - Hispano Suiza
Carmen
Carmen Boulogne



<b>8</b> Zaragoza - Stellantis
Opel Crossland
Citroën C3 Aircross
Opel Corsa
Peugeot 208
Lancia Ypsilon
Ensamblaje baterías

<b>9</b> Palencia - Renault
Austral
Megane
Espace
Rafale (2024)
Symbioz (2024)

<b>10</b> Valladolid - Renault / Mitsubishi
Captur
Mitsubishi ASX

<b>11</b> Valladolid - Renault
Motores diésel K9 e híbrido Austral
Motores gasolina H4Bt y H5f

<b>12</b> Ávila - Nissan
Componentes Nissan

<b>13</b> Valladolid - IVECO
Daily chasis cabina

<b>14</b> Madrid - IVECO
IVECO S-WAY
IVECOT-WAY
IVECO X-WAY

<b>15</b> Madrid - Stellantis
Citroën C4 X
Citroën C4
Ensamblaje baterías (2024)

<b>16</b> Valencia - Ford
Transit Connect Toumeo Connect
Motores EcoBoost (Gasolina)
Kuga
Ensamblaje baterías

<b>17</b> Barcelona - Ebro / Chery / Omoda
Omoda 5 (2024)
Omoda 7 (2024)
Ebro pick-up (2024)
Ebro Van (202X)

<b>18</b> Sevilla - Renault
Cajas de cambios y cajas reductoras RDO y BD45 Renault

Notas: Información a mayo de 2024.  
Fuente: ANFAC.



Por otro lado, la guerra comercial que están librando la UE y China, con la fijación de aranceles a los vehículos eléctricos chinos,<sup>34</sup> contrasta con los planes de algunos países (España entre ellos) para atraer a empresas chinas que produzcan en Europa, con la contrapartida de poder sortear los aranceles, pero también operar cerca de los mercados finales, aprovechar las ventajas específicas de la ubicación y mejorar la imagen de marca de cara a los consumidores locales.

En definitiva, el sector de automoción en España enfrenta desafíos globales como la transición hacia la movilidad sostenible, la electrificación y la digitalización de los vehículos. Para abordar estos retos, cuenta con capacidades tecnológicas avanzadas, una mano de obra altamente cualificada y una fuerte red de proveedores. La innovación juega un papel crucial, impulsada por la inversión en I+D y la colaboración con centros tecnológicos. En cuanto a las políticas de la UE, el informe Draghi subraya la necesidad urgente de reformas y nuevas estrategias para revitalizar el sector de automoción en Europa y mantener el liderazgo en la transición hacia la movilidad eléctrica y digital. Entre otras, propone: (i) implementar medidas para reducir los costes de producción y fomentar la producción local de materias primas críticas, (ii) desarrollar una estrategia industrial coordinada a nivel europeo que incluya la estandarización de normativas y el apoyo a proyectos innovadores, (iii) acelerar la adopción de vehículos eléctricos mediante incentivos fiscales y subvenciones, y mejorar la infraestructura de carga, (iv) invertir en tecnologías digitales y de *software*, ya que se espera que representen una parte significativa del valor de los automóviles en el futuro, y (v) impulsar la financiación conjunta a nivel europeo, utilizando instrumentos de deuda comunes para financiar proyectos de inversión que aumenten la competitividad y la seguridad de la UE.

<sup>34</sup> Su objetivo es restablecer la igualdad de condiciones, en respuesta a la competencia desleal que suponen los subsidios al vehículo eléctrico chino, si bien pueden generar efectos indeseados, como un incremento de precios o un freno en el desarrollo del vehículo eléctrico en Europa. Banco de España (2024): El auge del coche eléctrico en China y su impacto en la Unión Europea, Boletín Económico 2024/T4.

## Emisiones

# La transición climática de los sectores de actividad

En España, las emisiones de gases de efecto invernadero están altamente concentradas en los sectores de las manufacturas, la energía, el transporte y el sector primario. La descarbonización de estos sectores intensivos en energía está siendo dispar: el energético y las manufacturas han reducido sus emisiones significativamente gracias a las energías renovables y a mejoras en eficiencia, mientras que el transporte y el sector primario muestran avances limitados. Pese a que la electrificación y la adopción de prácticas sostenibles y de tecnologías limpias son esenciales para acelerar su transición climática, la ejecución de los fondos del Plan Nacional de Recuperación y Resiliencia también está siendo desigual: las inversiones en transporte ferroviario avanzan, pero programas clave para la electrificación del transporte y la descarbonización industrial presentan retrasos. Para lograr los objetivos de descarbonización de 2030 y 2050, es crucial mejorar la implementación de políticas públicas y acelerar la ejecución de los fondos en estos sectores.

