# Industria manufacturera

## Informe Sectorial

2021

## El resurgir de la industria después de la pandemia

Radiografía de la industria manufacturera española

La industria manufacturera durante la pandemia

El sector del automóvil en España: estratégico y en transformación

CaixaBank Research

## INFORME SECTORIAL
**Industria manufacturera 2021**

El *Informe Sectorial* es una publicación elaborada por CaixaBank Research

**CaixaBank Research**
**Enric Fernández** Economista jefe
**José Ramón Díez** Director de Economías y Mercados Internacionales
**Oriol Aspachs** Director de Economía Española
**Sandra Jódar** Directora de Planificación Estratégica
**Judit Montoriol y Sergio Díaz** Coordinadores del *Informe Sectorial Industria manufacturera*
Fecha de cierre de esta edición: 1 de junio de 2021

# Sumario 2021

**02 RADIOGRAFÍA DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA ESPAÑOLA**
El sector manufacturero español se caracteriza por su elevada productividad, diversificación y orientación exportadora. Es preciso favorecer el crecimiento empresarial para impulsar la competitividad, la transformación tecnológica y avanzar hacia un modelo industrial sostenible.

**11 LA INDUSTRIA MANUFACTURERA DURANTE LA PANDEMIA**
El sector ha superado con relativo éxito el impacto de la crisis, que fue intenso pero heterogéneo por ramas de actividad. Las perspectivas son favorables para un sector que contará con el apoyo de las inversiones del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

**23 EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA**
La automoción es clave para la economía española y un referente a escala mundial, pero se vio muy afectada por la crisis. La transformación tecnológica hacia la electrificación es fundamental para mantener su posición privilegiada.

**«No pierdo el tiempo pontificando sobre grandes conceptos. Pierdo el tiempo solucionando problemas de ingeniería y de manufactura.»**

ELON MUSK

# Industria manufacturera

## LA INDUSTRIA MANUFACTURERA ESPAÑOLA Y EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL

La industria sufrió un duro revés en 2020, pero los datos muestran su rápida recuperación, a la espera del impacto de los fondos europeos y con la automoción como referente y motor de la transformación tecnológica

### OFERTA

**LA INDUSTRIA MANUFACTURERA TIENE UN IMPORTANTE PESO EN LA ECONOMÍA**

EN VAB **11,2%**

EMPLEO **10,4%**

EXPORTACIONES DE MERCANCÍAS EN 2020 **232 MM€**

El crecimiento medio anual era similar al del conjunto de la economía **antes de la pandemia** (2014-2019):

**2,6%** anual

Efecto **arrastre importante:** Por cada euro que aumenta la producción manufacturera, la **producción total** lo hace en

**1,1 euros** ADICIONALES

Tejido empresarial muy atomizado:

MÁS DEL **80%** son **microempresas**

**SECTORES CON MÁS PESO:**

AGROALIMENTARIA **18,8%** DEL VAB MANUFACTURERO

AUTOMOCIÓN **12,7%**

### COYUNTURA

**CASTIGO PANDÉMICO A LA ESPERA DE LOS NGEU**

**La caída del VAB** en el 1S 2020 superó la del PIB

**–28,5%** *vs.* **–22,2%**

Pero la recuperación fue más rápida

**–3,7%** *vs.* **–8,6%**

al cierre de 2020

**OPTIMISMO EN EL MERCADO LABORAL:**

**2,1%** DE TRABAJADORES **EN ERTE** EN ABRIL

En gran proporción PARCIALES **40%**

Las **peor paradas** por la crisis:

**RAMAS TEXTILES, AUTOMOCIÓN Y BEBIDAS**

En contraste con:

**ALIMENTACIÓN, QUÍMICA Y FARMACIA**

La **demanda externa** y los **fondos NGEU** impulsarán la recuperación de las manufacturas en 2021

### AUTOMOCIÓN

**UN SECTOR CLAVE Y EN TRANSFORMACIÓN**

**España es un referente** mundial en la fabricación de vehículos:

2.º PRODUCTOR **europeo**

8.º PRODUCTOR **mundial**

**APORTA EL**

**8,5%** DEL PIB (11% con actividades anexas)

**9%** DEL EMPLEO (1,8 millones de ocupados)

**ELEVADA AUTOMATIZACIÓN**

**1.000** ROBOTS INDUSTRIALES por cada **10.000** EMPLEADOS

Más del 80% de los vehículos fabricados se destina al exterior y **el saldo comercial es muy positivo**

