

Observatori Sectorial

2S 2024

Creixement sectorial robust i transversal, amb algunes diferències

Creixement sectorial generalitzat després de superar els xocs dels últims anys

Perspectives de l'economia espanyola en clau sectorial 2024-2025

El sector de l'automoció a Espanya: el repte de mantenir la competitivitat en el nou ecosistema global

La transició climàtica dels sectors d'activitat espanyols



OBSERVATORI SECTORIAL

Observatori 2024 L'*Observatori Sectorial* és una publicació elaborada per CaixaBank Research

CaixaBank Research

Enric Fernández Economista en cap

José Ramón Díez Director d'Economies i Mercats Internacionals

Oriol Aspachs Director d'Economia Espanyola

Sandra Jódar Directora de Planificació Estratègica

Judit Montoriol Garriga Coordinadora de l'*Observatori Sectorial*

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

Data de tancament d'aquesta edició: 14 de novembre de 2024

Sumari

2S 2024



02 CREIXEMENT SECTORIAL GENERALITZAT DESPRÉS DE SUPERAR ELS XOCS DELS ÚLTIMS ANYS

L'economia espanyola ha tornat a sorprendre positivament el 2024, i l'Indicador Sectorial de CaixaBank Research recull una acceleració de l'activitat.



10 PERSPECTIVES DE L'ECONOMIA ESPANYOLA EN CLAU SECTORIAL 2024-2025

El 2024, l'economia espanyola ha experimentat un creixement generalitzat, una tendència positiva que preveiem que es mantindrà en els sectors d'activitat al llarg del 2025.



18 EL SECTOR DE L'AUTOMOCIÓ A ESPANYA: EL REPTA DE MANTENIR LA COMPETITIVAT EN EL NOU ECOSISTEMA GLOBAL

El futur del sector passa pel desenvolupament i per la implantació d'activitats d'alt valor afegit, vinculades a la mobilitat autònoma, connectada i elèctrica.



36 LA TRANSICIÓ CLIMÀTICA DELS SECTORS D'ACTIVITAT ESPANYOLS

Per assolir els objectius de descarbonització del 2030 i el 2050, és crucial millorar la implementació de polítiques públiques i accelerar l'execució dels fons als sectors que mostren avanços limitats en la reducció d'emissions.

«Hi ha una única regla per als industrials: fes productes amb la millor qualitat possible, al mínim preu possible, pagant els salaris més alts.»

HENRY FORD



SITUACIÓ SECTORIAL 2024



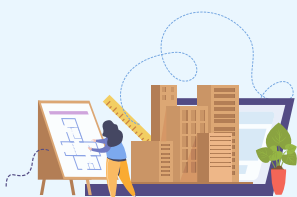
SECTORS QUE MILLOREN EN RELACIÓ AMB EL 2023

- Indústria química i farmacèutica
- Indústria paperera
- Agroalimentari
- Informació i comunicacions

FACTORS DE SUPORT

- Moderació de la factura energètica
- Creixement de les exportacions
- Descens dels tipus d'interès

PERSPECTIVES SECTORIALS 2025



EXPANSIÓ PER DAMUNT DE LA MITJANA I EN ACCELERACIÓ:

- Construcció i activitats immobiliàries
- Informació i comunicacions
- Serveis professionals



Sectors que es beneficien de la baixada de tipus d'interès o que tenen tendències seculars molt positives.

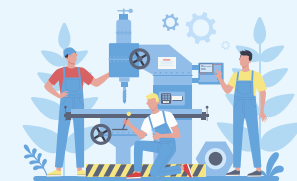


EXPANSIÓ PER DAMUNT DE LA MITJANA, PERÒ EN DESACCELERACIÓ:

- Turisme
- Sector agroalimentari
- Indústria química i farmacèutica



Creixement robust, però més moderat, a causa de l'esvaïment de factors excepcionals que prèviament en van impulsar l'expansió.

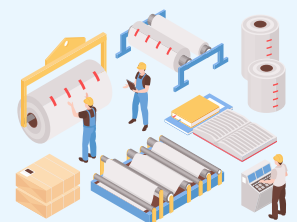


CREIXEMENT PRÒXIM A LA MITJANA:

- Indústria de l'automòbil
- Fabricació de maquinària
- Comerç



Sectors més afectats per la competència internacional i pels reptes vinculats a la transició digital i sostenible.



FEBLESA MODERADA:

- Indústria tèxtil
- Indústria paperera
- Indústria fustera i mobles



Comparteixen tendències seculars més febles, per la pressió dels costos i per una major exposició a la competència internacional.

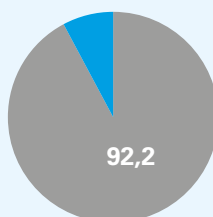
TRANSICIÓ VERDA



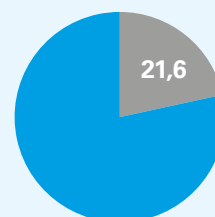
SECTORS MÉS CONTAMINANTS

- Manufactures
- Energia
- Transport
- Sector primari

% SOBRE TOTAL EMISSIONS GEH



% DEL VAB



Resum executiu

Creixement sectorial robust i transversal, però amb algunes diferències

El 2024, l'economia espanyola ha exhibit un creixement generalitzat de tots els sectors d'activitat, amb poques excepcions. **L'Indicador Sectorial de CaixaBank Research**, una eina que aglutina informació de diferents indicadors d'activitat, del mercat laboral i del sector exterior, mostra que s'ha reduït el nombre de sectors en feblesa i que han augmentat els sectors en expansió, gràcies a l'absorció progressiva dels forts xocs que n'han afectat l'evolució en els últims anys.

El sector turístic ha continuat batent rècords i és un pilar fonamental del creixement de l'economia espanyola, tot i que el seu ritme d'avanç s'ha moderat a causa de la normalització de les taxes de creixement després de superar els efectes de la pandèmia. A més del turisme, posem en relleu el fort creixement que estan experimentant els serveis d'alt valor afegit, com la informació i les comunicacions, i les activitats professionals, científiques i tècniques, uns sectors que, a més a més, cada vegada venen més a l'exterior i ofereixen un alt potencial de creixement.

També destaquem el fort avanç que han experimentat algunes branques manufactureres, com la indústria química, la farmacèutica o la paperera, impulsades pel descens de la factura energètica i per l'increment de les exportacions. En canvi, el sector de l'automoció s'ha desaccelerat de forma notable, després del fort repunt que va viure el 2023, en un context de forta competència en la producció de vehicles elèctrics. Precisament, dediquem un article a analitzar **la situació de la indústria automobilística**, un sector clau per a l'economia espanyola en termes d'ocupació i d'innovació i per la seva contribució positiva a la balança comercial. En un moment de transformació cap a l'electrificació i la digitalització dels vehicles, el futur del sector passa pel desenvolupament i per la implantació d'activitats d'alt valor afegit, que en consolidin la competitivitat en un mercat en plena revolució.

Les perspectives per al 2025 són favorables, tot i que hi haurà diferències en els ritmes de creixement sectorial. Al segon article, presentem les **nostres previsions de creixement per sectors**. Entre els sectors per als quals esperem un ritme de creixement elevat i en acceleració, destaquem els vinculats a la transició digital (les tecnologies de la informació i la comunicació i els serveis professionals). També destaquen el de la construcció i les activitats immobiliàries, que es beneficiaran del descens de tipus iniciat el 2024, el qual tindrà el seu major impacte sobre l'economia real el 2025.

Entre els sectors que registraran una expansió per damunt de la mitjana, però que es desacceleraran en relació amb els elevats ritmes de creixement del 2024, destaquen el sector primari, encara en recuperació després de la forta caiguda del 2022 per la sequera i per l'alça dels costos de producció; el turisme, que normalitza el seu creixement després de la pandèmia, i la indústria manufacturera, que mantindrà un creixement robust, malgrat que l'impuls del descens de la factura energètica a les branques més intensives en energia s'anirà esvainent.

Finalment, a l'últim article, analitzem com s'està produint **la transició cap a un sistema productiu més sostenible**. El 2022, el 92,2% de les emissions dels gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) procedien de la indústria manufacturera, del sector de l'energia, del sector del transport i del sector primari. Mentre que el sector energètic i les manufactures han reduït les emissions, gràcies a les energies renovables i a les millores en eficiència, el transport i el sector primari mostren avanços limitats. L'electrificació i l'adopció de tecnologies netes, com l'hidrogen verd, són essencials per accelerar la transició, i els fons NGEU són fonamentals per avançar cap a la sostenibilitat. L'execució dels fons avança, amb importants inversions en transport ferroviari, però hi ha un potencial significatiu per accelerar la descarbonització industrial, del transport i del sector primari.



Situació i perspectives

Creixement sectorial generalitzat després de superar els xocs dels últims anys

L'economia espanyola ha tornat a sorprendre positivament el 2024, i, de fet, l'Indicador Sectorial de CaixaBank Research recull una acceleració de l'activitat cap a taxes properes al 3,0% interanual en el tram final de l'any. La millora és força generalitzada entre sectors, però ha estat especialment significativa en algunes branques manufactureres, com la indústria química, la farmacèutica i la paperera, beneficiades pel descens de la factura energètica i per la millora en les exportacions. En canvi, el sector de l'automoció s'ha desaccelerat de forma molt marcada al llarg d'enguany, després de la recuperació experimentada el 2023. Pel que fa als serveis, els relacionats amb el turisme continuen creixent de manera robusta, però a un ritme inferior al del 2023, a causa de la normalització de les taxes de creixement un cop superats els efectes de la pandèmia. També destaquen positivament les activitats immobiliàries, que encapçalen el rànquing de sectors gràcies a la fortlesa de la demanda d'habitatge. En balanç, l'economia espanyola mostra un creixement vigorós, amb una reducció del nombre de sectors en situació de feblesa i amb un augment dels sectors en expansió.

L'economia espanyola torna a sorprendre positivament el 2024

A mesura que ens acostem al final del 2024, podem afirmar que ha estat un bon any per a l'economia espanyola, gràcies a una inflació i a uns tipus d'interès que, tot i que encara són elevats, han disminuït de forma progressiva i a la bona marxa del sector exterior, impulsat pel turisme i pels serveis no turístics.¹ El PIB d'Espanya ha crescut a taxes molt dinàmiques, per damunt del 3,0% interanual en el 2T i el 3T, en relació amb els registres més pròxims al 2,0% observats cap a la meitat del 2023. Els indicadors disponibles per al 4T apunten al fet que el dinamisme es manté en el tram final de l'any, tal com ho recull l'Indicador Sectorial de CaixaBank Research.^{2,3} En conjunt, segons l'últim escenari de CaixaBank Research, l'economia espanyola creixerà al voltant del 2,8% el 2024, un avanç superior en més d'1 punt al que s'esperava al començament de l'any.⁴

① Vegeu l'article «Nou escenari econòmic: es revisa a l'alça la previsió de creixement del PIB a Espanya», a l'*Informe Mensual* de l'octubre del 2024.

② L'Indicador Sectorial de CaixaBank Research és una eina que aglutina informació de diferents indicadors d'activitat, del mercat laboral i del sector exterior i que permet analitzar l'evolució de l'economia des d'una perspectiva sectorial. Per aprofundir en la construcció d'aquest indicador i en quins sectors estan inclosos, podeu consultar la «Nota metodològica: Indicador Sectorial de CaixaBank Research», publicada a l'Observatori Sectorial del maig del 2024.

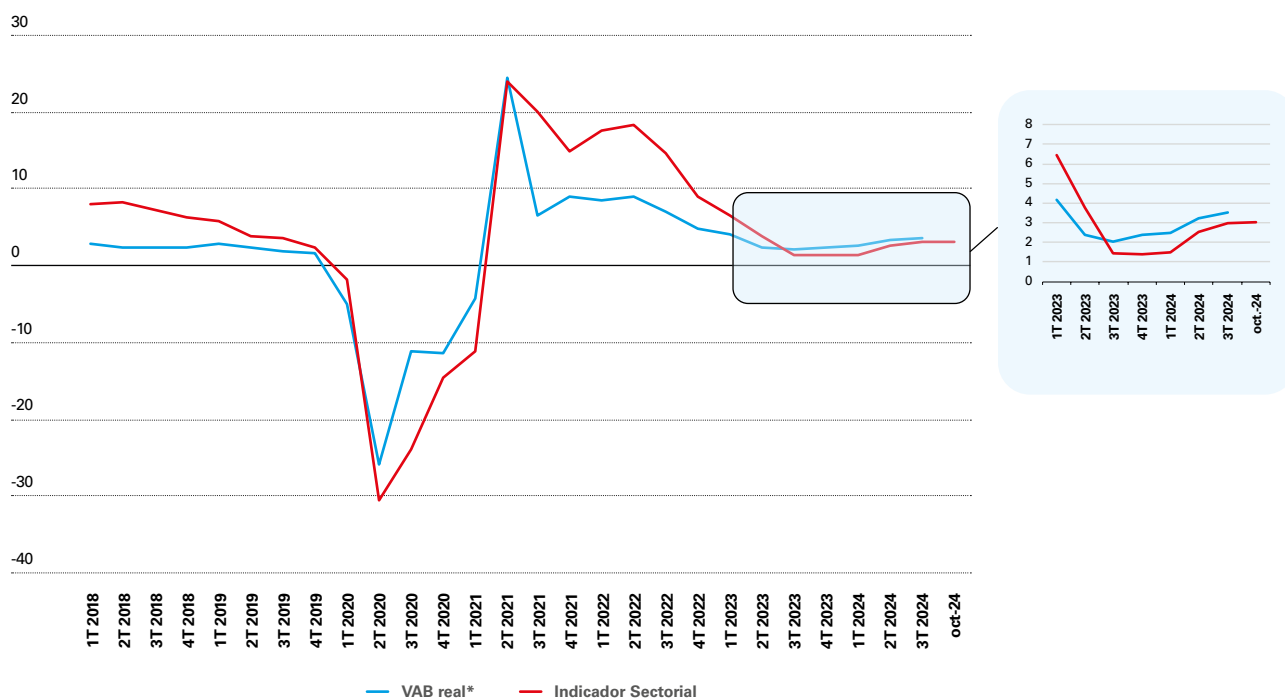
③ Cal recordar que el nostre Indicador Sectorial no recull l'activitat dels sectors financer, Administracions públiques, educació i activitats sanitàries. Sense aquests sectors, l'economia s'hauria accelerat des del 2,0% del 3T 2023 fins al 3,5% registrat en el 3T 2024.

④ Després de la publicació de la dada del PIB del 3T 2024 (avanç del 0,8% intertrimestral, superior a la nostra previsió), hi ha riscos alcistes tant sobre la previsió de creixement del 2024 com del 2025.



L'Indicador Sectorial de CaixaBank Research recull una acceleració de l'activitat en el segon semestre del 2024 cap a taxes properes al 3,0% interanual

Indicador Sectorial CaixaBank Research i VAB real*



Notes: (*) El VAB exclou els sectors d'Administració pública i defensa, educació i activitats sanitàries, energètic i financer.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE, de l'AEAT, del MISSM, de DataComex i de la REE.

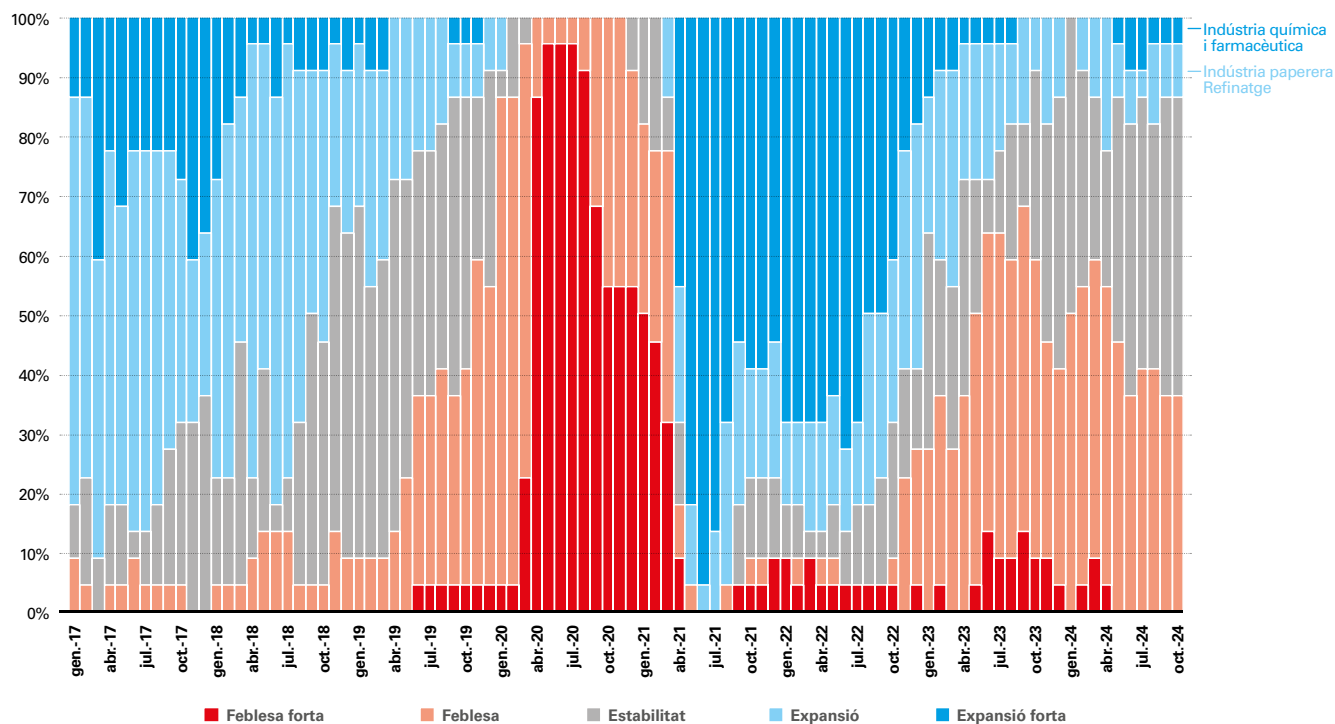


Amb quina intensitat estan creixent els diferents sectors de l'economia espanyola?