## La estructura de las emisiones en España

En la economía española, la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) está altamente concentrada en unos pocos sectores: según datos de 2022, las manufacturas, el sector energético, el transporte y el sector primario generaron el 92,2% de las emisiones generadas por el total de los sectores de producción, una cifra muy superior a su aportación al VAB del conjunto de la economía (21,6%). Específicamente, las manufacturas aportaron el 11,1% del VAB y el 31,6% de las emisiones. El sector energético aportó el 4,2% del VAB, pero el 23,5% de las emisiones. A su vez, el sector primario representó el 2,3% del VAB, pero el 18,9% de las emisiones, y el transporte, el 4,1% del VAB y el 18,3% de las emisiones. Estos sectores, intensivos en energía, contrastan con los que lo son menos, poniendo de relieve que las actividades menos dependientes de procesos energéticamente intensivos tienen un impacto ambiental mucho menor. Un caso destacado es el de los servicios, que (excluyendo el transporte) aporta más del 52% del VAB, mientras que es responsable de solamente el 3,8% de las emisiones de GEI.

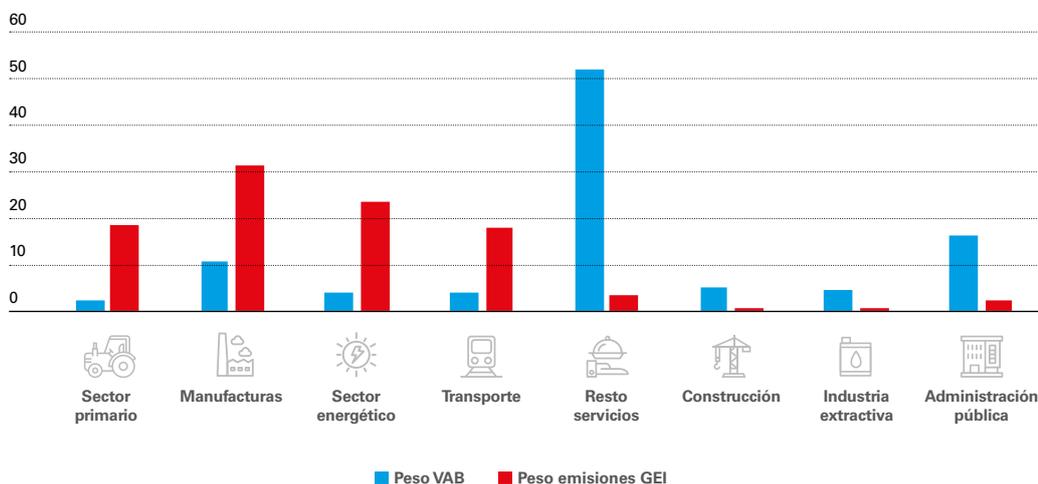
**Las manufacturas, el sector energético, el transporte y el sector primario generaron el 92,2% de las emisiones en 2022**



Los sectores intensivos en emisiones son claves para la economía española y producen *inputs* necesarios para la producción en todos los sectores de la economía. Pero en vista de su elevada contribución a las emisiones de GEI, monitorizar y promover su transición climática es esencial para lograr los objetivos de descarbonización del país en 2030 y 2050. Clave para lograr esta transición en los sectores intensivos en energía es la electrificación de sus procesos, junto con el impulso de la eficiencia energética y la integración de energías renovables. Adicionalmente, la descarbonización de estos sectores pasa por una mayor adopción de tecnologías limpias, como el hidrógeno verde en la industria pesada y la electrificación del transporte. A continuación, examinaremos el progreso en la reducción de emisiones por parte de estos sectores, y evaluaremos el estado de consecución y ejecución de las políticas públicas diseñadas para acelerar la transición climática.

## Peso en emisiones y valor añadido por sector

(% de cada sector sobre el total)



Nota: Datos de 2022.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos del INE.