**1,1%** PIB EN 2020

**EL SECTOR EN 2020**

**–19,6%** PRODUCCIÓN

**–32,3%** MATRICULACIONES

**–15,5%** EXPORTACIONES

y llegó a tener al **27%** DE SUS EMPLEADOS EN ERTE

Transformación tecnológica hacia el **coche eléctrico:** la producción debería acercarse a los

**1,5 millones** EN **2030**

Resumen ejecutivo

# El resurgir de la industria después de la pandemia

La llegada de la pandemia supuso un duro golpe para un sector que ya atravesaba una situación delicada derivada de las tensiones comerciales y las disrupciones en el sector del automóvil a nivel europeo. Así, la caída de la actividad manufacturera en el 2T 2020 fue más intensa que la del conjunto de la economía, si bien la recuperación posterior fue más vigorosa. Algunos sectores, como el textil, el calzado y las bebidas, o incluso el automóvil, se vieron muy impactados y se están recuperando más lentamente, mientras que otros sectores, como el farmacéutico o el de la alimentación, apenas sufrieron el *shock*. La relajación de las restricciones, los avances en el proceso de vacunación y la reducción de la incertidumbre contribuirán a reactivar el consumo y los flujos de turismo internacional, de vital importancia para nuestra economía, y ello apoyará, a su vez, la actividad del sector manufacturero.

Pero no se trata de una vuelta a la normalidad, a la forma de producir del pasado. El sector manufacturero estaba ya inmerso en una profunda transformación, la cuarta revolución industrial (o Industria 4.0), que entraña una transformación profunda de los procesos productivos, desde la adopción de las nuevas tecnologías digitales (internet de las cosas, *big data* o computación en la nube, por mencionar algunas) hasta una nueva oleada de automatización de las fábricas, con robots conectados digitalmente y dotados de inteligencia artificial (*smart factories*).

La pandemia puede suponer un punto de inflexión para el sector manufacturero y acelerar unas tendencias de fondo que ya estaban operando los últimos años. Por una parte, las nuevas tecnologías facilitan el acercamiento de los centros de producción al consumidor final, acortando las cadenas de suministro. Por otra parte, es imprescindible mejorar la eficiencia energética para asegurar la sostenibilidad del modelo de negocio a medio plazo. Para impulsar estos cambios de gran calado, la transición verde y digital del sector industrial, es necesario que la colaboración público-privada se pueda ejercer de forma ágil y eficaz, así como disponer de una elevada capacidad financiera, y en este sentido los fondos europeos Next Generation EU serán un importante punto de apoyo.

La economía española dispone de un sector manufacturero preparado para asumir este reto. Las empresas del sector cuentan con una elevada productividad laboral y tienen una remarcable orientación exportadora: en torno a un 40% de las ventas del sector manufacturero se destinan al exterior, lo que demuestra la competitividad de las empresas españolas en la arena global. Sin embargo, el reducido tamaño empresarial en relación con sus homólogas europeas es un factor que puede limitar su capacidad para realizar mayores inversiones, incluidas las tecnológicas. En este sentido, el apoyo específico a las pymes es indispensable, a la vez que también se debe generar un entorno favorable al crecimiento empresarial.

Mención especial requiere el sector del automóvil, al que dedicamos el último artículo de este informe, un sector que capitaliza como ningún otro los retos que conlleva la transformación tecnológica y la adaptación a las nuevas exigencias medioambientales. La pandemia posiblemente ayude a acelerar la transición hacia formas de movilidad más sostenibles, como el coche eléctrico, un avance al que contribuirá el primer Proyecto Estratégico para la Recuperación y la Transformación Económica (PERTE).

Finalmente, no se pueden desdeñar las notables sinergias positivas que la transición verde y digital en el sector industrial puede conllevar en el resto de las actividades económicas, así como en toda la sociedad. En consecuencia, de su capacidad de acometer estas transformaciones depende en gran parte la conformación de un nuevo modelo de crecimiento de la economía española, basado en la innovación, la productividad y la sostenibilidad.

Estructura empresarial

# Radiografía de la industria manufacturera española

La economía española dispone de un sector manufacturero diverso, exportador y de productividad elevada. Sin embargo, el tejido empresarial está todavía muy atomizado si se compara con la industria alemana, un referente a nivel europeo. Aumentar el tamaño empresarial e impulsar la productividad de las empresas, a través de la inversión en I+D y la adopción de las nuevas tecnologías digitales, avanzando hacia la Industria 4.0, son las claves para seguir incrementando la competitividad de un sector fundamental para la economía y para el sector exterior español. Asimismo, el sector debe evolucionar hacia un modelo industrial más sostenible: solamente las empresas que acometan la transición energética con éxito podrán competir en un nuevo entorno en el que la sostenibilidad será un requisito imprescindible para seguir operando en el mercado.