El Semàfor Sectorial ens resumeix de manera gràfica la intensitat del ritme de creixement (o de contracció) dels diferents sectors de l'economia espanyola.⁵ A partir del gràfic que es reproduïx tot seguit, es poden extreure diverses conclusions sobre l'estat de salut de l'economia espanyola.

Semàfor Sectorial per a l'economia espanyola

(% sobre el total de sectors)



Nota: El semàfor indica el percentatge de sectors classificats en funció de cinc categories de creixement, que es defineixen de la manera següent: «Feblesa forta», si el valor que pren l'indicador sectorial és inferior al percentil 15 (P15) de la distribució històrica d'aquest indicador; «Feblesa», quan pren un valor entre el P15 i el P40; «Estabilitat», entre el P40 i el P60; «Expansió», entre el P60 i el P85, i «Expansió forta», quan l'indicador es troba per damunt del P85.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE, de l'AEAT, del MISSM, de DataComex i de la REE.

En primer lloc, observem que el nombre de sectors que passen per dificultats es redueix de forma gradual: mentre que, en la segona meitat del 2023, més del 55% dels sectors considerats mostraven signes de feblesa, al final del 2024, només el 36% es troben en situació de feblesa i no hi ha sectors que estiguin patint una feblesa forta.

En segon lloc, augmenta el nombre de sectors que es troben en una situació estacionària o d'estabilitat. Al final del 2024, el 50% dels sectors figuren en la categoria d'estabilitat, quan, en la segona meitat del 2023, amb prou feines 1 de cada 4 sectors es trobava en aquest moment del cicle.

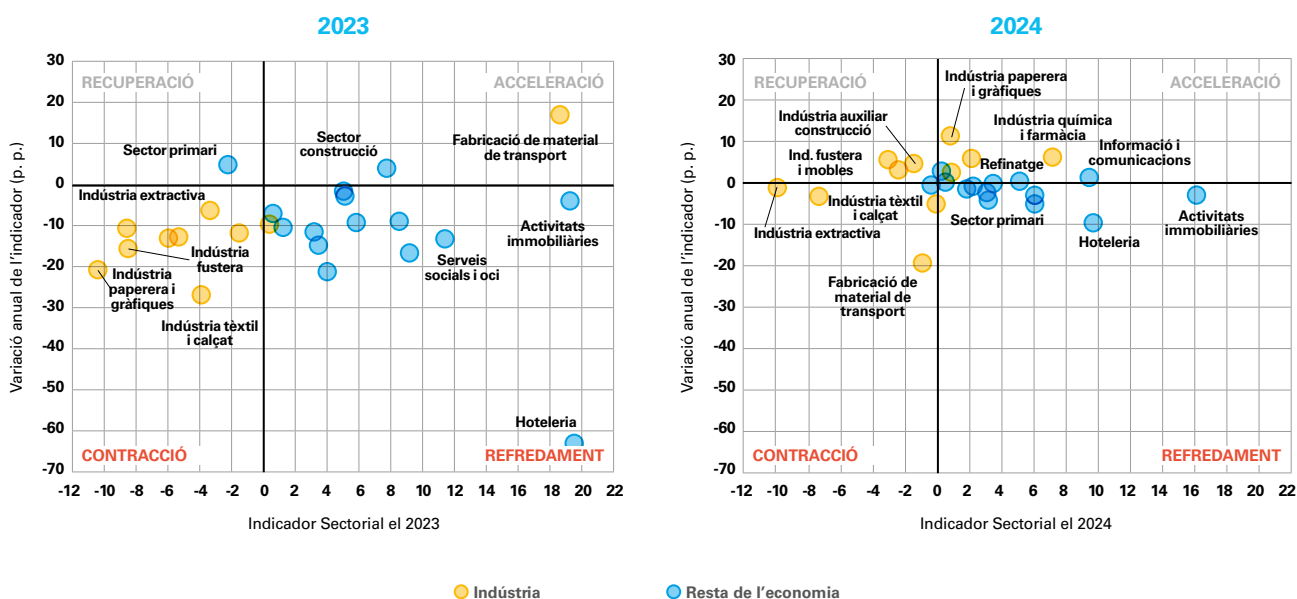
En tercer lloc, tornen a aparèixer sectors en situació d'expansió forta, la qual cosa indica que la posició cíclica d'alguns sectors ha millorat de manera significativa enguany. Tot seguit, observarem quins sectors corresponen a cada dinàmica.

5 En concret, un sector es troba en «feblesa forta» si el valor que pren l'indicador sectorial és inferior al percentil 15 (P15) de la distribució històrica d'aquest indicador; en «feblesa», quan pren un valor entre el P15 i el P40; en «estabilitat», entre el P40 i el P60; en «expansió», entre el P60 i el P85, i en «expansió forta», quan l'indicador es troba per damunt del P85.

Relloctge Sectorial de CaixaBank Research: en quin moment del cicle es troba cada sector?

Per analitzar quins sectors han impulsat el creixement de l'economia espanyola durant el 2024 i quins s'han enfrontat a més reptes, utilitzem el Relloctge Sectorial de CaixaBank Research i comparem la situació del 2023 amb la del 2024 (amb dades fins a l'octubre en el moment de tancar aquest informe).

Relloctge Sectorial de CaixaBank Research



Nota: El relloctge del 2024 recull la mitjana entre el gener i l'octubre del 2024.
Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE, de l'AEAT, del MISSM, de DataComex i de la REE.

En primer lloc, destaquem que no s'observen grans variacions anuals el 2024, ja que la major part de sectors s'acosten de manera gradual a l'eix horitzontal del Relloctge Sectorial i dibuixen uns moviments molt més suaus que el 2023. Això reflecteix que, un cop absorbits els múltiples xocs que han afectat l'economia espanyola des de la pandèmia, els grans «efectes graó» també han anat desapareixent i les variacions de l'activitat sectorial al llarg de l'any han estat més moderades.

En segon lloc, la millora en relació amb el 2023 és clara: només 3 sectors (fabricació de material de transport, indústria tèxtil i extractiva) es troben en contracció, quan, el 2023, eren 8 sectors (1 de cada 3). A més a més, hi ha 7 sectors que, en l'actualitat, es troben en situació d'expansió, quan, el 2023, només n'hi havia 2 (construcció i fabricació de material de transport).

Els sectors manufacturers registren les millores més grans, i destaquen de forma molt positiva la indústria química, la farmacèutica i la paperera



A grans trets, les millores més grans en l'indicador es produeixen als sectors manufacturers, on destaquen de forma molt positiva la indústria química i farmacèutica (segon sector amb un major creixement segons el nostre indicador, només per darrere de les activitats immobiliàries) i la paperera (beneficiada per la reducció dels costos i per l'augment de la demanda d'embalatges de materials més sostenibles). En canvi, la indústria tèxtil i la de fabricació de material de transport són, juntament amb la indústria extractiva, els sectors que es troben en situació contractiva. Crida especialment l'atenció el cas de la fabricació d'automòbils, que es va recuperar amb força el 2023 després del sever impacte de la pandèmia i dels múltiples llastos posteriors, de manera que es produeix un lleuger efecte graó que explica una part de la feblesa que observem ara.⁶

⁶ En aquest *Observatori Sectorial*, dediquem l'article «El sector de l'automoció a Espanya: el repte de mantenir la competitivitat en el nou ecosistema global» a aprofundir en la conjuntura actual del sector i en els reptes als quals s'enfrontarà en els propers anys.

El sector de la construcció continua registrant un creixement ferm i mostra una certa millora en el segon semestre del 2024, gràcies a l'estabilització dels costos de producció i a la reducció dels costos de finançament, que estan donant suport a una certa reactivació de l'oferta d'habitatge, tal com ho mostren els visats d'obra nova (el +14,6% interanual entre el gener i el juliol del 2024).

Els sectors de serveis, en termes generals, mantenen un senyal positiu en el nostre indicador (és a dir, estan creixent), tot i que estan moderant el ritme de creixement després del fort creixement registrat el 2023. L'exemple més clar és el sector de l'hoteleria, que es va recuperar de manera significativa durant el 2022 i, sobretot, el 2023 i ara continua sent un dels sectors més dinàmics de l'economia espanyola, tot i que les taxes de creixement s'han normalitzat el 2024 a mesura que s'ha anat esvaint l'impuls postpandèmia.

Quins factors expliquen el comportament dels diferents sectors?

Per entendre el comportament de l'economia pel costat de l'oferta, és necessari recordar els factors que han condicionat l'evolució dels diferents sectors d'activitat en els últims anys: deteriorament de les cadenes globals d'oferta (el 2021 i en determinats períodes del 2022, va afectar, en especial, el sector de l'automòbil), la crisi energètica (provocada per la guerra a Ucraïna, que va afectar les branques manufactureres més intensives en energia), la situació de sequera (que va afectar de forma molt significativa la producció agrària), i l'enduriment de les condicions financeres (pujades de tipus d'interès el 2022-2023 per part del BCE, que van afectar, en especial, els sectors més dependents del crèdit, com la construcció i les activitats immobiliàries, i els més intensius en inversió en equipament). En l'actualitat, tots aquests factors s'han anat esvaïnt, de manera que el seu impacte està canviant de signe. És a dir, els sectors més penalitzats són ara els que, en termes generals, creixen amb més vigor.

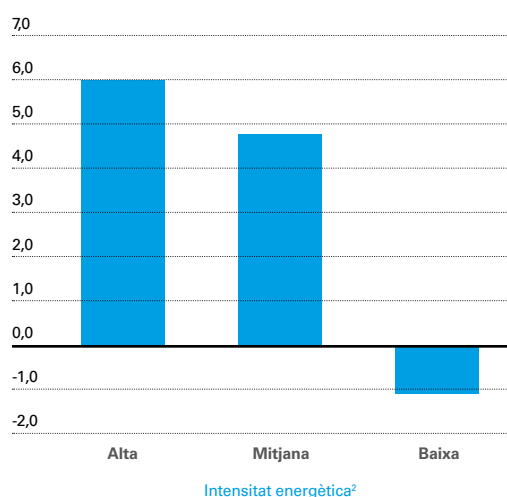
Un element clau per explicar el bon comportament de l'economia espanyola és la moderació de la factura energètica des dels màxims registrats a l'estiu del 2022: dels 16 sectors que han experimentat un augment en el seu creixement en termes interanuals en els 12 últims mesos, 12 són intensius en energia.⁷ Tal com es resumeix al gràfic següent, en el cas dels sectors més intensius en despesa energètica, l'indicador sectorial ha augmentat gairebé en 6 p. p. en els 12 últims mesos. En canvi, l'indicador va recular una mica més d'1 p. p. en els menys intensius.

⁷ Definim la intensitat en despesa energètica com el consum energètic com a percentatge del VAB d'aquest sector. En aquest cas, es consideren intensius en energia els sectors que superen el percentil 50 de la distribució per al total de sectors de l'economia espanyola.

La moderació dels costos energètics com a factor de creixement de l'economia

	Cost energètic ¹ (% del VAB)	Intensitat energètica ²
Sector primari	8,5	Mitjana
Indústria extractiva	10,6	Mitjana
Indústria manufacturera	15,2	Alta
Ind. agroalimentària	11,0	Mitjana
Indústria tèxtil i calçat	3,3	Baixa
Ind. paperera i gràfiques	18,0	Alta
Refinatge	159,7	Alta
Ind. química i farmàcia	18,7	Alta
Ind. auxiliar construcció	24,5	Alta
Fab. maquinària	3,5	Baixa
Fab. material de transport	5,5	Baixa
Ind. fustera i mobles	10,8	Mitjana
Altres manufactures	9,9	Mitjana
Subministrament d'aigua i residus	10,4	Mitjana
Construcció	2,4	Baixa
Serveis	4,1	Baixa
Comerç a l'engròs	3,2	Baixa
Comerç al detall	4,8	Baixa
Transport i logística	22,7	Alta
Hoteleria	5,3	Baixa
Informació i comunicacions	4,3	Baixa
Activitats immobiliàries	1,4	Baixa
Act. professionals i administratives	1,6	Baixa
Serveis socials i oci	3,0	Baixa

Variació de l'Indicador Sectorial entre l'octubre del 2023 i l'octubre del 2024 (p. p.)



Notes: (1) El cost energètic es defineix com el consum intermedi de refinatge, energia elèctrica i gas com a percentatge del VAB, segons CaixaBank Research, a partir de dades de les taules d'origen i de destinació de l'INE. (2) La intensitat energètica es defineix en funció de la distribució de la variable de cost energètic, de manera que es defineix en alta (supera el P75), mitjana (el P50) i baixa (el P25).
Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE, de l'AEAT, del MISSM, de DataComex i de la REE.



Un altre factor que podria estar impulsant determinats sectors de l'economia espanyola és el bon comportament recent de les exportacions de béns i de serveis: de fet, els 16 sectors amb una taxa interanual en augment en els 12 últims mesos, segons l'Indicador Sectorial, són especialment dependents dels ingressos per exportacions.⁸ Cal assenyalar que la major part dels sectors dependents de les vendes a l'exterior han registrat un increment en les exportacions des de l'inici d'enguany, amb l'excepció de la indústria extractiva i de la fabricació de maquinària i de materials de transport, precisament els sectors manufacturers que pitjor s'estan comportant en els últims mesos. Per la seva banda, el gràfic següent recull com els sectors més dependents de les vendes a l'exterior han millorat més al llarg dels 12 últims mesos. En canvi, l'indicador es va reduir de manera significativa a les branques d'activitat menys dependents de les vendes a l'exterior.⁹

⁸ Definim la intensitat exportadora d'un sector d'activitat amb el valor de les vendes a l'exterior en percentatge de les vendes totals del sector. En aquest cas, es consideren dependents de les exportacions els sectors que superen el percentil 50 de la distribució per al total de sectors de l'economia espanyola.

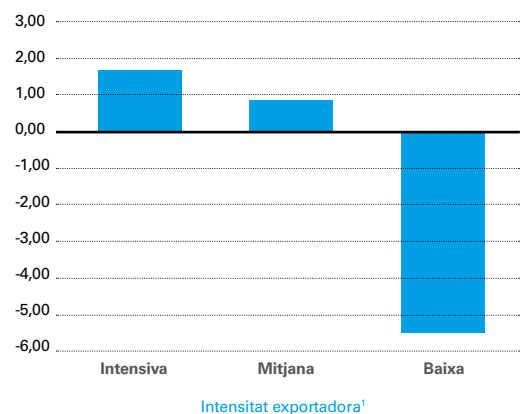
La millora de les exportacions també és un factor de suport de l'economia

	Exportacions (% dels ingressos)	Intensitat exportadora ¹	Variació exportacions ^{2,3}
Sector primari	10	Mitjana	8,9
Indústria extractiva	27	Mitjana	-15,5
Indústria manufacturera	39	Intensiva	1,5
Ind. agroalimentària	22	Mitjana	1,1
Indústria tèxtil i calçat	33	Mitjana	-31,2
Ind. paperera i gràfiques	25	Mitjana	10,0
Refinatge	59	Intensiva	5,2
Ind. química i farmàcia	46	Intensiva	10,8
Ind. auxiliar construcció	36	Mitjana	-2,7
Fab. maquinària	41	Intensiva	-22,4
Fab. material de transport	64	Intensiva	-4,4
Ind. fustera i mobles	21	Mitjana	1,7
Altres manufactures	38	Intensiva	2,9
Subministrament d'aigua i residus	7	Baixa	4,2
Construcció	7	Baixa	-15,3
Serveis	13	Mitjana	0,4
Comerç a l'engròs	15	Mitjana	-5,4
Comerç al detall	4	Baixa	21,7
Transport i logística	19	Mitjana	2,0
Hoteleria	7	Baixa	2,0
Informació i comunicacions	19	Mitjana	11,3
Activitats immobiliàries	2	Baixa	-6,2
Act. professionals i administratives	16	Mitjana	2,1
Serveis socials i oci	5	Baixa	-68,6

Notes: (1) Es considera intensiva quan la ràtio supera el percentil 75 (P75), mitjana quan es troba entre el P75 i el P50, i baixa si està per sota del P25. (2) Variació interanual des del començament del 2024 (%). (3) Les dades s'han obtingut de DataComex per a la indústria i per al sector primari i de l'AEAT per als serveis i la construcció. (4) Les variacions de l'Indicador Sectorial estan ponderades pel pes de cada sector.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE, de l'AEAT, del MISSM, de DataComex i de la REE.

Variació de l'Indicador Sectorial entre l'octubre del 2023 i l'octubre del 2024 (p. p.)⁴



⁹ Cal assenyalar que s'ha exclòs d'aquesta anàlisi el sector de fabricació de materials de transport perquè en distorsiona les conclusions: en el cas de l'economia espanyola, es tracta de la branca més intensiva en exportacions i travessa per una conjuntura especialment negativa, a causa dels problemes de subministrament, de l'increment dels costos, dels canvis en la demanda i de les noves regulacions mediambientals, entre altres factors, que han obligat a un profund canvi de model de negoci a aquest sector.