## Los sectores intensivos en energía reducen sus emisiones a ritmos dispares

Al analizar la evolución de las emisiones, se observa una diferencia clara entre los sectores que han logrado reducir sus emisiones y aquellos que tienen un desempeño menos favorable. A continuación, se agrupan los sectores según su comportamiento en la reducción de emisiones de GEI:

**Sectores que reducen emisiones:** el sector energético, particularmente, ha logrado reducir de manera importante sus emisiones. Según el INE, entre 2008 y 2022 las emisiones de GEI del sector energético cayeron un 49,5%. Esto se debe principalmente al creciente peso de las energías renovables en la producción de electricidad. Según datos de Red Eléctrica, en 2023 las renovables generaron el 50,3% de la electricidad en España y la nuclear, un 20,3%. Por tanto, más del 70% de la generación eléctrica fue neutra en GEI, reduciendo de manera importante las emisiones del sector. Aunque el sector energético sigue siendo uno de los mayores emisores, las inversiones en energías limpias y el cierre gradual de centrales de carbón han contribuido a una reducción de las emisiones. El **sector manufacturero** también



ha reducido sus emisiones de GEI, en un 30,5% entre 2008 y 2022. Aun así, este descenso se concentra en el periodo 2008-2013, durante el cual el sector experimentó una contracción importante. A partir de 2014, las reducciones en emisiones de GEI se han ralentizado substancialmente. Dado el elevado peso del sector en emisiones, y su importancia para el conjunto de la economía, descarbonizar de manera competitiva la industria española será clave tanto para la transición energética como para la economía del país.

**Sectores que no reducen emisiones:** entre los sectores que no han reducido de manera significativa las emisiones de GEI, destaca el **transporte**, que solo lo hizo un 6,8% entre 2008 y 2022. Esto resalta la alta dependencia de los combustibles fósiles y el lento avance en la electrificación de la flota de vehículos, principales factores de esta falta de progreso del sector. El **sector primario** (agricultura, ganadería, pesca y silvicultura) aumentó sus emisiones un 0,4% entre 2008 y 2022, un periodo en el que el sector incrementó sus volúmenes de producción y, por lo tanto, ha reducido la intensidad emisora. Con todo, el sector primario, responsable del 18,9% de las emisiones de GEI del conjunto de los sectores productivos españoles, es clave para la transición climática española.

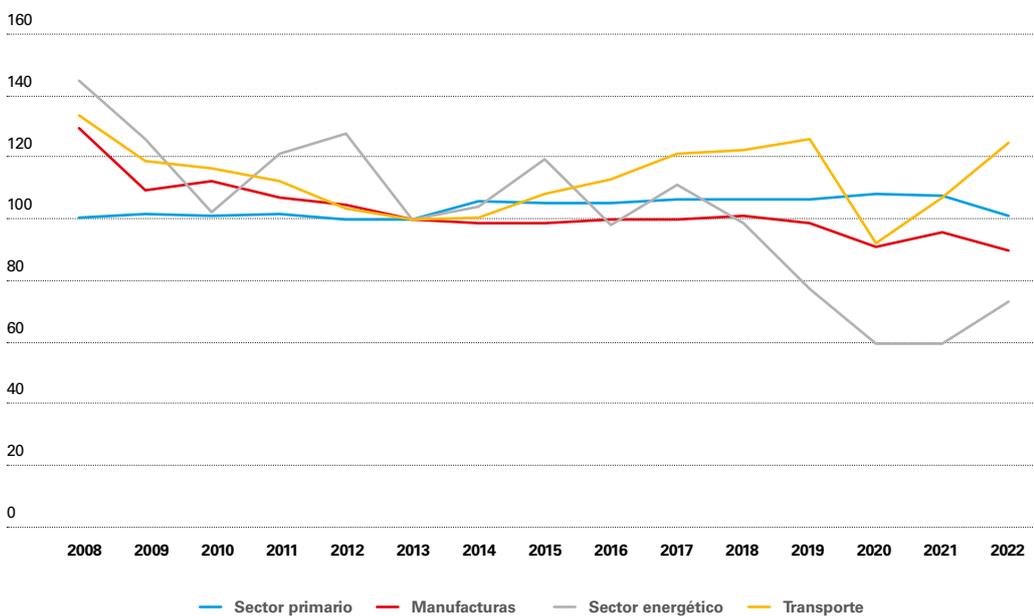
**Entre los sectores con más emisiones GEI existen disparidades importantes en la velocidad de descarbonización: algunos no han reducido sus emisiones (transporte) o las han aumentado (sector primario)**