## La importancia de la industria manufacturera en el conjunto de la economía española

Si nos remontamos dos décadas atrás, observamos que la industria manufacturera ocupaba una posición de peso dentro del conjunto de la economía española. Sin embargo, a partir del año 2000, al igual que ya venía ocurriendo en la mayor parte de los países avanzados, sufrió un retroceso muy pronunciado que se agudizó durante la gran recesión (2008-2013).[1] En concreto, entre los años 2000 y 2014 se perdieron un 41% de los empleos manufactureros en España (1,16 millones de ocupados menos) y, en términos relativos, el empleo en el sector pasó de representar el 17,8% del total en el año 2000 al 10,4% en 2014.

El retroceso en términos de valor añadido bruto (VAB) también fue acusado (–11% en términos reales entre 2000 y 2014), pero notablemente inferior al del empleo,[2] reflejo de las notables ganancias de productividad en este periodo (+3% anual por persona ocupada en estos 14 años). Precisamente, la industria es el sector que mejor suele aprovechar los beneficios del cambio tecnológico: la automatización y la digitalización de los procesos productivos impulsan la productividad laboral y permite producir mucho más con el mismo número de trabajadores.

**El peso del sector manufacturero en la economía española se ha mantenido bastante estable desde el año 2014, tras sufrir un retroceso muy pronunciado en la década de los 2000**

**1 El proceso de desindustrialización de los países avanzados se explica por varios factores, entre los que destacan las ganancias de productividad derivadas del progreso tecnológico, así como la deslocalización de parte de la producción con la globalización y la expansión de las cadenas de valor globales, la terciarización de las economías avanzadas y también por la subcontratación (u *outsourcing*) de determinados servicios que anteriormente eran realizados por las propias empresas manufactureras y pasan a ser contabilizados en el sector servicios. Para más detalles, véase el Dossier «Industria 4.0» publicado en el *Informe Mensual* de noviembre de 2016.**

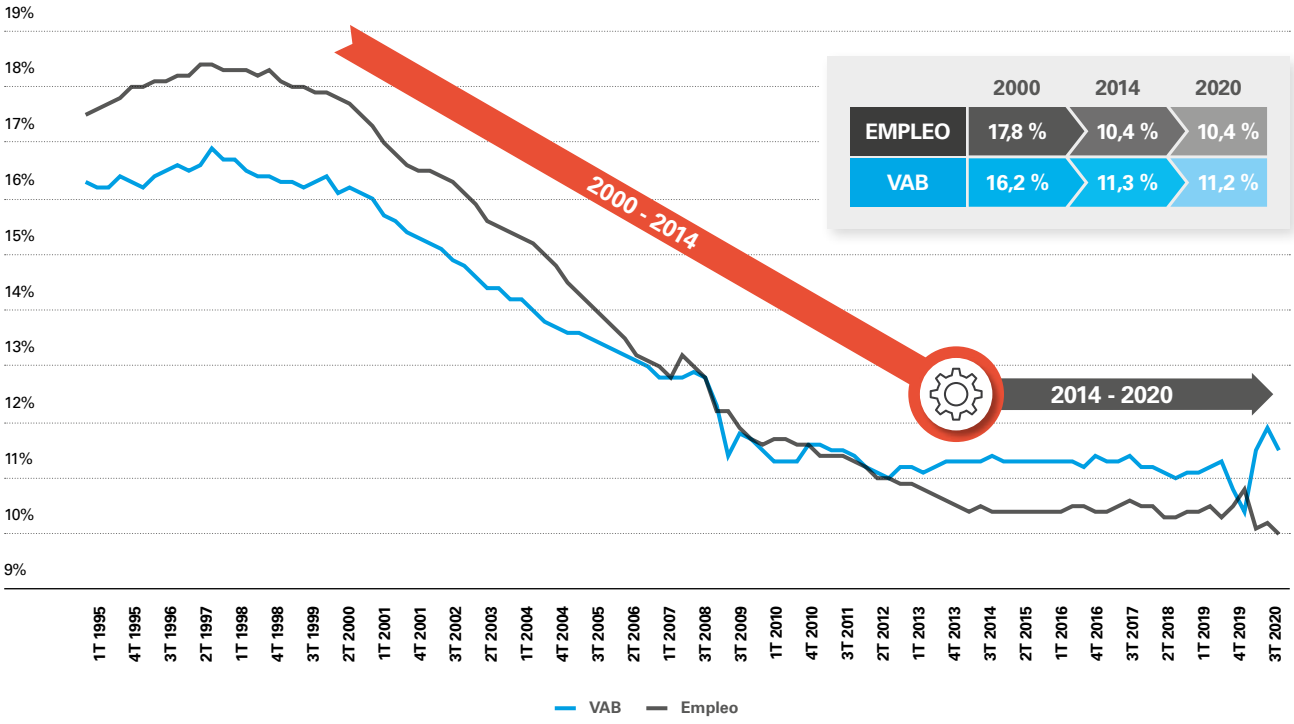
**2 El peso del VAB manufacturero descendió del 16,2% en 2000 al 11,3% en 2014.**