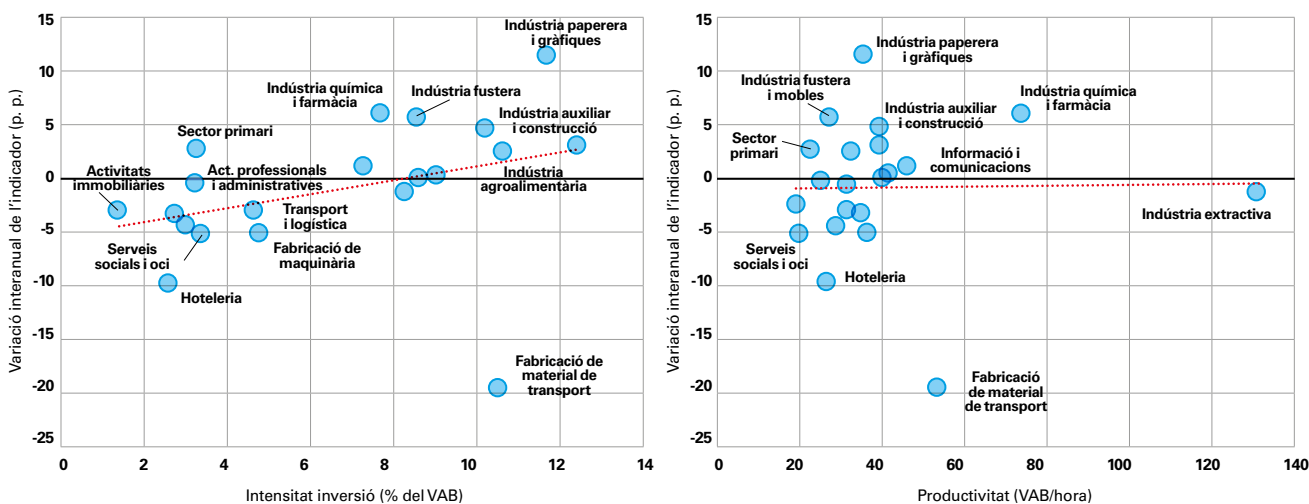
L'impacte del procés d'enduriment de la política monetària a través de les agressives pujades de tipus d'interès entre el 2022 i el 2023 sobre els diferents sectors de l'economia espanyola es podria establir mitjançant els sectors més intensius en inversió en equipament. En l'actualitat, els sectors més intensius (inversió en equipament com a percentatge del VAB per a cada sector), com la indústria agroalimentària, la paperera i d'arts gràfiques, o l'auxiliar de la construcció, són algunes de les branques industrials que han millorat més des de l'inici d'enguany (l'única gran excepció és la fabricació de material de transport). Als serveis, el transport i la logística és la branca més intensiva en capital i es manté en el nivell més elevat en el nostre indicador, gràcies a les tendències seculars positives que el caracteritzen (beneficiat per l'impuls del comerç *online*).¹⁰

⑩ S'exclouen de l'anàlisi d'intensitat inversora els sectors de refinatge i de comerç a l'engròs i al detall, en tots els casos per absència de dades.

També s'observa una certa relació positiva entre els sectors que es mostren més dinàmics i els més productius. Com es pot veure al gràfic següent, hi ha sectors que han millorat molt recentment i que mantenen una productivitat per damunt de la mitjana (la indústria química i farmacèutica seria el cas més clar). No obstant això, també n'hi ha d'altres amb una productivitat elevada i que han empitjorat (de nou, destaca la fabricació de materials de transport). Als serveis, la informació i les comunicacions és el sector més productiu, però amb prou feines ha millorat en els 12 últims mesos, tot i que es manté en un nivell elevat en l'indicador, gràcies a les noves tendències de digitalització.¹¹

⑪ S'exclouen de l'anàlisi de productivitat els sectors de refinatge, per absència de dades, i d'activitats immobiliàries, perquè inclou lloguers imputats i distorsiona significativament la dada.

La intensitat inversora per sectors explica una part de la millora el 2024



Notes: S'exclouen de l'anàlisi d'inversió refinatge i comerç i de l'anàlisi de productivitat, refinatge i activitats immobiliàries. Les dades recullen la mitjana dels cinc últims anys.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE, de l'AEAT, del MISSM, de DataComex i de la REE.

Aquest creixement robust i transversal dels sectors d'activitat el 2024 els situa en un bon punt de partida de cara a l'any vinent. Per al 2025, s'espera que l'economia espanyola continui creixent de manera dinàmica, tot i que a un ritme més moderat en comparació amb els anys anteriors i amb diferències entre sectors d'activitat, tal com ho descobrirem al pròxim article d'aquest *Observatori Sectorial*.



Tendències

Perspectives de l'economia espanyola en clau sectorial 2024-2025

El 2024, l'economia espanyola ha experimentat un creixement generalitzat, una tendència positiva que preveiem que es mantindrà en els sectors econòmics al llarg del 2025. Enguany han destacat, en especial, els sectors que s'han anat recuperant de diferents xocs: el sector primari, de la sequera; el manufacturer, de la crisi energètica, i el turístic, convergint cap a la seva tendència preCOVID. De cara al 2025, tot i que anticipem una fortalesa continuada en aquests sectors, preveiem un lleuger alentiment del seu ritme de creixement a mesura que els efectes d'aquests xocs s'esvaeixin per complet. D'altra banda, sectors amb tendències seculars més positives, com les tecnologies de la informació i la comunicació, els serveis professionals i la indústria farmacèutica, s'enfortiran; també ho faran els més sensibles a la baixada de tipus d'interès, com la construcció i l'immobiliari. Malgrat que l'economia mostra una fortalesa de base àmplia, hi ha algunes branques industrials, com la tèxtil i la paperera, on la pressió dels costos i l'elevat nivell de competència internacional podrien frenar-ne el ritme de creixement.

Tendències sectorials a Espanya: evolució recent i perspectives

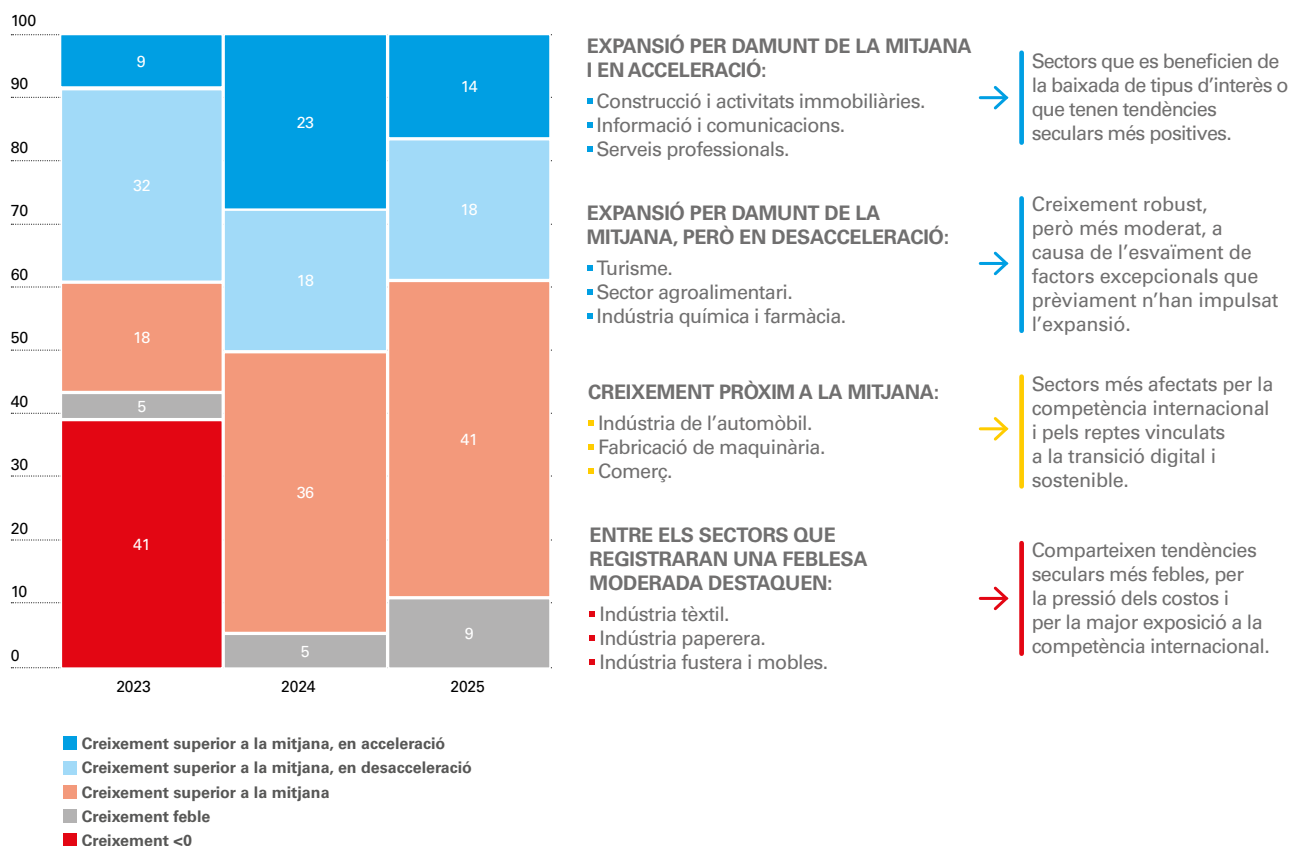
El 2024, CaixaBank Research preveu que l'economia espanyola creixerà el 2,8%, un ritme d'avanç robust i lleugerament superior al del 2023 (el +2,7%). Si analitzem la descomposició sectorial d'aquest creixement, observem un impuls generalitzat a la majoria de sectors i un rendiment particularment alt dels sectors que han patit xocs en els últims anys, tal com s'ha analitzat en el primer article d'aquest informe. Per al conjunt de l'any 2024, destaquem, a la banda alta, el sector turístic, que, amb un creixement previst del 6%, continuarà la recuperació i s'acostarà a la seva tendència preCOVID. També destaquem la indústria manufacturera, amb un creixement sòlid del 3,9%, impulsat pel bon funcionament de les indústries particularment afectades pel xoc de la pandèmia, com la fabricació de materials de transport (el +4,5%), i d'algunes de les més afectades pel xoc energètic, com la paperera i la química i farmacèutica. Addicionalment, es preveu que el VAB del sector primari augmentarà el 7,0% el 2024 i consolidarà la seva recuperació després del fort descens registrat el 2022 (el -20,3%), gràcies a la millora de les condicions climàtiques i a la reducció dels costos de producció. D'altra banda, els sectors que creixen de manera més feble han patit tendències de llarg termini menys positives, com la indústria tèxtil (-2,0%), o han vist reduït el seu creixement per la seva sensibilitat als tipus d'interès elevats, com el sector de la construcció (el +2,4%).

Les perspectives de l'economia espanyola per al 2025 són positives, malgrat que anticipem una lleugera moderació del creixement del PIB, que passarà del +2,8% el 2024 al +2,3% el 2025, segons les últimes previsions de CaixaBank Research. En aquest escenari, tot i que preveiem una fortalesa continuada als sectors que van liderar el creixement el 2024, com el primari (el +5,5%), el manufacturer (el +2,3%) i el turístic (el +3,4%), aquests creixements reflecteixen un cert alentiment a mesura que els efectes dels xocs previs es van esvaint per complet. D'altra banda, s'enfortiran els sectors amb tendències seculars més positives, com les tecnologies de la informació i la comunicació (el +4,6%) i les activitats professionals i administratives (el +4,8%). A més a més, sectors més sensibles a la baixada de tipus d'interès, com la construcció (el +3,3%) i les activitats immobiliàries (el +5,5%), experimentaran una acceleració, impulsats per una major activitat inversora i per una millora de les condicions de finançament. Malgrat que l'economia mostra una fortalesa de base àmplia, algunes branques industrials, com la tèxtil i la indústria extractiva, podrien veure frenat el seu creixement a causa de la pressió dels costos i de l'elevada competència internacional. En conjunt, no preveiem creixements negatius per al VAB de cap dels sectors analitzats el 2025.

Atès el ritme de creixement esperat per al bienni 2024-2025, classifiquem els sectors en quatre grans grups: 1) sectors amb un creixement elevat i en acceleració; 2) sectors amb un creixement elevat, però en desacceleració; 3) sectors amb un creixement al voltant de la mitjana, i 4) sectors amb un creixement més feble.

Classificació dels sectors d'activitat en funció del ritme de creixement previst per CaixaBank Research

(% dels sectors)



Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE i de previsions pròpies.



Les baixades de tipus i l'esvaïment de xocs seran els determinants clau del rendiment dels sectors de l'economia espanyola

1) Sectors amb un creixement elevat i en acceleració

Aquests sectors presenten un alt potencial de creixement, amb tendències seculares positives, o són sectors particularment sensibles als tipus d'interès i que es beneficiaran del seu descens. Entre aquests sectors destaquen:

Tecnologies de la informació i la comunicació (TIC): impulsades per la digitalització i per l'adopció de noves tecnologies, les TIC es beneficien d'un creixement estructural positiu (el +5,4% de mitjana entre el 2015 i el 2019). El 2024, el creixement d'aquest sector (el +3,2%) s'ha situat per sota de la seva mitjana històrica, però preveiem que, el 2025, el creixement d'aquest sector s'aproximarà al seu creixement a llarg termini amb el +4,6%.

Activitats professionals i administratives: la complexitat creixent dels negocis i la necessitat de serveis especialitzats impulsen la demanda en aquest sector. La consultoria, l'assessoria i els serveis administratius tenen una tendència secular positiva, i, després d'un 2024 en què han crescut el 3,7%, preveiem que s'acceleraran al 4,8% el 2025.

Construcció: el 2023, el sector de la construcció va avançar el 2,1%, una taxa inferior a la del conjunt de l'economia. Malgrat el fort desajustament entre l'oferta (al voltant de les 110.000 unitats per any) i la demanda (creació de 265.400 llars netes el 2023, segons l'EPA, pel notable increment dels fluxos migratoris), el sector es va veure llastat per l'augment de costos de finançament i de construcció. Amb la baixada de tipus, el sector es veurà impulsat pels menors costos de finançament, i preveiem que s'accelerará al 2,4% el 2024 i fins al 3,3% el 2025. Així i tot, preveiem que el desajustament entre l'oferta i la demanda persistirà, sobretot a causa de factors que limiten l'oferta, com la falta de disponibilitat del sòl. El desplegament dels fons NGEU contribuirà a impulsar el sector, tot i que, segons l'AIReF, el nivell de contractes formalitzats i de subvencions concedides és superior per a les partides de desenvolupament d'infraestructures de mobilitat sostenible (entre el 72% i el 92%) que per a la de la rehabilitació urbana (el 23%).

Activitats immobiliàries: després d'un 2022 pròsper (el 16,2%), el sector immobiliari es va desaccelerar amb força el 2023 (el 5,4%) a conseqüència de les pujades de tipus. Amb l'inici de les baixades de tipus, el 2024 ha estat un any de transició per a un sector que preveiem que haurà crescut el 4,5%. A mesura que els tipus continuïn baixant el 2025, preveiem que el sector s'accelerará fins al 5,5%, una xifra superior al conjunt de l'economia espanyola.

2) Sectors amb un creixement elevat, però en desacceleració

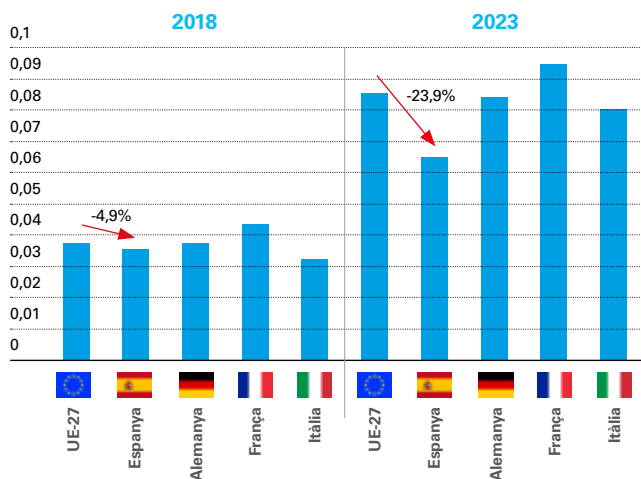
Aquests sectors continuen mostrant un creixement robust, tot i que el seu ritme s'està moderant a causa de l'esvaïment de factors excepcionals que prèviament en van impulsar l'expansió:

Sector primari: després d'una fortíssima caiguda el 2022 (el $-20,3\%$), el sector està experimentant una forta recuperació, impulsada per la millora en les condicions climàtiques i per la reducció dels costos de producció. El 2023, el sector es va recuperar el $6,5\%$ i, per al 2024, preveiem un creixement del $7,0\%$, que anirà seguit d'un lleuger alentiment del $5,5\%$ el 2025, a mesura que s'esvaeixi l'impuls pel final de la sequera. La indústria agroalimentària mantindrà una tendència de recuperació, d'acord amb l'evolució de la producció del sector primari i amb el descens dels preus dels seus inputs. A mitjà termini, l'evolució del sector estarà altament supeditada a la capacitat d'adaptació al canvi climàtic.

Indústria manufacturera: la indústria manufacturera va mostrar un creixement moderat el 2023 (el $+2,1\%$), afectada per la pujada de costos energètics posterior a la invasió russa d'Ucraïna i per la pujada de tipus. El 2024, el sector s'ha reactivat, i preveiem que creixerà el $3,9\%$, impulsat per la millora de la competitivitat de la indústria espanyola en relació amb l'europea. En comparació amb la situació prèvia al 2022, els costos energètics a Espanya s'han situat en un nivell més baix en relació amb els competidors europeus, a causa de la menor exposició al gas rus i de l'elevat pes de les renovables en la generació d'electricitat a Espanya. De cara al 2025, preveiem un creixement del VAB manufacturer del $2,3\%$, pròxim al del conjunt de l'economia espanyola.

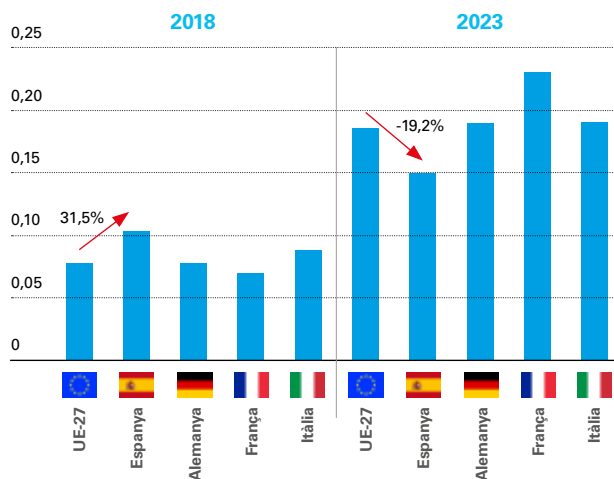
Preu industrial del gas natural

Euros per quilowatt hora (€/kWh)



Preu industrial de l'electricitat

Euros per quilowatt hora (€/kWh)



Nota: «Preu» inclou els impostos i les càrregues.
Font: CaixaBank Research, a partir de dades d'Eurostat.