Para estos sectores, destacamos la importancia de la modernización tecnológica y la adopción de prácticas más sostenibles. En el caso del transporte, la electrificación del parque móvil es prioritaria, así como el desarrollo de infraestructuras de recarga. Para el sector primario, se requieren prácticas agrícolas regenerativas y una reducción del uso de fertilizantes y pesticidas que generan emisiones de metano y óxido nitroso. Es crucial que las políticas públicas apoyen la transición de estos sectores a través de incentivos económicos e inversión.

## Evolución de las emisiones totales por sector de actividad

Índice (100 = 2013)



Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos del INE.

## Luces y sombras en la consecución del PNRR

Los fondos NGEU y RePowerEU presentan una oportunidad para realizar las inversiones necesarias para acelerar la descarbonización de los sectores de la economía española, y lograr los objetivos de reducción de emisiones para 2030 y 2050 (un 37,7% de la emisión de GEI en 2030 respecto a 2005, y la neutralidad climática en 2050). Desafortunadamente, el estado actual de consecución/ejecución de fondos, según los datos de la AIReF, dibujan un panorama mixto.

En las partidas para descarbonizar el sector transporte, vemos una brecha importante entre la consecución/ejecución de las partidas relacionadas con el transporte ferroviario y las relacionadas con los vehículos. Por un lado, las inversiones que contribuyen a fomentar el transporte ferroviario muestran un elevado grado de consecución/ejecución. La transformación de líneas de metro llega al 73% de ejecución/consecución, mientras que la misma cifra para las inversiones en movilidad sostenible en cercanías y larga distancia

supera el 95%. Promover el transporte ferroviario, muy bajo en emisiones, contribuirá a descarbonizar el sector transporte. Por otro lado, el programa MOVES, clave para implantar la infraestructura de recarga, muestra una consecución/ejecución del 39%. Mejorar la infraestructura de recarga será clave para electrificar el parque de vehículos, que, como exponemos en el artículo anterior, representa solamente el 1,1% de los vehículos en 2023.

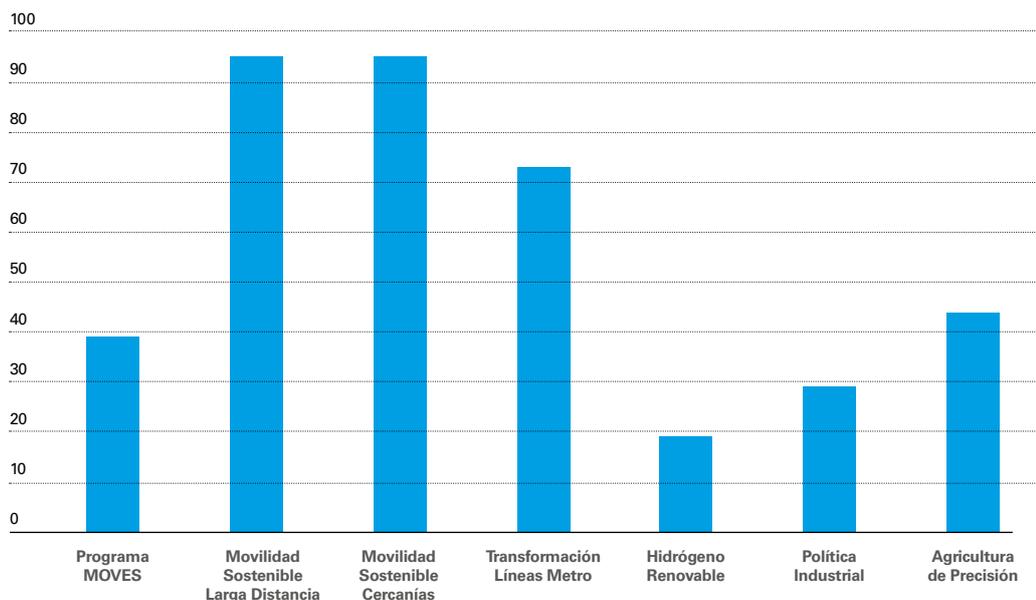
## Es necesario acelerar la consecución de partidas de PNRR ligadas a la descarbonización de sectores clave