En la etapa de recuperación económica tras la crisis financiera global, entre 2014 y 2019, el sector manufacturero creció a un ritmo promedio del 2,6% anual, en términos reales, muy similar al del conjunto de la economía española, de modo que su peso en el conjunto de la economía se mantuvo estable, aportando alrededor del 11,2% del VAB y del 10,4% del empleo total.[3]

③ **Promedio entre 2014 y el 1T 2021.**

## Peso del sector manufacturero

Sobre el total (%)




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

La contribución del sector manufacturero va más allá de su propio volumen de producción. Por un lado, el sector genera un importante efecto arrastre sobre el resto de los sectores de la economía: las estimaciones basadas en las tablas *input-output* indican que un aumento de 1 euro en la producción de manufacturas genera un incremento de la producción total de la economía de 1,1 euros adicionales (efecto indirecto). Por otro lado, genera un impacto positivo sobre la balanza comercial: un 39% de las ventas del sector se destinan al exterior (un 27,5% a la UE y 11,3% fuera de la UE).[4] Pero, además del impacto económico, el sector industrial desempeña un papel fundamental en el progreso tecnológico, debido a su elevada intensidad innovadora[5] y a su efecto tractor sobre la difusión de la tecnología a otros sectores de actividad y, en general, a toda la sociedad. Estas sinergias positivas generadas por la industria refuerzan los argumentos a favor de una nueva política industrial en los países avanzados, que promueva el desarrollo de un sector industrial competitivo y sostenible.

④ **Datos del INE (encuesta estructural industrial, 2018).**

⑤ **La intensidad de innovación (medida como los gastos en actividades innovadoras sobre la cifra de negocios) en manufacturas es del 1,6% comparado con un 1,1% del total de empresas. Datos de la encuesta sobre innovación en las empresas del INE (2019).**

**El sector manufacturero genera múltiples sinergias positivas sobre la economía: crea empleo estable y de calidad, reflejo de su elevada productividad, y favorece la difusión tecnológica a toda la sociedad**

# Industria manufacturera

La industria, además, genera empleo estable y de calidad: un 73% de los ocupados en el sector lleva tres años o más trabajando en el empleo actual (frente a un 69% del conjunto de la economía), un 17% de los ocupados en manufacturas tienen contrato temporal (comparado con un 24% del conjunto de la economía) y los trabajadores del sector cobran salarios un 16,4% superiores en promedio respecto al conjunto de la economía.[6] Estas mejores condiciones laborales no van en detrimento de la competitividad empresarial, sino que van asociadas a unos niveles de productividad laboral elevados. En efecto, la productividad laboral en manufacturas es un 42% superior a la del conjunto de la economía.[7]