Pel que fa a les manufactures, destaca l'avanç de la indústria química, que es beneficia de l'avantatge competitiu en *inputs* energètics, i de la farmacèutica, amb tendències seculares positives i amb un nivell elevat de competitivitat internacional i d'especialització. Preveiem que la indústria farmacèutica continuarà guanyant pes a mitjà i a llarg termini i que serà un motor de les exportacions i de la inversió en R+D.



Les manufactures creixen sòlidament, gràcies a la millora dels preus dels inputs energètics en relació amb els principals competidors europeus

Turisme i hoteleria: el sector turístic ha estat un motor clau en la recuperació postCOVID 2019 i supera clarament les cotes pre-pandèmia. El 2024, preveiem que creixerà el 6,0% i que se situarà l'11,5% per damunt del nivell del 2019. De cara al 2025, preveiem un alentiment al 3,4%, a mesura que el sector s'alineï amb la seva tendència històrica i que els factors de recuperació postCOVID perdin intensitat. Així i tot, creixerà a un ritme més dinàmic que el conjunt de l'economia. El factor clau que explica aquesta fortalesa inclou la recuperació del poder adquisitiu dels principals països emissors de turistes a Espanya, gràcies a un descens de la inflació i a un increment moderat dels salaris. Addicionalment, la major estabilitat geopolítica d'Espanya en relació amb la de països competidors també continuarà jugant a favor del sector.

3) Sectors amb un creixement al voltant de la mitjana

Aquests sectors presenten un ritme de creixement similar al conjunt de l'economia, i en destaquem:

Comerç a l'engròs: impulsat per les perspectives de consum favorables, a causa del descens de la inflació, de l'augment dels ingressos i de la creació d'ocupació, preveiem que el sector creixerà el 2,7% el 2024 i l'1,8% el 2025. El consum privat real mostra senyals positius i dona suport al creixement del sector. D'aquesta manera, preveiem que creixerà el 2,5% tant el 2024 com el 2025, per damunt de l'1,7% registrat el 2023. Aquestes dinàmiques propícies faran costat al sector del comerç, per al qual anticipem taxes de creixement positives, lleugerament per sota de la mitjana de l'economia.

Fabricació de maquinària: la fabricació de maquinària va patir una caiguda important durant la pandèmia per la disrupció de les cadenes globals de valor i després per l'augment dels costos de producció. El 2023, el sector va créixer amb força (el +5,5%). Preveiem que ho continuarà fent (el +3,5% el 2024 i el +2,0% el 2025), tot i que l'increment de la competència global l'impulsarà cap a creixements més pròxims al del conjunt de l'economia.

Indústria automobilística: entre el 2021 i el 2023, la indústria automobilística va experimentar taxes de creixement robustes, després de la forta caiguda registrada el 2020. Malgrat que hi ha factors que donaran suport a la demanda (i que examinem al tercer article d'aquest informe, com l'envellit parc automobilístic i l'alt nivell d'automatització d'Espanya, segona a Europa després d'Alemanya), el sector també s'enfronta a desafiaments importants. En el context de la transició cap a vehicles elèctrics, el sector s'enfronta a un elevat nivell de competència internacional, provinent, en particular, de la Xina. El balanç d'aquests factors serà un creixement del sector pròxim al del conjunt de l'economia. És crucial que el sector s'adapti a aquests canvis i que s'aconsegueixi una posició en l'ecosistema de la producció de vehicles elèctrics d'alt valor afegit. Per enfortir les seves perspectives, serà clau desplegar la infraestructura de recàrrega i estimular la presència d'Espanya en tota la cadena de valor a través del PERTEVEC.



4) Sectors amb un creixement més feble

Malgrat que, en el nostre escenari central, no pronostiquem fortes caigudes en cap sector d'activitat considerat, hi ha sectors per als quals preveiem un creixement netament inferior a la mitjana de l'economia. Pel que fa a les manufactures, els sectors relativament més febles són branques industrials com la **tèxtil** i la **paperera**, que presenten tendències seculares negatives a causa del nivell de competència internacional i de la pressió de costos estructurals relativa a aquests competidors. Aquestes branques es mantenen substancialment per sota dels nivells d'activitat del 2019. En el cas de la indústria tèxtil, preveiem un creixement negatiu el 2024, seguit d'un creixement pròxim a zero el 2025. En el cas de la paperera, després d'un 2022 i d'un 2023 de decreixement, anticipem una reactivació el 2024 vinculada als preus energètics, que tendirà a esvair-se el 2025.

Pel que fa als serveis, el **comerç al detall** s'enfronta a desafiaments significatius malgrat l'expansió econòmica general. La intensa competència del comerç electrònic i els canvis en els hàbits de consum, accelerats per la pandèmia, són un vent en contra per al sector. Amb un creixement del 2,1% el 2024 i de l'1,3%, preveiem que serà el component del sector serveis amb un creixement més feble.

La intensa competència del comerç electrònic i els canvis en els hàbits de consum són un vent en contra per al comerç al detall



Previsions de creixement del VAB per sectors

Variació anual (%)

	2015-2019	2020	2021	2022	Estimació 2023	Previsió 2024	Previsió 2025
Sector primari	1,5	-2,0	7,0	-20,3	6,5	7,0	5,5
Indústria extractiva	12,1	-2,2	31,7	37,0	-30,1	-	-
Indústria manufacturera	2,6	-14,1	13,9	6,3	2,1	3,9	2,3
Indústria agroalimentària	0,9	-16,0	11,7	14,0	-1,5	4,5	3,0
Indústria tèxtil i calçat	1,1	-14,6	9,8	-2,1	-3,0	-2,0	0,7
Indústria paperera i gràfiques	0,3	-11,0	3,3	-5,8	-1,0	5,0	1,5
Refinatge	100,8	-100,0	-464,2	110,7	-0,8	-	-
Indústria química i farmàcia	1,4	2,6	5,1	-12,6	5,0	9,0	6,0
Indústria auxiliar de construcció	0,9	-6,2	-8,9	-6,7	-1,0	-	-
Fabricació de maquinària	3,6	-11,5	15,5	3,3	5,5	3,5	2,0
Fabricació de material de transport	1,0	-16,9	13,1	29,3	11,8	4,5	2,3
Indústria fustera i mobles	3,5	-16,0	26,4	3,1	-3,5	-	-
Altres manufactures	3,1	-6,4	13,6	9,8	1,5	-	-
Subministrament d'aigua i residus	1,6	-2,8	10,9	13,7	-15,1	-	-
Sector construcció	3,8	-14,7	-1,0	9,2	2,1	2,4	3,3
Sector serveis	2,7	-11,1	7,0	8,5	3,3	3,4	2,8
Comerç a l'engròs	3,9	-7,1	6,9	5,4	4,3	2,7	1,8
Comerç al detall	3,6	-9,1	6,1	-7,7	2,6	2,1	1,3
Transport i logística	2,5	-27,5	15,5	25,8	3,1	2,8	1,7
Hoteleria	3,4	-55,3	46,6	47,8	17,3	4,8	2,7
Informació i comunicacions	5,4	-4,8	8,4	12,4	5,0	3,2	4,6
Activitats immobiliàries ¹	3,4	-2,6	4,6	16,8	5,4	4,5	5,5
Act. professionals i administratives	5,6	-11,7	12,0	12,3	1,2	3,7	4,8
Serveis socials i oci	3,1	-20,8	1,5	13,4	6,3	2,8	1,8
Total economia	2,7	-10,9	6,7	6,2	2,7	2,8	2,3
PIB turístic²	4,6	-54,9	37,4	58,6	7,6	6,0	3,4

Notes: Les xifres ombrejades en blau i en gris més fort són estimacions i previsions pròpies. (1) Activitats immobiliàries sense lloguers imputats. (2) El PIB turístic es presenta separat, ja que la demanda turística inclou activitats en diversos sectors (hoteleria, comerç, transport, etc.). Dades del PIB turístic des del 2016.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE i de previsions pròpies.

La visió sectorial i l'informe Draghi

A grans trets, el pla Draghi analitza la situació de sectors claus de l'economia europea, com l'automòbil, el farmacèutic i, al si del tecnològic, les tecnologies verdes en el marc del repte de mantenir la competitivitat en el segle XXI. Draghi destaca el desafiament que representen la dependència de les energies fòssils, generalment importades, i la fragmentació dels mercats de capitals a Europa. Subratlla la necessitat que el continent impulsi la seva competitivitat mitjançant la integració dels mercats de capitals, majors nivells d'inversió pública a escala europea i una acceleració de la transició climàtica.

Una lectura sectorial de l'estat de l'economia espanyola mostra que, malgrat que Espanya comparteix molts dels desafiaments plantejats per Draghi —especialment en relació amb el sector automobilístic i amb la fragmentació dels mercats de capitals—, el país està en una posició relativament millor pel que fa al repte energètic. Per a Draghi, una font de l'estancament recent de l'economia europea, i en particular de les manufactures, són els elevats costos energètics. En aquest àmbit, Espanya es desmarca, ja que gaudeix d'uns costos energètics baixos en comparació amb els dels competidors europeus, i això està impulsant les manufactures. Tanmateix, això no ens ha de fer caure en la complaença: és crucial que Espanya continuï invertint en energies renovables, un sector en què les condicions climàtiques favorables ens atorguen un avantatge competitiu i, potencialment, poden obrir el camí a una nova indústria d'exportacions.

L'informe Draghi destaca el desafiament d'augmentar la competitivitat i la necessitat d'inversió per adaptar sectors claus de l'economia

Un dels desafiaments més importants subratllats per l'informe Draghi, i que afecta de ple l'economia espanyola, és el de la **indústria automobilística**. Tot i que ha mostrat signes de recuperació després del xoc energètic i de la crisi de subministraments, s'enfronta a una pressió creixent per la transició cap a la mobilitat elèctrica i pel fort increment de la competència d'altres grans productors, com la Xina. El pla Draghi emfatitza que, perquè el sector automotriu europeu i espanyol sigui competitiu a nivell global, és fonamental afrontar aquesta transició. Això requerirà no solament un augment de la inversió en R+D, sinó també un marc regulador que promogui de forma simultània la innovació i la competitivitat.



Indústria automobilística

El sector de l'automoció a Espanya: el repte de mantenir la competitivitat en el nou ecosistema global

El sector de l'automoció és clau en el teixit productiu del nostre país, no solament per la seva aportació al creixement del PIB i a la creació d'ocupació, sinó també per la seva contribució positiva a la balança comercial i per la seva elevada capacitat d'innovació. Amb unes plantes de producció molt eficients i automatitzades i amb una mà d'obra altament qualificada, el sector gaudeix d'una posició destacada a nivell mundial. Un cop superat l'entorn advers dels últims anys, marcat pels problemes d'aprovisionament als mercats internacionals d'inputs essencials, com els microxips i els semiconductors, i pels augments dels preus i dels tipus d'interès, el sector intenta trobar el seu lloc en el nou ecosistema de l'automoció mundial. En un moment en què preval la transformació tecnològica cap a l'electrificació, el futur del sector passa pel desenvolupament i per la implantació d'activitats d'alt valor afegit, vinculades a la mobilitat autònoma, connectada i elèctrica.

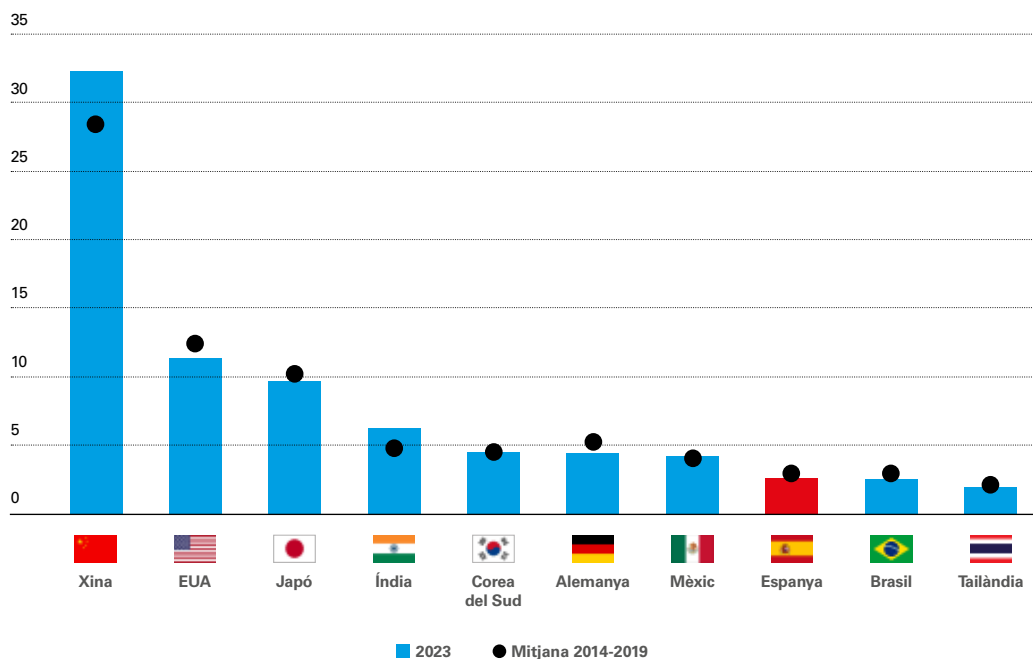
L'automoció, un sector estratègic de l'economia espanyola

El sector de l'automoció d'Espanya no solament juga un paper fonamental en el teixit productiu del nostre país, sinó que també és un dels més potents del món. El 2023, Espanya va fabricar més de 2,45 milions de vehicles i es va col·locar com el segon productor d'Europa, només superada per Alemanya. A més a més, és el primer productor europeu de vehicles comercials, el segon de turismes i el quart de components.

El 2023, Espanya va fabricar més de 2,45 milions de vehicles i es va col·locar com el segon productor d'Europa, només superada per Alemanya

Producció de turismes i de vehicles comercials per països

(% sobre el total mundial)



Nota: Dades en nombre de vehicles fabricats.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'OICA.

Espanya és el vuitè productor de vehicles del món, amb una quota del 2,6%. La xifra representa una lleugera caiguda (de 3 dècimes) en relació amb el període pre pandèmia (mitjana del 2014-2019), però contrasta amb els descensos més intensos, al voltant d'1 punt, anotats per altres potències, com Alemanya o els EUA. De fet, entre els principals productors del món, només Mèxic, l'Índia i, sobretot, la Xina han augmentat la seva quota. Pel que fa a la contribució directa del sector de l'automoció al VAB,¹² Espanya se situa, amb l'1,1%, per sota de la mitjana de la UE (l'1,7%) i molt lluny d'Alemanya (el 4,1%), tot i que és un dels pocs països on l'automoció no ha perdut pes en relació amb el 2014-2019.

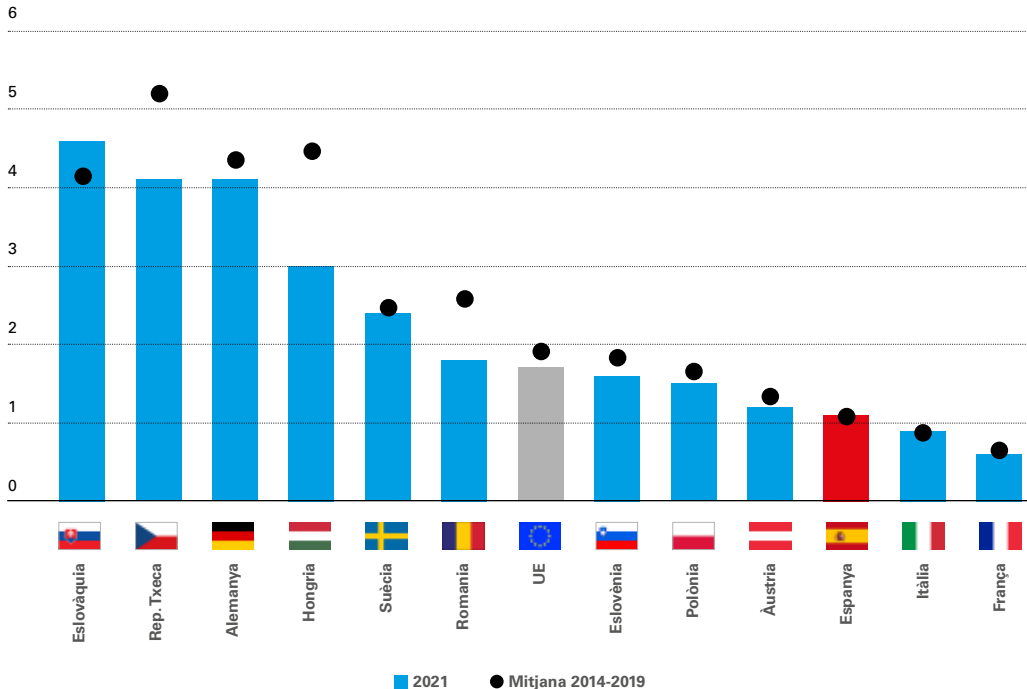
¹² Inclou la fabricació de vehicles de motor, de remolcs, de semiremolcs i de components (CNAE 29). Dades d'Eurostat del 2021.





Pes del VAB de l'automoció a la UE

(% sobre el VAB total de cada economia)



Notes: Vehicles de motor, remolcs, semiremolcs i components. Dades a preus corrents.
Font: CaixaBank Research, a partir de dades d'Eurostat.