Por otra parte, las partidas del plan de recuperación ligadas a la reducción de emisiones de la industria manufacturera muestran un grado de consecución/ejecución limitada. La partida de inversión en hidrógeno renovable, clave para reducir las emisiones de la industria pesada, solo está ejecutada al 19%, y en el caso de las partidas de política industrial, el porcentaje es del 29%. Acelerar la ejecución de estas partidas será clave para contribuir a descarbonizar las manufacturas, el sector con mayores emisiones de GEI, y contribuir a su competitividad en las próximas décadas.

También destacamos la necesidad de acelerar la ejecución de la partida de agricultura de precisión, que se encuentra en un 44%. Acompañar a la agricultura en su proceso de descarbonización será clave para reducir sus emisiones, en un momento en el que sector se enfrenta a retos mayúsculos como el impacto del cambio climático, la falta de relevo generacional y nuevas tendencias de consumo y de fuerte competencia internacional.

### Consecución/ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

(% sobre el importe total de los fondos asignados)



Nota: Concedidos/ejecutados a 30/9/2024.

Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de la AIReF.



## Indicador Sectorial de CaixaBank Research

	Promedio 2011-2014	Promedio 2015-2019	2020	Promedio 2021-2023	4T 2023	1T 2024	2T 2024	3T 2024	4T 2024 <sup>(2)</sup>	Variación desde (p. p.)		
										3 meses	6 meses	12 meses
<b>Sector primario</b>	3,1	8,4	-1,7	-1,8	-4,0	-2,9	1,0	2,5	2,8	0,3	1,8	6,8
<b>Industria extractiva</b>	-7,3	3,6	-12,4	4,2	-8,8	-13,2	-10,3	-7,3	-6,7	0,6	3,6	2,1
<b>Industria manufacturera</b>	-4,3	5,1	-15,4	5,8	-0,9	-1,3	1,2	1,8	1,8	0,1	0,6	2,7
Industria agroalimentaria	-0,1	5,5	-8,1	5,5	-4,9	-0,8	2,1	1,5	1,5	0,0	-0,6	6,4
Industria textil y calzado	-1,9	2,9	-31,5	11,5	-11,1	-10,3	-7,4	-5,0	-4,8	0,1	2,5	6,3
Industria papelera y gráficas	-7,8	1,3	-15,0	3,7	-7,6	-0,4	1,0	1,7	2,3	0,6	1,3	9,9
Refinería	2,0	-0,2	-18,0	-0,4	-3,8	-2,2	5,5	3,5	2,6	-1,0	-2,9	6,4
Industria química y farmacia	-1,4	5,1	-6,5	7,3	3,4	3,7	7,1	10,2	10,6	0,3	3,5	7,2
Industria auxiliar construcción	-11,1	4,6	-19,1	6,7	-3,2	-4,1	-1,8	1,0	1,4	0,3	3,2	4,5
Fabricación de maquinaria	-6,4	7,0	-13,6	8,5	2,3	0,1	0,1	0,0	0,2	0,3	0,2	-2,0
Fabricación de material de transporte	-1,4	6,7	-20,3	7,3	11,6	1,6	-1,3	-2,2	-2,2	0,1	-0,8	-13,8
Industria maderera y muebles	-14,0	6,8	-17,9	8,0	-6,9	-4,7	-2,7	-1,9	-1,6	0,2	1,1	5,3
Otras manufacturas	-3,0	4,7	-13,5	6,0	-6,5	-5,5	-1,6	-0,6	-0,1	0,5	1,5	6,4
<b>Suministro de agua y residuos</b>	-0,3	13,8	-10,2	8,8	9,2	2,7	5,4	7,4	7,5	0,0	2,1	-1,7
<b>Sector construcción</b>	-25,5	7,7	-11,1	6,2	5,6	3,1	3,1	3,8	4,0	0,2	0,9	-1,6
<b>Sector servicios</b>	-0,7	8,5	-19,8	11,5	1,4	1,9	2,0	2,2	2,4	0,2	0,3	1,0
Comercio mayorista	-2,0	7,0	-15,8	7,0	-1,5	-1,3	0,0	0,5	0,6	0,1	0,6	2,0
Comercio minorista	-0,3	8,2	-14,6	11,4	5,0	4,4	3,1	2,7	2,8	0,1	-0,3	-2,3
Transporte y logística	-2,7	9,1	-19,4	16,8	6,3	6,6	5,7	6,4	6,9	0,5	1,2	0,6
Hostelería	1,4	14,7	-67,9	44,5	11,6	11,9	10,4	8,0	8,2	0,1	-2,2	-3,4
Información	0,8	10,7	-7,8	11,8	8,0	11,5	9,4	8,7	8,7	0,0	-0,7	0,7
Actividades inmobiliarias	-5,4	17,2	-10,5	17,7	15,5	17,1	16,2	16,1	16,0	0,0	-0,1	0,5
Act. profesionales y administrativas	-0,6	11,7	-18,8	16,0	1,8	2,5	4,0	4,3	4,4	0,1	0,4	2,6
Servicios sociales y ocio	1,8	13,0	-29,6	11,8	10,9	9,2	6,4	4,1	4,0	-0,1	-2,4	-6,9
<b>Total economía <sup>(1)</sup></b>	<b>-3,0</b>	<b>7,8</b>	<b>-17,8</b>	<b>10,0</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>2,6</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,5</b>	<b>1,7</b>