## Tamaño empresarial y productividad

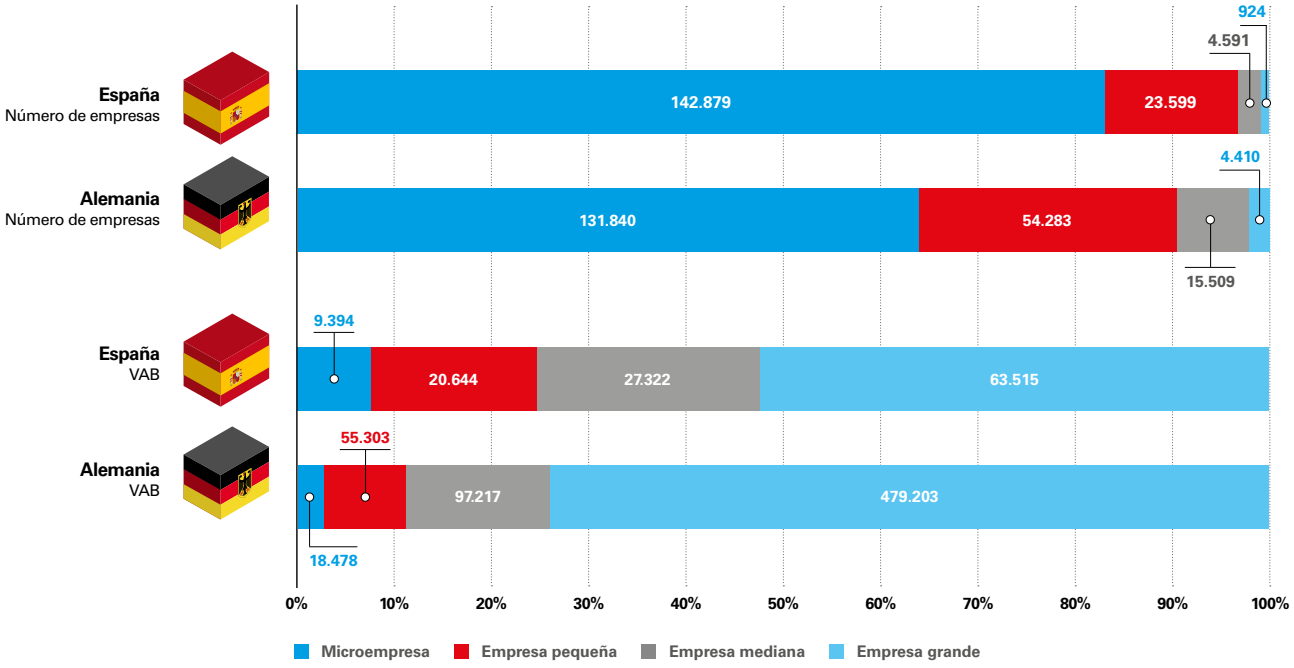
Las empresas manufactureras tienen mayor tamaño promedio que el resto de los sectores de actividad. En particular, un 0,5% de las empresas del sector son de mayor dimensión (250 empleados o más) frente a un 0,1% del total de la economía.[8] Sin embargo, la comparación internacional pone de manifiesto que el tamaño medio de las empresas españolas es menor que en Alemania, un referente industrial a nivel europeo, que cuenta con un 2,1% de empresas manufactureras grandes. Estas diferencias en el porcentaje de empresas de mayor dimensión pueden parecer pequeñas, pero se amplifican cuando la comparativa se realiza en términos de valor añadido: en Alemania, las empresas grandes aportan el 74% del VAB manufacturero, comparado con un 53% en España.