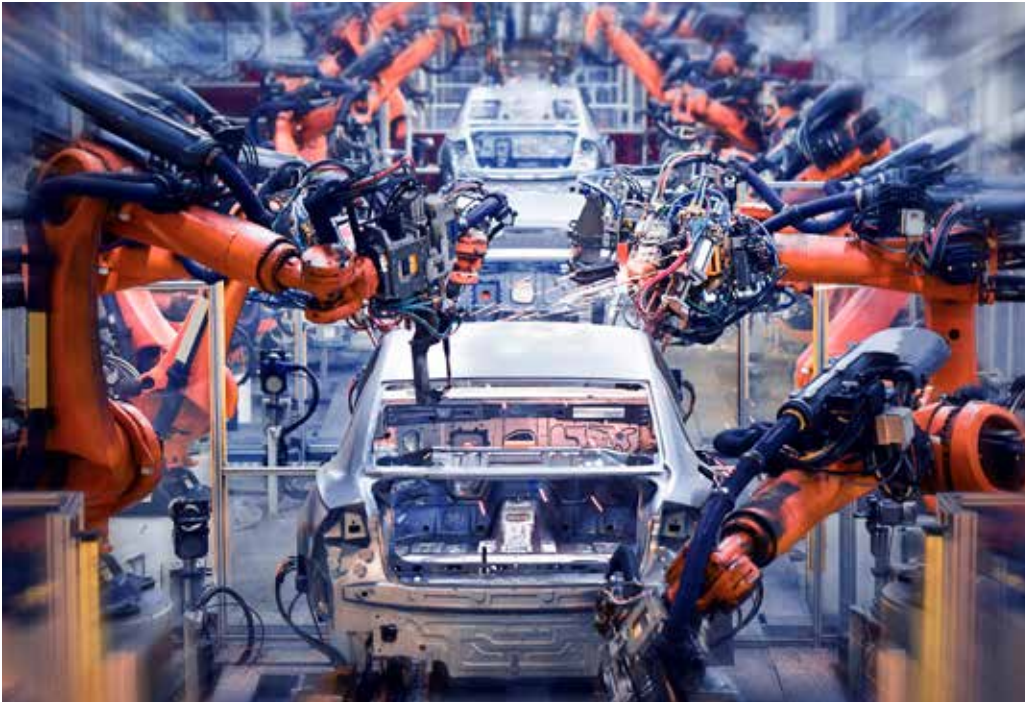
La importància del sector de l'automoció no solament es reflecteix en la seva contribució directa al PIB i a l'ocupació, sinó també en la seva interacció amb altres activitats i en la seva elevada intensitat innovadora

Dins la indústria manufacturera espanyola, el sector de l'automoció¹³ és el tercer en importància, per darrere de l'agroalimentari i de la fabricació de productes metàl·lics, i aporta el 8,6% del VAB i el 6,9% de l'ocupació manufacturera¹⁴ (el 8,9% i el 8,0%, respectivament, en el període 2014-2019).

L'activitat del sector de l'automoció genera un augment de la demanda a altres sectors d'activitat. Segons l'anàlisi de les taules *input-output*, l'efecte arrossegament (multiplicador econòmic) del sector és molt important: per cada euro generat directament per l'automoció, es generen, aproximadament, 0,8 euros addicionals en el conjunt de l'economia. Entre els consums intermedis que més demanda el sector, destaquen els productes metàl·lics (el 12,8% del total), el comerç a l'engròs i al detall (el 7,5% i el 5,0%, respectivament), el cautxú i els plàstics (el 5,1%) i la metal·lúrgia (el 4,0%). Així, doncs, tenint en compte els efectes directes i indirectes, el VAB del sector de l'automoció representa l'1,9% del VAB total de l'economia espanyola.

¹³ Inclou el grup CNAE 29: fabricació de vehicles de motor, de remolcs, de semiremolcs i de components, de peces i d'accessoris per a vehicles de motor.

¹⁴ Dades del 2021 de la Comptabilitat Nacional: VAB en termes corrents i ocupació en termes de llocs de treball equivalents a temps complet.



El sector de l'automoció és un dels majors inversors en R+D+I de l'economia, la qual cosa situa les seves plantes de producció entre les més eficients i automatitzades d'Europa: compten amb 1.199 robots industrials per cada 10.000 empleats, xifra només lleugerament inferior a la d'Alemanya (1.213).¹⁵ És el tercer sector que més gasta en activitats innovadores, amb el 9,3% de la despesa total, només per darrere de les activitats relacionades amb la informació i les comunicacions (telecomunicacions, programació, consultoria i altres activitats informàtiques) i amb les activitats professionals, científiques i tècniques (serveis d'R+D i altres).¹⁶ La intensitat d'innovació (despesa en innovació sobre la xifra de negocis) assoleix el 2,5% en la fabricació de vehicles de motor, molt per damunt dels registres per al conjunt de l'economia o de la indústria (el 0,9% i l'1,0%, respectivament). Tot això situa el sector entre els més productius d'Europa: cada treballador produeix una mitjana de 15,5 vehicles a l'any, xifra que triplica la mitjana de la UE.¹⁷ Dins l'economia espanyola, el sector és un dels més productius: la productivitat real per hora treballada és el 19,5% superior a la del conjunt de l'economia.¹⁸

La producció del sector de l'automoció està molt orientada als mercats exteriors: 9 de cada 10 vehicles fabricats a Espanya s'exporten

¹⁵ Dades de l'International Federation of Robotics (2022).

¹⁶ INE (2023), Encuesta de innovación en las empresas, any 2022. La despesa en innovació inclou la despesa en R+D, l'enginyeria, el disseny i altres treballs creatius, les activitats de màrqueting i de valor de marca, les relacionades amb la propietat intel·lectual, de formació dels empleats, de desenvolupament de *software*, i activitats relacionades amb les bases de dades i l'adquisició i l'arrendament d'actius tangibles utilitzats en innovació.

¹⁷ Dades de l'Associació de Constructores Europeus d'Automòbils (ACEA).

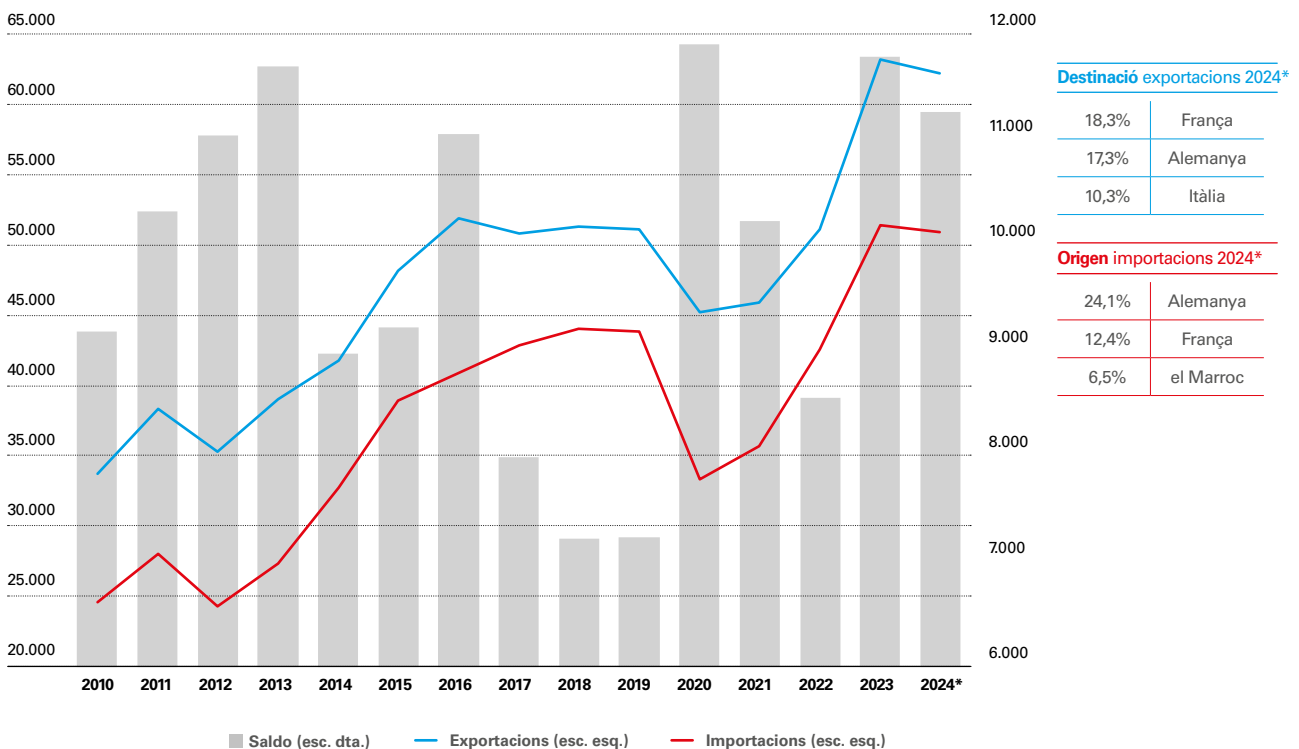
¹⁸ Dades de la Comptabilitat Nacional de l'any 2022.



El sector de l'automoció espanyol està molt orientat a l'exportació: el 2024 (amb dades acumulades de 12 mesos fins a l'agost), el 89,4% dels vehicles fabricats a Espanya es van destinar al mercat exterior, un percentatge que, fins i tot, ha augmentat en els últims anys (+8 p. p. en relació amb la mitjana del 2014-2019). En valor, les exportacions del sector (CNAE 29) van assolir els 62.184 milions d'euros en termes anualitzats fins al juliol, una xifra que representa el 16,3% de les exportacions de béns totals i el 4,0% del PIB. Al voltant de dues terceres parts de les exportacions del sector es dirigeixen als nostres socis de la UE, sobretot a França i a Alemanya.

Comerç exterior de l'automoció

Milions d'euros



Notes: CNAE 29. (*) Acumulat de 12 mesos fins al juliol.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de DataComex.

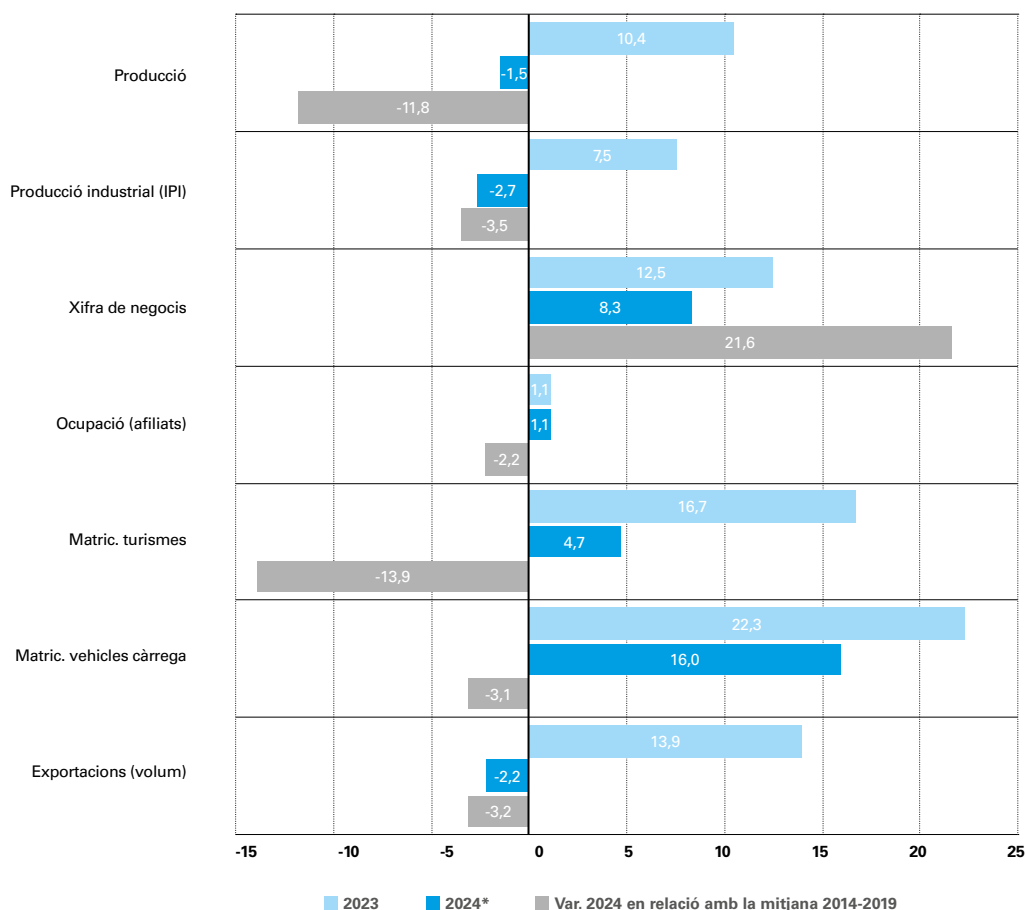
En conseqüència, només un de cada cinc vehicles venuts a Espanya (en concret, el 21,7% el 2023) és de fabricació nacional; la resta s'importa, principalment, de països de la UE. A això cal afegir que, en els últims anys, s'ha incrementat l'arribada de vehicles a través d'Espanya com a porta d'entrada a altres mercats europeus, la qual cosa es reflectiria tant en les dades d'importacions com d'exportacions. En qualsevol cas, la balança comercial del sector presenta un superàvit elevat, que, en termes acumulats de 12 mesos fins al juliol, va ascendir a 11.267 milions d'euros, el 0,7% del PIB.

Evolució recent del sector de l'automoció

Després de patir els estralls de la crisi pandèmica el 2020-2021, amb la consegüent paralització de l'activitat, el sector de l'automoció ha demostrat, en els últims anys, una notable capacitat de reactivació, fins i tot en un context carregat de dificultats, les quals van limitar (i) la capacitat productiva de les nostres fàbriques, a causa dels problemes d'aprovisionament d'alguns components o de la incertesa derivada de les guerres a Ucraïna i al Pròxim Orient, i (ii) la capacitat de demanda dels potencials compradors, ateses les pujades de preus i de tipus d'interès. En conseqüència, el retorn a la normalitat pre-pandèmia no ha estat complet.

Indicadors del sector de l'automoció

Variació interanual (%)



Nota: (*) Acumulat l'any fins a l'última dada disponible.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'ANFAC, de l'INE i del MISSM.

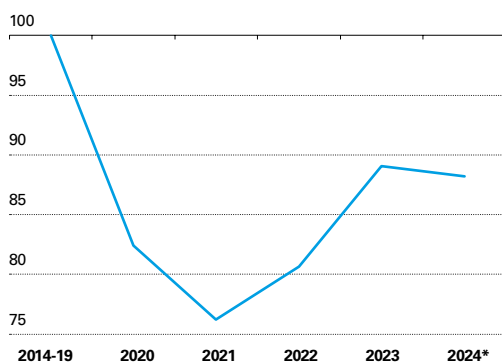
En general, tots els indicadors del sector estan evolucionant de manera positiva en els últims anys, tot i que s'observa una certa pèrdua de dinamisme al llarg del 2024



En primer lloc, després d'assolir un nivell mínim el 2021, quan es van fabricar poc més de 2 milions de vehicles, la xifra més baixa des del 2012, la producció del sector va reprendre la senda positiva, amb creixements del 5,8% i del 10,4% el 2022 i el 2023, respectivament. No obstant això, entre el gener i l'agost d'enguany, llastada, fonamentalment, per la feblesa dels mercats europeus, va acumular una caiguda de l'1,5% interanual i es va apropar als 2,43 milions de vehicles (dada en termes anualitzats). En conseqüència, la producció encara queda lluny dels nivells anteriors a l'esclat de la pandèmia, en concret l'11,8% per sota de la mitjana del 2014-2019. Per segments, el descens de la fabricació en els vuit primers mesos de l'any es concentra en els vehicles comercials i industrials, que representen el 19% del total i van caure el 12,9% interanual, de manera que van contrarestar el lleuger augment de la producció de turismes (l'1,6%).

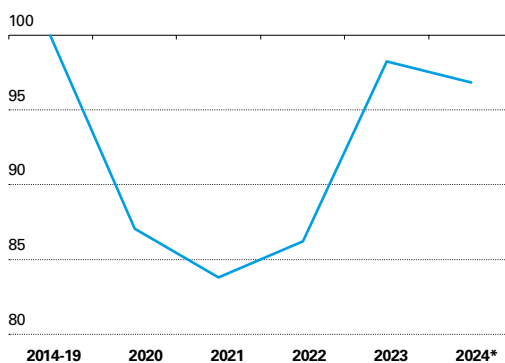
Producció de vehicles

Índex (100 = mitjana 2014-2019)



Exportació de vehicles

Índex (100 = mitjana 2014-2019)



Nota: (*) Acumulat de 12 mesos fins a l'agost.
Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'ANFAC.

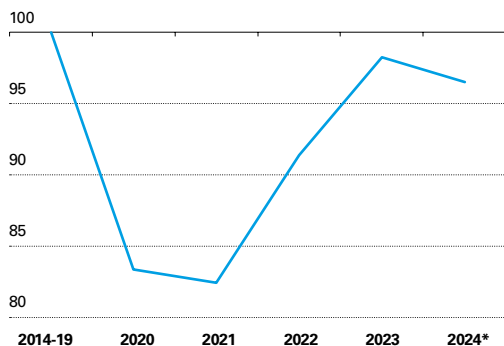
Atès que la major part de la producció s'exporta, no sorprèn que les exportacions de vehicles tinguin una evolució similar. Després de créixer un notable 13,9% el 2023, entre el gener i l'agost d'enguany, van interrompre la senda positiva i van anotar una reculada del 2,2% interanual, afectades per l'estancament del mercat als principals països de destinació¹⁹ (les matriculacions van caure, en aquest període, el 0,3% a França i el 0,5% a Alemanya). Dels pocs més d'1,42 milions de vehicles exportats fins a l'agost, la major part (1,14 milions) van ser turismes, les vendes dels quals van créixer l'1,8%, en contrast amb la forta reculada patida per les exportacions de vehicles comercials i industrials (el -16,0%).

¹⁹ Un altre factor que pot estar condicionant l'evolució de les exportacions de vehicles és l'escàs avanç en la producció de models alternatius, un tema que analitzarem més endavant amb una mica més de detall.