**Notas:** (1) Excluye la Administración pública y defensa, educación y actividades sanitarias, y también sectores altamente regulados (sectores energético y financiero). (2) El 4T 2024 es el dato de octubre.

**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del INE, de la AEAT, del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y de la REE.

# CaixaBank Research

Los *Informes Sectoriales* y el resto de publicaciones de CaixaBank Research están disponibles en la web [www.caixabankresearch.com](http://www.caixabankresearch.com). A través de nuestros estudios, intentamos estimular el debate y el intercambio de opiniones entre todos los sectores de la sociedad, y favorecer la divulgación de los temas clave del entorno socioeconómico de nuestro tiempo.



## Informe Agroalimentario 2024

La guerra en Ucrania y su impacto en los precios de la energía y de las materias primas agrícolas seguirán condicionando las perspectivas del sector agroalimentario español.



## Informe Inmobiliario 2S 2024

El mercado inmobiliario español se está desacelerando a un ritmo más suave del esperado. En los próximos trimestres esperamos un ajuste de las compraventas y una ralentización del crecimiento del precio de la vivienda.



## Informe de Turismo 2S 2024

Pese a que el escenario macroeconómico se presenta como un reto, el análisis de situación de la industria turística nos lleva a tener unas perspectivas relativamente positivas para 2024.



## Informe Mensual

Análisis de la coyuntura económica española, portuguesa, europea e internacional, así como de la evolución de los mercados financieros, con artículos especializados sobre temas clave de la actualidad.



## Notas Breves de Actualidad Económica y Financiera

Valoración de los principales indicadores macroeconómicos de España, Portugal, la eurozona, EE. UU. y China, y de las reuniones del Banco Central Europeo y de la Reserva Federal.



## Monitor de consumo

Análisis mensual de la evolución del consumo en España mediante técnicas *big data*, a partir del gasto con tarjetas emitidas por CaixaBank, del gasto de no clientes en TPV CaixaBank y de los reintegros en cajeros CaixaBank.

 [www.caixabankresearch.com](http://www.caixabankresearch.com)

 [research@caixabank.com](mailto:research@caixabank.com)

 [@CABK\\_Research](https://twitter.com/CABK_Research)

 Newsletter

El *Informe Sectorial* es una publicación de CaixaBank Research que contiene informaciones y opiniones procedentes de fuentes que consideramos fiables. Este documento tiene un propósito meramente informativo, por lo cual CaixaBank no se responsabiliza en ningún caso del uso que se pueda hacer del mismo. Las opiniones y las estimaciones son propias de CaixaBank y pueden estar sujetas a cambios sin notificación previa. Se permite la reproducción parcial del *Informe Sectorial* siempre que se cite la fuente de forma adecuada y sea remitida una copia al editor.

# La mayor red de oficinas para empresas y pymes

“Lo bueno de tener a alguien cerca es que te escucha”

En CaixaBank Empresas estamos cerca para acompañarte y llevar tu empresa donde realmente quieras.

Tú y yo.

Nosotros.