**6 Datos del INE (EPA y ETCL, 2020).**

**7 Esta diferencia entre la productividad laboral entre manufacturas y los servicios se observa de forma habitual en los países de la OCDE, fruto de una mayor intensidad de trabajo en los servicios.**

**8 Datos de Eurostat (Structural Business Statistics, 2018).**

## Las empresas pequeñas dominan el sector manufacturero, pero las grandes aportan más valor añadido




**Nota:** Se define el tamaño de una empresa según el número de asalariados: micro (menos de 10), pequeña (de 10 a 49), mediana (de 50 a 249) y grande (más de 250).
**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos de Eurostat (Small Business Statistics, 2018).

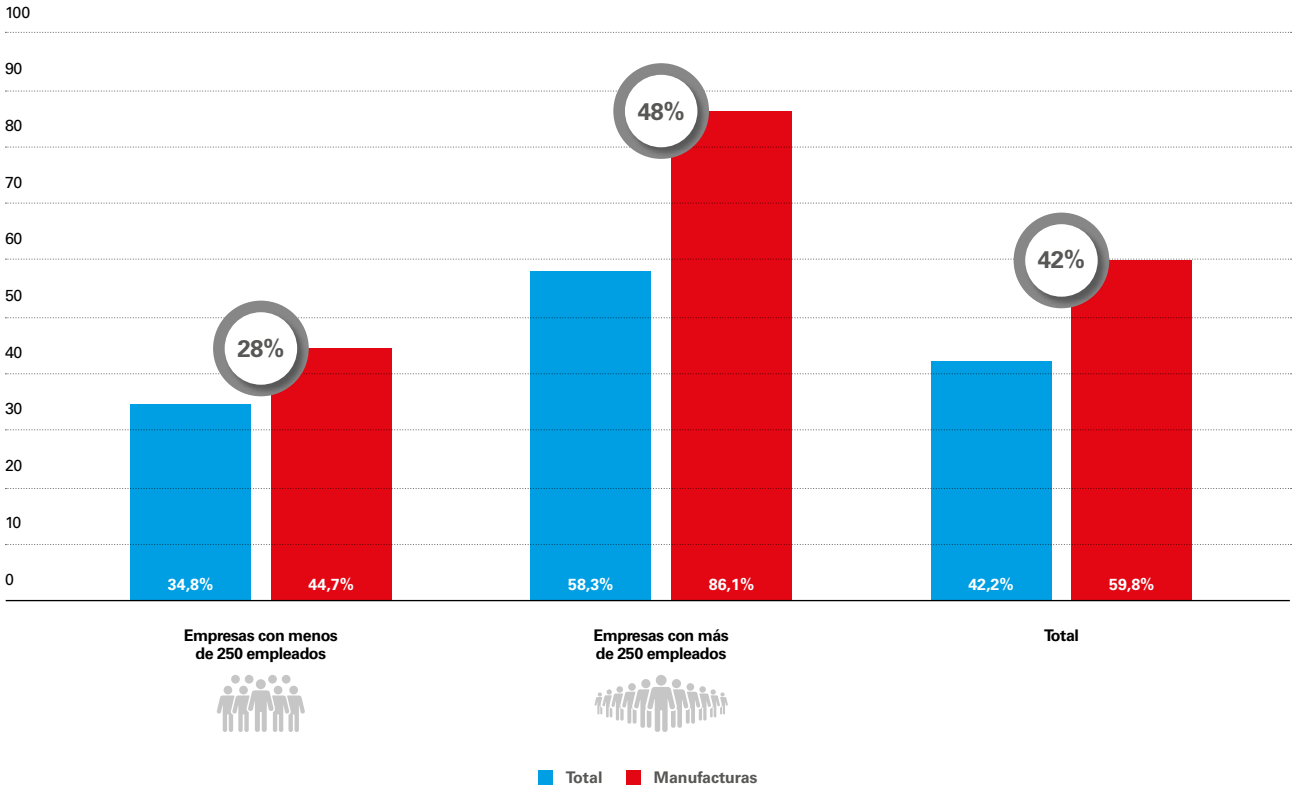
## Las empresas grandes son más productivas y ello les otorga fortaleza para competir en un entorno globalizado