Dels pocs més d'1,42 milions de vehicles exportats fins a l'agost, la major part (1,14 milions) van ser turismes, les vendes dels quals van créixer l'1,8%

IPI de l'automoció

Índex (100 = mitjana 2014-2019)



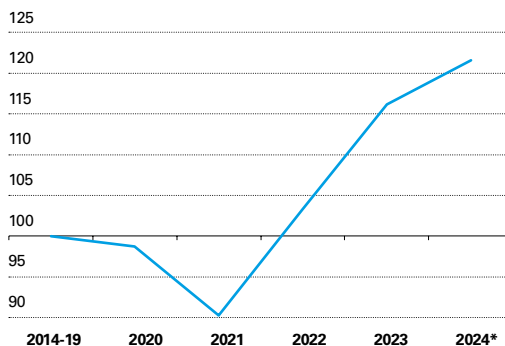
Notes: Grups CNAE 29.

(*) Mitjana de 12 mesos fins a l'agost.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE.

Xifres de negoci de l'automoció

Índex (100 = mitjana 2014-2019)



Notes: Grups CNAE 29.

(*) Mitjana de 12 mesos fins al juliol.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE.

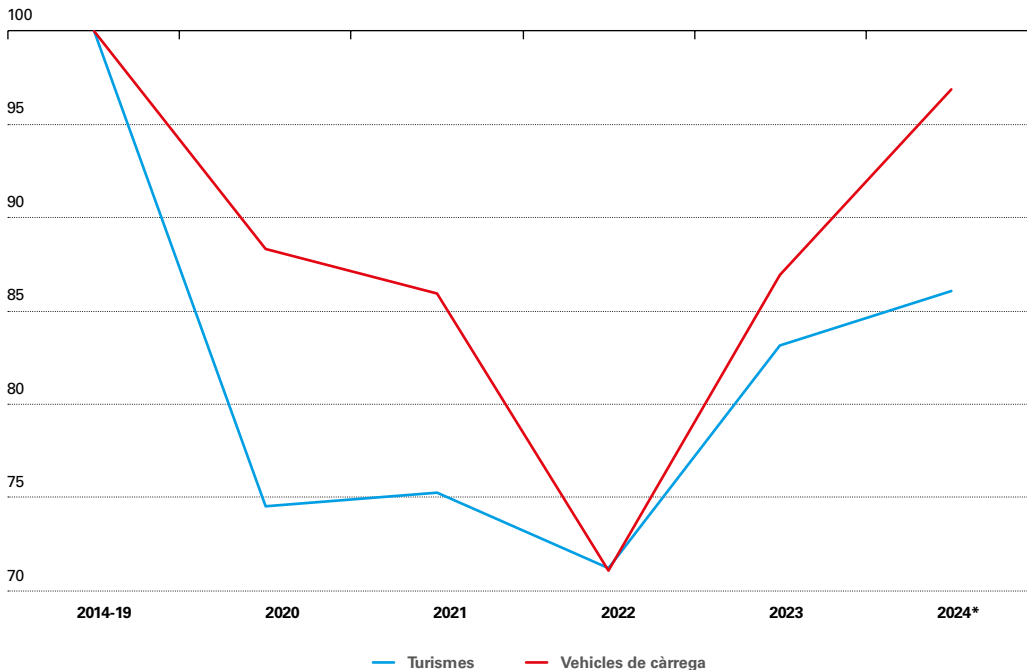
L'índex de producció industrial de fabricació de vehicles de motor ha caigut enguany el 2,7% interanual fins a l'agost, però la xifra de negoci ha crescut el 8,3% interanual al gener-juliol

En termes de l'índex de producció industrial (IPI), que mesura l'evolució del valor afegit a les branques industrials, l'activitat del sector mostra una evolució una mica més favorable, gràcies a una combinació de diversos factors relacionats entre si: (i) la millora en la qualitat dels vehicles fabricats, la qual cosa enforteix la reputació de les marques i la satisfacció dels clients i contribueix a un augment de la demanda, la qual cosa, al seu torn, impulsa l'oferta; (ii) la millora en l'eficiència de la producció (amb enfocament en l'eficiència energètica, en la seguretat i en la digitalització), amb el consegüent efecte positiu sobre la productivitat, i (iii) la recuperació gradual dels marges empresarials després de la pandèmia (gràcies a l'optimització dels processos, a la reducció dels costos de les primeres matèries i a la recuperació de la demanda), la qual cosa està permetent que les empreses emprenguin costoses inversions en innovació i en tecnologia. En definitiva, l'IPI de la fabricació de vehicles de motor va encadenar dos anys de forts creixements el 2022 i el 2023 (el 10,8% i el 7,5%, respectivament), una senda que s'ha vist interrompuda el 2024 (va caure el 2,7% interanual fins a l'agost), de manera que se situa encara el 3,5% per sota dels nivells del 2014-2019. En el cas de la xifra de negoci, que mesura la facturació en termes monetaris (i, per tant, es veu afectada pels alts creixements que han registrat els preus en els últims anys), l'evolució està sent força millor que la comentada per a l'IPI, amb un creixement intens el 2023 (el 12,5%) i una mica més moderat al gener-juliol d'enguany (el 8,3% interanual), de manera que supera amb escreix, en gairebé el 22%, els nivells prepandèmia.



Matriculació de vehicles

Índex (100 = mitjana 2014-2019)



Nota: (*) Acumulat de 12 mesos fins al setembre.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'ANFAC.

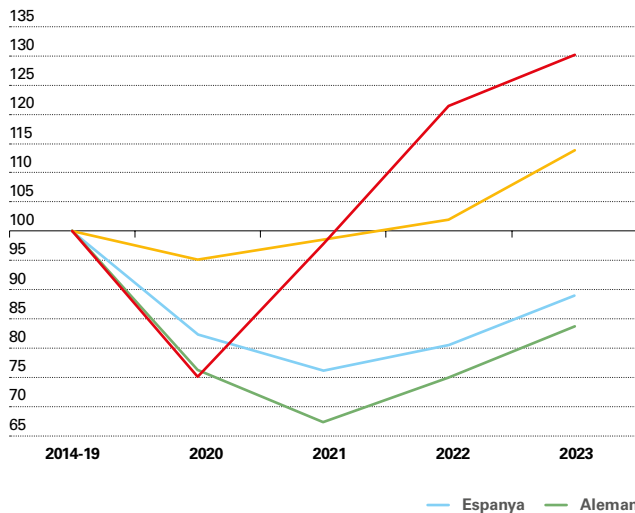
Pel costat de la demanda, les vendes al mercat intern (matriculacions) van iniciar la seva recuperació el 2023, amb un any de retard en relació amb la producció, i encara no han tornat als nivells del 2014-2019. Per segments, destaca negativament la feblesa de les vendes de turismes, que continuen el 13,9% per sota de la mitjana del 2014-2019, en termes anualitzats fins al setembre. En canvi, en el cas dels vehicles de càrrega, la distància és molt menor (el -3,1%).

L'evolució ranquejant de la producció i de les vendes del sector de l'automoció a Espanya és similar a la que registren altres mercats madurs, com Alemanya

Tal com s'observa als gràfics de la pàgina següent, l'evolució de la producció i de les vendes del sector de l'automoció és similar a la que registra Alemanya, el nostre principal competidor europeu, però contrasta clarament amb el to molt més positiu d'altres actors importants en el panorama internacional, com l'Índia i la Xina. Això confirma que estem assistint a un desplaçament del protagonisme en la indústria automotriu mundial des dels líders tradicionals de les últimes dècades (els EUA, la zona de l'euro o el Japó) cap a les economies emergents, com la Xina i l'Índia, ja esmentades, que s'han convertit en veritables potències, però on també despunten el Brasil o Mèxic.

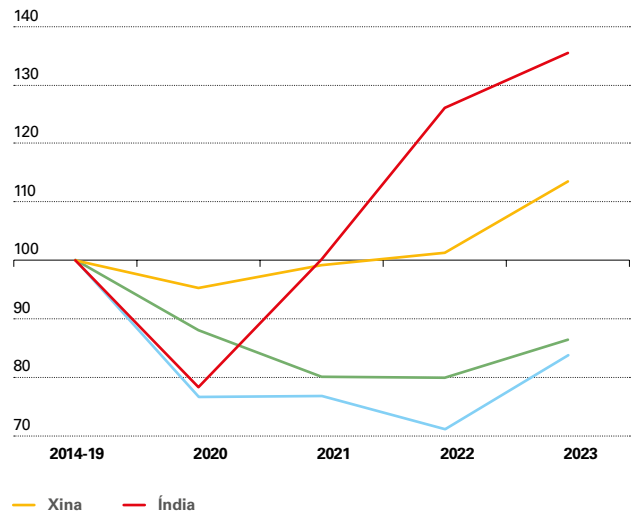
Producció de vehicles per països

Índex (100 = mitjana 2014-2019)



Matriculació de vehicles per països

Índex (100 = mitjana 2014-2019)



Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'OICA.

L'ocupació al sector de l'automoció, molt afectat durant la pandèmia, s'està recuperant amb força en els últims anys

Un cop superada la pandèmia, la recuperació de la producció i de les vendes del sector de l'automoció s'ha anat traslladant a l'ocupació, tot i que no ha recuperat encara els nivells pre-pandèmia. Així, després de créixer l'1,1% el 2023 i un altre 1,1% interanual entre el gener i el setembre d'enguany, el volum d'afiliats a la Seguretat Social (en la mitjana dels 12 últims mesos) s'ha situat el 2,2% per sota dels registres del 2014-2019.²⁰

Perspectives favorables per a l'automoció a Espanya, però amb alguna assignatura pendent

De cara al 2025, les perspectives del sector de l'automoció són positives en un context en què l'economia espanyola mantindrà un dinamisme notable, tot i que una mica inferior al d'enguany. Preveiem un creixement del PIB del 2,3%, en relació amb el 2,8% estimat per al 2024, amb el suport de l'embranchida de la demanda interna, tant del consum de les llars, gràcies a la progressiva recuperació del seu poder adquisitiu i a una sòlida posició financera, com de la inversió, amb l'ajuda d'unes condicions de finançament més favorables i d'un major desplegament dels fons NGEU. Tot això, juntament amb la necessitat de renovar l'envellit parc mòbil (l'edat mitjana es va situar en 14,2 anys el 2023, una de les més altes d'Europa, amb una mitjana de 12,3 anys),²¹ continuarà impulsant la demanda de vehicles.

²⁰ Si considerem l'ocupació efectiva (afiliats, descomptats els treballadors que encara es troben en EERTO), la distància amb la mitjana del 2014-2019 és una mica més gran, del 3,0%.

²¹ Dada de l'ANFAC per a Espanya (2023) i de l'ACEA per a Europa (2022). És preocupant que gairebé la meitat dels vehicles que circulen a Espanya tinguin 15 o més anys d'antiguitat. L'ANFAC assenyala que, per cada turisme nou matriculat el 2023, es van vendre prop d'1,3 turismes de més de 10 anys, de manera que el mercat es va desviar cap a vehicles més antics, la qual cosa retarda la renovació del parc i dificulta el compliment dels objectius de reducció d'emissions contaminants.



²² Per a més informació, vegeu l'article «El sector de l'automòbil a Espanya: estratègic i en transformació», a l'*Informe Sectorial Indústria Manufacturera 2021*.

²³ Vegeu l'article «Draghi proposa una política industrial europea com a motor davant els reptes de les properes dècades», a l'*Informe Mensual* del mes d'octubre d'enguany.

²⁴ Comissió Europea (2024), *The future of European competitiveness*. Els costos de producció de vehicles, principalment energètics i laborals, són, aproximadament, el 30% més elevats a la UE que a la Xina, mentre que, en termes de tecnologia, els fabricants xinesos estan per davant en tots els àmbits, inclosos el rendiment dels vehicles elèctrics, el *software* o el temps de desenvolupament dels nous models.

²⁵ Banc d'Espanya (2024), «El auge del coche eléctrico en China y su impacto en la Unión Europea», *Boletín Económico*, 2024/T4.

No obstant això, alguns factors continuen condicionant el futur de l'automoció. D'uns anys ençà, el sector s'enfronta, a nivell mundial, a canvis importants, derivats, principalment, de les noves prioritats, com la sostenibilitat climàtica o la connectivitat/digitalització.²² Amb la finalitat de mantenir la seva elevada capacitat competitiva en un mercat cada vegada més global, les empreses es veuen obligades a adaptar-se i la innovació es converteix en l'element diferenciador. En aquest context, els fons europeus NGEU, els eixos principals dels quals són, precisament, la transició ecològica i la digitalització, estan mobilitzant una quantitat ingent de recursos a través del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència (PRTR) i són una palanca fonamental per aconseguir la transformació del sector.

La implantació de la tecnologia elèctrica en l'automoció és un element bàsic per avançar en la descarbonització de l'economia i en la lluita contra el canvi climàtic

Les polítiques climàtiques de la UE fixen uns objectius ambiciosos per al transport per carretera i per a la producció de vehicles, però l'adaptació està sent lenta. Com assenyala l'informe Draghi,²³ publicat recentment, la cadena de subministrament de l'automoció a la UE pateix importants bretxes competitives en relació amb els principals competidors, tant en termes de costos com de tecnologia.²⁴ D'una banda, la Xina està avançant molt més ràpid i gaudeix (i) d'uns costos menors, derivats, principalment, del control integral de la cadena de subministraments (sobretot pel que fa a la fabricació de bateries), de les polítiques de suport governamental a les diferents fases de producció i del desenvolupament primerenc del vehicle elèctric al país (el Govern el considera estratègic des de començaments de la dècada dels 2000),²⁵ i (ii) d'un avantatge tecnològic, gràcies als coneixements tècnics i a les

economies d'escala. En el cas dels EUA, s'ha optat per grans mesures d'estímul (*Inflation Reduction Act*) i per la introducció de barreres comercials. En general, la major regulació i la falta d'incentius estan llastant la competitivitat del sector a Europa en relació amb els EUA i la Xina: segons l'informe Draghi, si no és capaç d'adaptar-se ràpidament al nou entorn, el sector de l'automoció europeu es podria veure desplaçat i arribar a perdre més del 10% de la producció en els cinc propers anys.

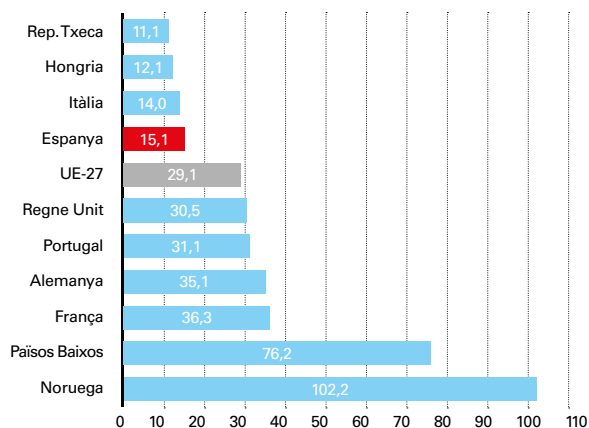
En el cas d'Espanya, ens trobem molt endarrerits en matèria de penetració del vehicle elèctric i en infraestructures de recàrrega (vegeu els gràfics següents). Pel costat de l'oferta, tot i que la producció de vehicles electrificats (elèctrics purs i híbrids endollables) ha crescut de forma notable en els últims anys i s'ha duplicat entre el 2020 i el 2023, ha patit el 2024 una brusca frenada, amb una reculada del 25,1% interanual entre el gener i l'agost, fins a un total de 139.445 unitats, una xifra que representa el 8,8% de la producció total, en relació amb l'11,4% del 2023. Pel costat de la demanda, les matriculacions de vehicles elèctrics es van reduir l'1,4% interanual entre el gener i el setembre, fins al 9,7% del total, en relació amb l'11,1% del 2023.²⁶ Pel que fa al parc de vehicles, el 2023, hi havia 367.144 electrificats, la qual cosa representa un increment del 50,5% en relació amb l'any anterior, tot i que representen només l'1,1% del parc total.

²⁶ Si considerem només els turismes, en els nou primers mesos del 2024, la quota és del 10,4%, gairebé la meitat que a la UE (el 19,5%).

L'electrificació no acaba d'arrencar a Espanya

Indicador global d'electromobilitat

Índex (100 = objectiu 2030)

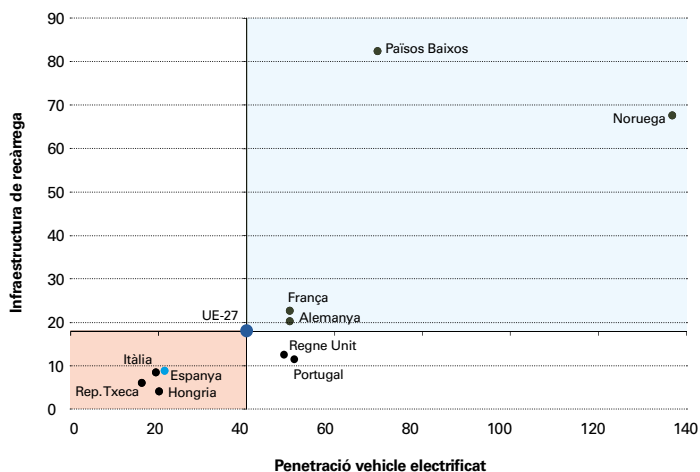


Notes: Resultat de la mitjana de l'indicador de penetració del vehicle electrificat i de l'indicador de les infraestructures de recàrrega, cadascun dels quals mostra la distància a l'objectiu (= 100) fixat per al 2030. Dades del 2T 2024.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'ANFAC.

Components de l'indicador global d'electromobilitat

Índex (100 = objectiu 2030 per a cada indicador)



Notes: L'àrea blava (vermella) indica els països per damunt (per sota) de la mitjana europea en els dos indicadors; la resta mostra els països per damunt de la mitjana en només un dels indicadors. Dades del 2T 2024.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'ANFAC.