El tamaño empresarial importa porque está directamente relacionado con la productividad: las empresas manufactureras de 250 o más trabajadores son un 48% más productivas que las empresas pequeñas y medianas (pymes) y, casualmente, también un 48% más productivas que las empresas grandes del conjunto de la economía. En consecuencia, uno de los principales retos de la empresa industrial española es aumentar su tamaño, ya que ello facilita el aprovechamiento de economías de escala, el acceso a fuentes de financiación diversificadas, la inversión en I+D y la entrada en mercados internacionales. La industria española, por tanto, se beneficiaría de un proceso de consolidación que lograra incrementar el tamaño empresarial. Asimismo, también son positivas otras fórmulas alternativas que permiten aprovechar las sinergias entre empresas, como la concentración de la actividad de un determinado sector en una misma zona geográfica, generando ecosistemas industriales y clústeres tecnológicos.

# Industria manufacturera

**Las empresas manufactureras españolas son más productivas que el total, especialmente las grandes**

Valor añadido bruto por empleado (miles de euros)




**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos de Eurostat (Small Business Statistics, 2018).

## Entrando en más detalle: ramas manufactureras

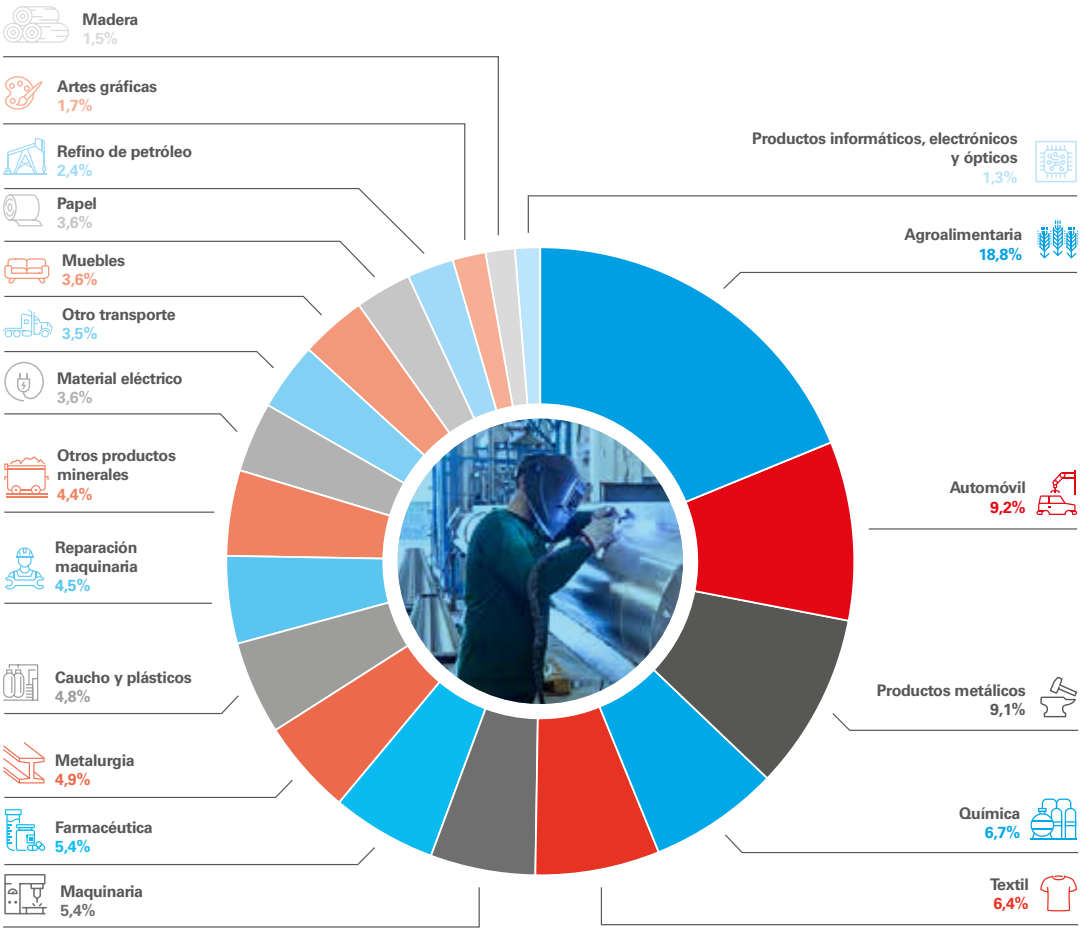
El sector manufacturero engloba actividades muy diversas,[9] entre las que destacan la industria agroalimentaria (18,8% del VAB del sector manufacturero), la industria del automóvil y otro transporte (12,7%) y la química-farmacéutica (12,1%). A nivel territorial, se observa una especialización productiva diferenciada según las comunidades autónomas, si bien un factor común es la industria agroalimentaria, que se encuentra en el *top 3* de las ramas manufactureras en todas las regiones. Navarra, La Rioja y País Vasco son las regiones más industriales, pues en todas ellas el peso de la industria manufacturera es superior al 20% del PIB regional frente al 12,3% en el promedio español. Por otra parte, Cataluña es la comunidad que más aporta al total nacional (25,1%), seguida de la Comunidad Valenciana (11,4%).

**9 El sector manufacturero incluye 24 ramas industriales (códigos CNAE del 10 al 33).**

**La industria manufacturera española se caracteriza por la concentración en ciertas ramas de actividad, en la que destaca la agroalimentación, con presencia en todo el territorio, seguida de la industria del automóvil y la química-farmacéutica**

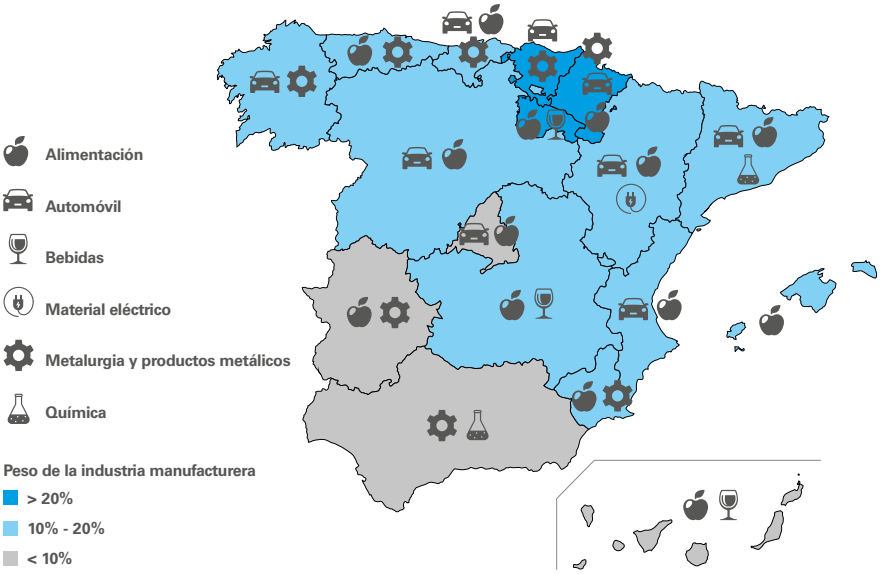
## VAB por ramas de actividad en el sector manufacturero

Sobre el total de la industria manufacturera (%)