Pel que fa a les infraestructures de recàrrega, Espanya comptava, al final del 2T 2024, amb prop de 35.700 punts de recàrrega d'accés públic, 6.400 més que al final del 2023, però molt lluny dels objectius (63.500 per al final del 2024 i 300.000 per al 2030). Això situa la ràtio de punts de recàrrega per cada 1.000 persones en edat motoritzable en 1,1, una de les més baixes d'Europa.²⁷ A més a més, només el 29% d'aquesta infraestructura correspon a una càrrega amb potència superior a 22 kW, quan l'objectiu era assolir enguany el 51%.²⁸ aquest és un aspecte fonamental per (i) al desplegament del vehicle elèctric com a vehicle de «tot ús» i en trajectes de llarga distància, i no exclusivament com a segon vehicle per a zones urbanes, i (ii) per avançar en l'electrificació del transport pesant de mercaderies i de persones, on els vehicles comencen a carregar en potències més altes (a partir de 150 kW).

Millorar la infraestructura de recàrrega és fonamental perquè la demanda de vehicles elèctrics s'enlairi

Els avanços en la infraestructura pública de recàrrega millorarien la percepció del mercat, ja que encara impera la cautela entre els potencials compradors, preocupats, fonamentalment, per l'autonomia dels vehicles.²⁹ Per la seva banda, des de l'ANFAC, assenyalen la importància d'ampliar el programa d'incentius a la mobilitat eficient i sostenible (MOVES, la tercera edició del qual finalitza el 31 de desembre) i de millorar-ne l'eficàcia amb ajuts directes (cobrament en el moment de la compra i no mitjançant subvencions, amb el consegüent retard per al client)³⁰ i amb una fiscalitat adequada.

²⁷ ANFAC (2024), «Barómetro de la electromovilidad», segon trimestre.

²⁸ Això significa que 7 de cada 10 punts de recàrrega són de baixa potència, la qual cosa implica un temps de recàrrega, com a mínim, de 3 hores. En canvi, només el 6,8% dels punts de recàrrega són d'alta potència (com a mínim, de 150 kW), amb un temps de recàrrega entre els 15 i els 27 minuts.

²⁹ Un altre hàndicap és l'elevat cost inicial dels vehicles, tot i que és cert que hi ha altres elements pels quals els consumidors estarien disposats a pagar un preu superior, com la diferenciació de marca o el lideratge en matèria ambiental o de seguretat.

³⁰ El temps de cobrament dels ajuts del Pla MOVES III varia entre vuit mesos i un any, en funció de la comunitat autònoma.

El lloc d'Espanya en el nou ecosistema de l'automoció mundial

L'electrificació del sector de l'automoció comporta un canvi radical en la tecnologia, en els processos de producció i en les capacitats i les habilitats requerides a la mà d'obra. Sorgeixen noves oportunitats de negoci i nous participants, que realitzen activitats de disseny, d'enginyeria o d'R+D-intensives en coneixement i amb alts nivells d'innovació tecnològica- i que proveeixen el mercat amb bateries, amb semiconductors o amb *software*. I és que l'electrificació està reconfigurant la cadena de valor del sector i està desplaçant l'enfocament des del *hardware* i les activitats més estandarditzades, com l'assemblatge de vehicles, cap al *software* i la digitalització: des del 2015, el contingut de *software* per vehicle s'ha triplicat i, el 2030, podria representar fins al 50% del valor d'un automòbil.³¹

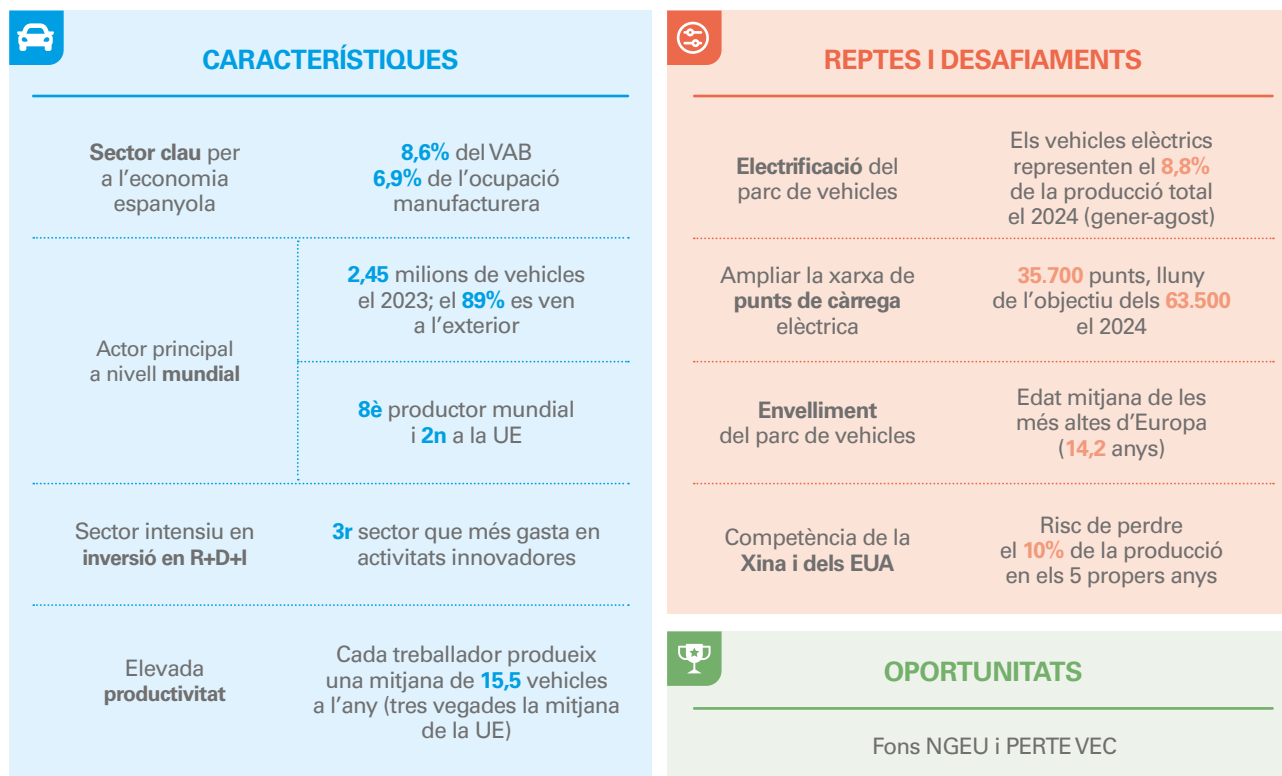
³¹ McKinsey (2023), «A road map for Europe's automotive industry», i Informe Draghi.

La cadena de valor de les bateries és altament dependent de les primeres matèries i dels components procedents d'altres regions, en particular de la Xina, que subministra més del 70% de les cel·les de bateries d'ions de liti a nivell mundial. Aquesta circumstància augmenta la vulnerabilitat davant possibles xocs o colls d'ampolla que poden conduir a una situació similar a la viscuda el 2020-2021 amb la crisi dels microxips i dels semiconductors. Per aquest motiu, és de vital importància per al sector salvaguardar els subministraments crucials, augmentant l'*stock* de seguretat i implementant estratègies de doble proveïment, i millorar la circularitat de les cadenes de subministrament: la integració vertical de la producció de bateries podria reduir de forma considerable la bretxa de costos dels fabricants europeus en relació amb els competidors xinesos, però, perquè això sigui possible, és necessària la construcció d'un elevat nombre de gigafactories i de plantes de fabricació de semiconductors.³² Tot això redundarà en una major proporció de VAB local en components crítics dels vehicles elèctrics, amb la consegüent generació de llocs de treball de qualitat i de creixement econòmic.

³² McKinsey (2023), «A road map for Europe's automotive industry». Segons aquest estudi, la bretxa entre l'oferta i la demanda europees de bateries podria assolir el 40% el 2030, de manera que es necessitarien 20 gigafactories addicionals i 37 noves plantes de fabricació de semiconductors, amb una inversió conjunta de més de 200.000 milions d'euros.

Indústria espanyola de l'automòbil

El repte de mantenir la competitivitat en el nou ecosistema global





Quin paper jugarà Espanya en la nova cadena de valor? El nostre país ha de promoure un entorn competitiu que garanteixi la presència de totes les baules de la cadena de valor del vehicle electrificat i connectat³³ i s'ha de posicionar, en especial, en les fases més crítiques i de més valor afegit, com l'extracció i el refinatge de liti, la fabricació de cel·les/bateries d'ions de liti, l'extracció de materials semiconductors o la fabricació de microxips, de motors elèctrics i de components electrònics. Per aconseguir-ho, cal implantar gigafactories, impulsar la producció de components electrònics i apostar per la tecnologia i el coneixement, per la digitalització en la cadena de producció i per l'establiment de centres de desenvolupament tecnològic.

Amb aquests objectius sobre la taula, en els últims anys, s'estan produint moviments al sector, amb el suport de les ajudes vinculades al PERTE VEC (projecte estratègic per a la recuperació i la transformació econòmica per al desenvolupament del vehicle elèctric i connectat), l'objectiu del qual és «integrar les empreses espanyoles en les grans cadenes de valor de la indústria de l'automoció i de la mobilitat i posicionar Espanya a Europa i al món com un node central dels grans vectors de transformació del sector». En la primera convocatòria del PERTE, es van concedir 793 milions d'euros a projectes com les gigafactories, mentre que, en la segona convocatòria, que està a punt de completar-se, s'han concedit 609 milions d'euros a diferents projectes relacionats amb la fabricació d'una nova generació de vehicles elèctrics al nostre país. A aquesta quantitat, se sumen uns altres 40 milions d'euros aprovats al setembre passat. En l'actualitat, està en marxa la convocatòria d'ajudes del PERTE VEC III, dotades amb 200 milions d'euros, i el Govern té previst llançar una quarta convocatòria, dotada amb 1.250 milions d'euros, abans que finalitzi el 2024.

³³ ANFAC i SERNAUTO (2023), *Nuevos retos del sector de la automoción en España*.

Mapa de fàbriques d'automòbils amb models en producció i adjudicats

Exclusiva europea	●
Exclusiva mundial	★
Versions electrificades	⚡
Final producció 2024	✗
Nou	!

1 Vigo - Stellantis	
Peugeot 301	✗
Peugeot 2008	⚡
Citroën C-Elysee	
Citroën Berlingo i Berlingo Van	⚡
Toyota Proace City	⚡
Fiat Dobló	⚡
Opel Combo Life i Cargo	⚡
Peugeot Rifter/Partner	⚡
Assemblatge de bateries	

2 Santander - Nissan	
Components Nissan	

3 Santander - Daimler truck	
Xassis Mercedes-Benz OC 500	

4 Vitòria - Mercedes-Benz	
Vito	⚡
Clase V	⚡

5 Pamplona - Volkswagen	
Talgo	★
Polo	●
T-Cross	★
Skoda Epiq (2026)	⚡ !

6 Barcelona - SEAT / Audi / Cupra	
Seat i Cupra León 5D i Sportstourer	★ ⚡
Audi A1	★
Seat Arona	★
Cupra Formentor	★ ⚡
Seat Ibiza	★
Caixes de canvi	

7 Barcelona - Hispano Suiza	
Carmen	★ ⚡
Carmen Boulogne	★ ⚡



8 Saragossa - Stellantis	
Opel Crossland	★
Citroën C3 Aircross	★
Opel Corsa	★ ⚡
Peugeot 208	⚡
Lancia Ypsilon	⚡
Assemblatge de bateries	

9 Palència - Renault	
Austral	★
Megane	★ ⚡
Espace	★
Rafale (2024)	⚡ !
Symbioz (2024)	!

10 Valladolid - Renault / Mitsubishi	
Captur	★ ⚡
Mitsubishi ASX	● ⚡

11 Valladolid - Renault	
Motors dièsel K9 i híbrid Austral	
Motors benzina H4Bt i H5f	

12 Àvila - Nissan	
Components Nissan	

13 Valladolid - IVECO	
Daily xassis cabina	●

14 Madrid - IVECO	
IVECO S-WAY	★
IVECO T-WAY	★
IVECO X-WAY	★

15 Madrid - Stellantis	
Citroën C4 X	★ ⚡
Citroën C4	★ ⚡
Assemblatge de bateries (2024)	!

16 València - Ford	
Transit Connect Tourneo Connect	★
Motors Ecoboost (Gasolina)	
Kuga	● ⚡
Assemblatge de bateries	

17 Barcelona - Ebro / Cherry / Omoda	
Omoda 5 (2024)	⚡ !
Omoda 7 (2024)	⚡ !
Ebro pick-up (2024)	⚡ !
Ebro Van (202X)	⚡ !

18 Sevilla - Renault	
Caixes del canvi i caixes reductores RDO i BD45 Renault	

Notes: Informació al maig del 2024.
Font: ANFAC.



D'altra banda, la guerra comercial que estan lliurant la UE i la Xina, amb la fixació d'aranzels als vehicles elèctrics xinesos,³⁴ contrasta amb els plans d'alguns països (Espanya entre ells) per atreure empreses xineses que produeixin a Europa, amb la contrapartida de poder evitar els aranzels, però també per operar a prop dels mercats finals, per aprofitar els avantatges específics de la ubicació i per millorar la imatge de marca de cara als consumidors locals.

En definitiva, el sector de l'automoció a Espanya s'enfronta a desafiaments globals com la transició cap a la mobilitat sostenible, l'electrificació i la digitalització dels vehicles. Per abordar aquests reptes, compta amb capacitats tecnològiques avançades, amb una mà d'obra altament qualificada i amb una forta xarxa de proveïdors. La innovació juga un paper crucial, impulsada per la inversió en R+D i per la col·laboració amb centres tecnològics. Pel que fa a les polítiques de la UE, l'informe Draghi subratlla la necessitat urgent de reformes i de noves estratègies per revitalitzar el sector de l'automoció a Europa i mantenir el lideratge en la transició cap a la mobilitat elèctrica i digital. Entre d'altres, proposa: (i) implementar mesures per reduir els costos de producció i per fomentar la producció local de primeres matèries crítiques; (ii) desenvolupar una estratègia industrial coordinada a nivell europeu que inclogui l'estandardització de normatives i el suport a projectes innovadors; (iii) accelerar l'adopció de vehicles elèctrics mitjançant els incentius fiscals i les subvencions i millorar la infraestructura de recàrrega; (iv) invertir en tecnologies digitals i de *software*, ja que s'espera que representin una part significativa del valor dels automòbils en el futur, i (v) impulsar el finançament conjunt a nivell europeu, utilitzant instruments de deute comuns per finançar projectes d'inversió que incrementin la competitivitat i la seguretat de la UE.

³⁴ El seu objectiu és restablir la igualtat de condicions, en resposta a la competència deslleial que representen els subsidis al vehicle elèctric xinès, tot i que es poden generar efectes indesitjats, com un increment de preus o un fre en el desenvolupament del vehicle elèctric a Europa. Banc d'Espanya (2024), «El auge del coche eléctrico en China y su impacto en la Unión Europea», *Boletín Económico*, 2024/T4.

Emissions

La transició climàtica dels sectors d'activitat

A Espanya, les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle estan altament concentrades als sectors de les manufactures, de l'energia, del transport i del sector primari. La descarbonització d'aquests sectors intensius en energia està sent dispar: l'energètic i les manufactures han reduït les emissions de manera significativa, gràcies a les energies renovables i a les millores en eficiència, mentre que el transport i el sector primari mostren avanços limitats. Malgrat que l'electrificació i l'adopció de pràctiques sostenibles i de tecnologies netes són essencials per accelerar la transició climàtica, l'execució dels fons del Pla Nacional de Recuperació i Resiliència (PNRR) també està sent desigual: les inversions en transport ferroviari avancen, però programes clau per a l'electrificació del transport i per a la descarbonització industrial presenten retards. Per assolir els objectius de descarbonització del 2030 i del 2050, és crucial millorar la implementació de polítiques públiques i accelerar l'execució dels fons en aquests sectors.

L'estructura de les emissions a Espanya

En l'economia espanyola, l'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) està altament concentrada en uns pocs sectors: segons les dades del 2022, les manufactures, el sector energètic, el transport i el sector primari van generar el 92,2% de les emissions generades pel total dels sectors de producció, una xifra molt superior a la seva aportació al VAB del conjunt de l'economia (el 21,6%). Específicament, les manufactures van aportar l'11,1% del VAB i el 31,6% de les emissions; el sector energètic, el 4,2% del VAB i el 23,5% de les emissions; el sector primari, el 2,3% del VAB i el 18,9% de les emissions, i el transport, el 4,1% del VAB i el 18,3% de les emissions. Aquests sectors, intensius en energia, contrasten amb els que ho són menys i posen en relleu que les activitats menys dependents de processos energèticament intensius tenen un impacte ambiental molt menor. Un cas destacat és el dels serveis, que (sense el transport) aporta més del 52% del VAB i és responsable, només, del 3,8% de les emissions de GEH.

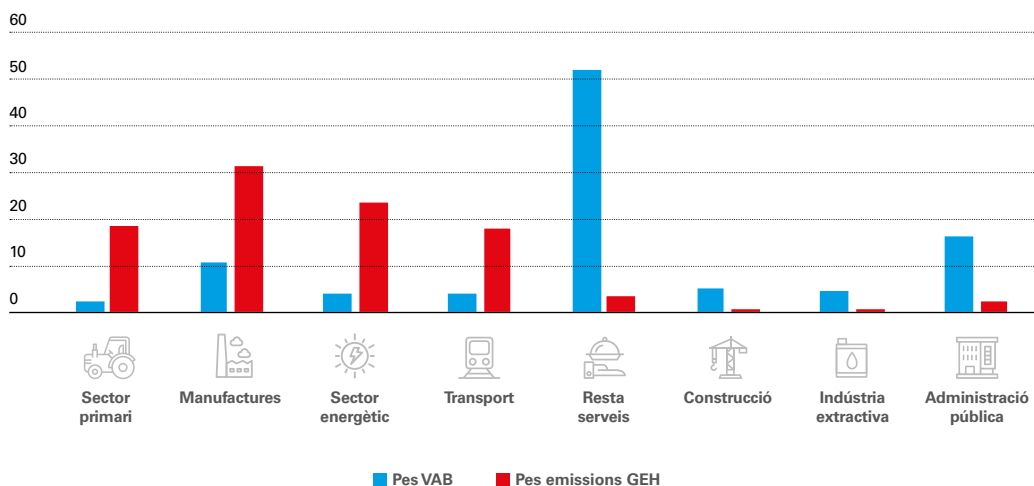
Les manufactures, el sector energètic, el transport i el sector primari van generar el 92,2% de les emissions el 2022



Els sectors intensius en emissions són claus per a l'economia espanyola i produeixen *inputs* necessaris per a la producció en tots els sectors de l'economia. Però, atesa la seva elevada contribució a les emissions de GEH, monitorar i promoure la seva transició climàtica és essencial per assolir els objectius de descarbonització del país el 2030 i el 2050. Una clau per aconseguir aquesta transició als sectors intensius en energia és l'electrificació dels seus processos, juntament amb l'impuls de l'eficiència energètica i la integració d'energies renovables. Addicionalment, la descarbonització d'aquests sectors passa per una major adopció de tecnologies netes, com l'hidrogen verd a la indústria pesant i l'electrificació del transport. Tot seguit, examinem el progrés en la reducció de les emissions per part d'aquests sectors i avaluem l'estat de l'assoliment i l'execució de les polítiques públiques dissenyades per accelerar la transició climàtica.

Pes en emissions i valor afegit per sector

(% de cada sector sobre el total)



Nota: Dades del 2022.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE.

Els sectors intensius en energia redueixen les emissions a ritmes disjunts

En analitzar l'evolució de les emissions, s'observa una diferència clara entre els sectors que han aconseguit reduir les emissions i els que tenen un funcionament menys favorable. Tot seguit, s'agrupen els sectors en funció del seu comportament en la reducció d'emissions de GEH:

Sectors que redueixen les emissions: el sector energètic, en particular, ha aconseguit reduir de manera important les emissions. Segons l'INE, entre el 2008 i el 2022, les emissions de GEH del sector energètic van caure el 49,5%. Això és degut, principalment, al pes creixent de les energies renovables en la producció d'electricitat. Segons les dades de Red Eléctrica, el 2023, les renovables van generar el 50,3% de l'electricitat a Espanya i la nuclear, el 20,3%. Per tant, més del 70% de la generació elèctrica va ser neutra en GEH, de manera que es van reduir de forma important les emissions del sector. Malgrat que el sector energètic continua sent un dels majors emissors, les inversions en energies netes i el tancament gradual de les centrals de carbó han contribuït a una reducció de les emissions. El **sector manufacturer**



també ha reduït les emissions de GEH, el 30,5% entre el 2008 i el 2022. Així i tot, aquest descens es concentra en el període 2008-2013, durant el qual el sector va experimentar una contracció important. A partir del 2014, les reduccions en emissions de GEH s'han alentit de forma substancial. Atès l'elevat pes del sector en emissions, i la seva importància per al conjunt de l'economia, descarbonitzar de manera competitiva la indústria espanyola serà clau tant per a la transició energètica com per a l'economia del país.

Sectors que no redueixen les emissions: entre els sectors que no han reduït de manera significativa les emissions de GEH, destaca el **transport**, que només ho va fer el 6,8% entre el 2008 i el 2022. Això evidencia l'alta dependència dels combustibles fòssils i el lent avanç en l'electrificació de la flota de vehicles, principals factors d'aquesta falta de progrés del sector. El **sector primari** (agricultura, ramaderia, pesca i silvicultura) va augmentar les emissions el 0,4% entre el 2008 i el 2022, un període durant el qual el sector va incrementar els volums de producció i, per tant, va reduir la intensitat emissora. Així i tot, el sector primari, responsable del 18,9% de les emissions de GEH del conjunt dels sectors productius espanyols, és clau per a la transició climàtica espanyola.

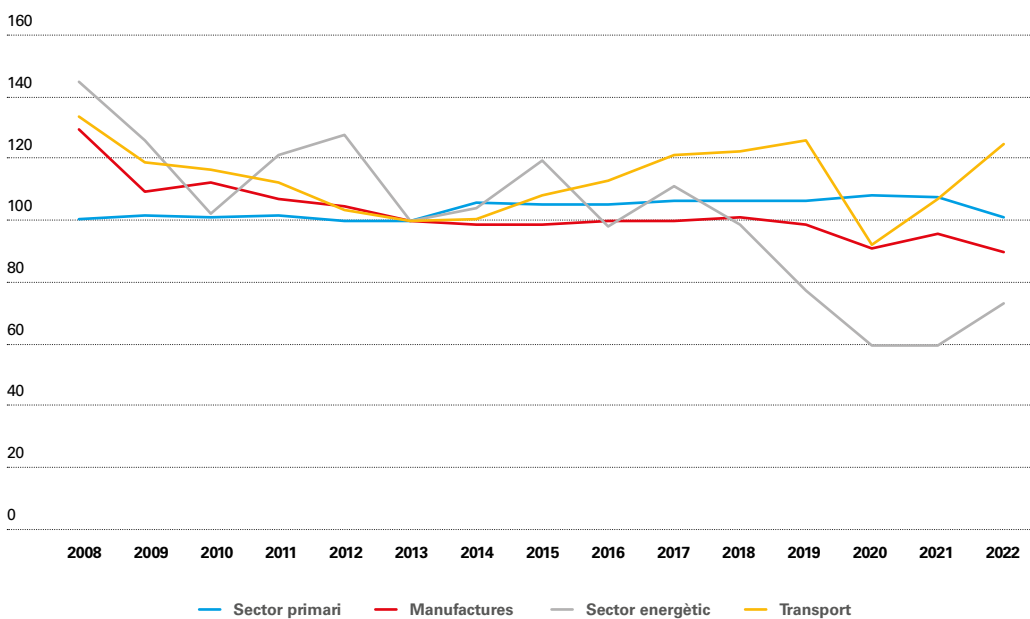
Entre els sectors amb més emissions de GEH, hi ha disparitats importants en la velocitat de descarbonització: alguns no han reduït les emissions (transport) i altres les han augmentat (sector primari)



Per a aquests sectors, destaquem la importància de la modernització tecnològica i l'adopció de pràctiques més sostenibles. En el cas del transport, l'electrificació del parc mòbil és prioritària, així com el desenvolupament d'infraestructures de recàrrega. Per al sector primari, es requereixen pràctiques agrícoles regeneratives i una reducció de l'ús de fertilitzants i de pesticides que generen emissions de metà i d'òxid nitrós. És crucial que les polítiques públiques donin suport a la transició d'aquests sectors mitjançant incentius econòmics i inversió.

Evolució de les emissions totals per sector d'activitat

Índex (100 = 2013)



Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE.

Llums i ombres en l'assoliment del PNRR

Els fons NGEU i RePowerEU són una oportunitat per realitzar les inversions necessàries per accelerar la descarbonització dels sectors de l'economia espanyola i per assolir els objectius de reducció d'emissions per al 2030 i el 2050 (el 37,7% de l'emissió de GEH el 2030 en relació amb el 2005 i la neutralitat climàtica el 2050). Desafortunadament, l'estat actual de l'assoliment/execució de fons, segons les dades de l'AIReF, dibuixa un panorama mixt.

En les partides per descarbonitzar el sector del transport, veiem una bretxa important entre l'assoliment/execució de les partides relacionades amb el transport ferroviari i les relacionades amb els vehicles. D'una banda, les inversions que contribueixen a fomentar el transport ferroviari mostren un elevat grau d'assoliment/execució. La transformació de les línies de metro arriba al 73% d'assoliment/consecució, mentre que la mateixa xifra per a les inversions en mobilitat sostenible a les rodalies i a la llarga distància supera el 95%. Promoure

el transport ferroviari, molt baix en emissions, contribuirà a descarbonitzar el sector del transport. De l'altra, el programa MOVES, clau per implantar la infraestructura de recàrrega, mostra un assoliment/execució del 39%. Millorar la infraestructura de recàrrega serà clau per electrificar el parc de vehicles, que, com hem exposat a l'article anterior, representa només l'1,1% dels vehicles el 2023.

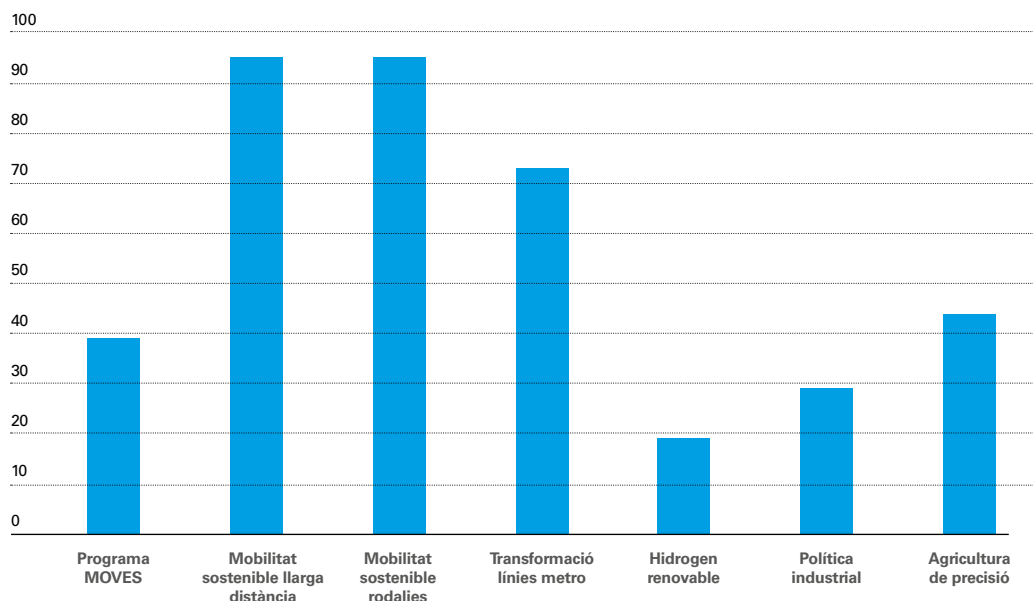
És necessari accelerar l'aconseguint de partides del PNRR vinculades a la descarbonització de sectors clau

D'altra banda, les partides del pla de recuperació vinculades a la reducció d'emissions de la indústria manufacturera mostren un grau limitat d'assoliment/execució. La partida d'inversió en hidrogen renovable, clau per a les emissions de la indústria pesant, només està executada al 19%, i, en el cas de les partides de política industrial, el percentatge és del 29%. Accelerar l'execució d'aquestes partides serà clau per contribuir a descarbonitzar les manufactures, el sector amb més emissions de GEH, i per millorar-ne la competitivitat en les properes dècades.

També destaquem la necessitat d'accelerar l'execució de la partida d'agricultura de precisió, que es troba en el 44%. Acompanyar l'agricultura en el procés de descarbonització serà clau per reduir-ne les emissions, en un moment en què el sector s'enfronta a reptes majúsculs, com l'impacte del canvi climàtic, la falta de relleu generacional i les noves tendències de consum i de forta competència internacional.

Assoliment/execució del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència

(% sobre l'import total dels fons assignats)



Nota: Concedits/executats el 30/9/2024.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'AIReF



Indicador Sectorial de CaixaBank Research

	Mitjana 2011-2014	Mitjana 2015-2019	2020	Mitjana 2021-2023	4T 2023	1T 2024	2T 2024	3T 2024	4T 2024 ⁽²⁾	Variació des de (p. p.)		
										3 mesos	6 mesos	12 mesos
Sector primari	3,1	8,4	-1,7	-1,8	-4,0	-2,9	1,0	2,5	2,8	0,3	1,8	6,8
Indústria extractiva	-7,3	3,6	-12,4	4,2	-8,8	-13,2	-10,3	-7,3	-6,7	0,6	3,6	2,1
Indústria manufacturera	-4,3	5,1	-15,4	5,8	-0,9	-1,3	1,2	1,8	1,8	0,1	0,6	2,7
Indústria agroalimentària	-0,1	5,5	-8,1	5,5	-4,9	-0,8	2,1	1,5	1,5	0,0	-0,6	6,4
Indústria tèxtil i calçat	-1,9	2,9	-31,5	11,5	-11,1	-10,3	-7,4	-5,0	-4,8	0,1	2,5	6,3
Indústria paperera i gràfiques	-7,8	1,3	-15,0	3,7	-7,6	-0,4	1,0	1,7	2,3	0,6	1,3	9,9
Refinatge	2,0	-0,2	-18,0	-0,4	-3,8	-2,2	5,5	3,5	2,6	-1,0	-2,9	6,4
Indústria química i farmàcia	-1,4	5,1	-6,5	7,3	3,4	3,7	7,1	10,2	10,6	0,3	3,5	7,2
Indústria auxiliar de la construcció	-11,1	4,6	-19,1	6,7	-3,2	-4,1	-1,8	1,0	1,4	0,3	3,2	4,5
Fabricació de maquinària	-6,4	7,0	-13,6	8,5	2,3	0,1	0,1	0,0	0,2	0,3	0,2	-2,0
Fabricació de material de transport	-1,4	6,7	-20,3	7,3	11,6	1,6	-1,3	-2,2	-2,2	0,1	-0,8	-13,8
Indústria fustera i mobles	-14,0	6,8	-17,9	8,0	-6,9	-4,7	-2,7	-1,9	-1,6	0,2	1,1	5,3
Altres manufactures	-3,0	4,7	-13,5	6,0	-6,5	-5,5	-1,6	-0,6	-0,1	0,5	1,5	6,4
Subministrament d'aigua i residus	-0,3	13,8	-10,2	8,8	9,2	2,7	5,4	7,4	7,5	0,0	2,1	-1,7
Sector construcció	-25,5	7,7	-11,1	6,2	5,6	3,1	3,1	3,8	4,0	0,2	0,9	-1,6
Sector serveis	-0,7	8,5	-19,8	11,5	1,4	1,9	2,0	2,2	2,4	0,2	0,3	1,0
Comerç a l'engròs	-2,0	7,0	-15,8	7,0	-1,5	-1,3	0,0	0,5	0,6	0,1	0,6	2,0
Comerç al detall	-0,3	8,2	-14,6	11,4	5,0	4,4	3,1	2,7	2,8	0,1	-0,3	-2,3
Transport i 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
Hoteleria	1,4	14,7	-67,9	44,5	11,6	11,9	10,4	8,0	8,2	0,1	-2,2	-3,4
Informació	0,8	10,7	-7,8	11,8	8,0	11,5	9,4	8,7	8,7	0,0	-0,7	0,7
Activitats immobiliàries	-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. professionals i administratives	-0,6	11,7	-18,8	16,0	1,8	2,5	4,0	4,3	4,4	0,1	0,4	2,6
Serveis socials i oci	1,8	13,0	-29,6	11,8	10,9	9,2	6,4	4,1	4,0	-0,1	-2,4	-6,9
Total economia ⁽¹⁾	-3,0	7,8	-17,8	10,0	1,4	1,5	2,6	3,0	3,0	0,1	0,5	1,7

Notes: (1) Exclou l'Administració pública i defensa, educació i activitats sanitàries, i també sectors altament regulats (sectors energètic i financer). (2) El 4T 2024 és la dada de l'octubre.

Font: CaixaBank Research, a partir de dades de l'INE, de l'AEAT, del Ministeri d'Inclusió, Seguretat Social i Migracions i de la REE.

CaixaBank Research

Els *Informes Sectorials* i la resta de publicacions de CaixaBank Research estan disponibles a la web: www.caixabankresearch.com. Mitjançant els nostres estudis, intentem estimular el debat i l'intercanvi d'opinions entre tots els sectors de la societat i afavorir la divulgació dels temes clau de l'entorn socioeconòmic del nostre temps.



Informe Agroalimentari 2024

La guerra a Ucraïna i el seu impacte sobre els preus de l'energia i de les primeres matèries agrícoles continuaran condicionant les perspectives del sector agroalimentari espanyol.



Informe Immobiliari 2S 2024

El mercat immobiliari espanyol s'està desaccelerant a un ritme més suau del que s'esperava. En els propers trimestres, esperem un ajust de les compravendes i un alentiment del creixement del preu de l'habitatge.



Informe de Turisme 2S 2024

Malgrat que l'escenari macroeconòmic es presenta com un repte, l'anàlisi de situació de la indústria turística ens porta a tenir unes perspectives relativament positives per al 2024.



Informe Mensual

Anàlisi de la conjuntura econòmica espanyola, portuguesa, europea i internacional i de l'evolució dels mercats financers, amb articles especialitzats sobre temes clau de l'actualitat.




Notes Breus d'Actualitat Econòmica i Financera


Valoració dels principals indicadors macroeconòmics d'Espanya, de Portugal, de la zona de l'euro, dels EUA i de la Xina i de les reunions del Banc Central Europeu i de la Reserva Federal.



Monitor de consum

Anàlisi mensual de l'evolució del consum a Espanya mitjançant tècniques de *big data* a partir de la despesa amb targetes emeses per CaixaBank, de la despesa de no clients als TPV de CaixaBank i dels reintegraments en caixers CaixaBank.

 www.caixabankresearch.com

 research@caixabank.com

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

 Newsletter

L'*Informe Sectorial* és una publicació de CaixaBank Research que conté informacions i opinions procedents de fonts que considerem fiables. Aquest document té un propòsit merament informatiu, de manera que CaixaBank no es fa responsable en cap cas de l'ús que se'n pugui fer. Les opinions i les estimacions són pròpies de CaixaBank i poden estar subjectes a canvis sense notificació prèvia. Es permet la reproducció parcial de l'*Informe Sectorial* sempre que se citi la font de manera adequada i sigui remesa una còpia a l'editor.

© CaixaBank, S.A., 2024

La xarxa més gran d'oficines per a empreses i pimes

“ El millor de tenir
algú a prop
és que t'escolta ”

A CaixaBank estem
a prop per acompanyar-te
i portar la teva empresa on
realment vulguis.

Tu i jo.

Nosaltres.



CaixaBank
Empreses