**Nota:** Datos de 2018.
**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del INE.

## Especialización productiva por CC. AA.




| CC.AA. | Peso manufacturas | Contribución al total |
|---|---|---|
| Navarra | 26,9 | 3,7 |
| La Rioja | 23,1 | 1,3 |
| País Vasco | 21,4 | 10,4 |
| Aragón | 17,8 | 4,4 |
| Cantabria | 16,9 | 1,6 |
| Cataluña | 16,2 | 25,1 |
| Castilla y León | 16 | 6,2 |
| Com. Valenciana | 15,1 | 11,4 |
| Castilla-La Mancha | 15,1 | 4,2 |
| Murcia | 14 | 3 |
| Galicia | 14 | 5,9 |
| Asturias | 13,8 | 2,1 |
| Andalucía | 7,7 | 8,3 |
| Extremadura | 6,6 | 0,9 |
| Madrid | 6,3 | 9,8 |
| Canarias | 3 | 0,9 |
| Baleares | 2,7 | 0,6 |
| ESPAÑA | 12,3 | 100 |

**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del INE (2018).

# Industria manufacturera

Esta diversidad en las actividades manufactureras se refleja también en la productividad, con niveles muy distintos entre las ramas manufactureras. No sorprende que la farmacéutica, con un 77% de empresas que realizan actividades innovadoras, sea con diferencia la industria que goza de la productividad laboral más alta (110.550 euros por trabajador y año). Le sigue la química (con una productividad de 94.400 euros) y la fabricación de bebidas (94.100 euros). En este último caso, sin embargo, la proporción de empresas que realizan actividades innovadoras se encuentra más bien en la banda baja (28%).

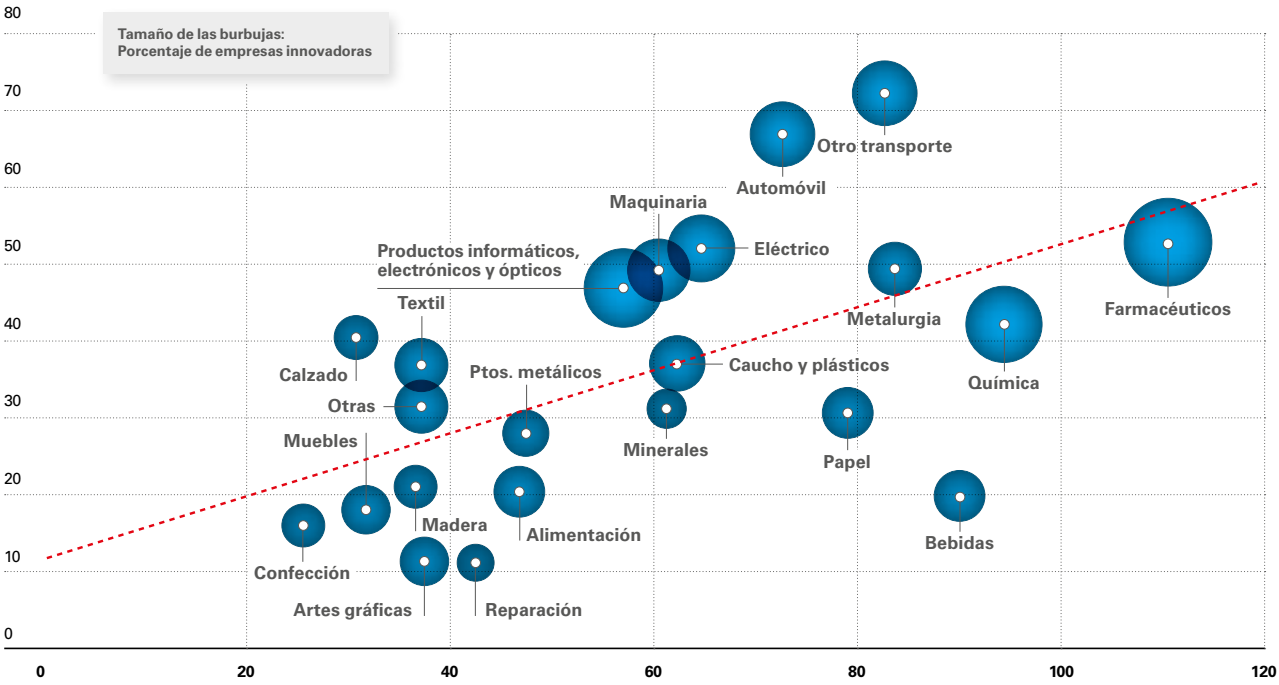
La capacidad exportadora, medida a través del porcentaje de la producción destinado a la exportación, varía significativamente de unas ramas industriales a otras. El sector más abierto al exterior es el del automóvil: un 70% de las ventas del sector se realizan al exterior (58% a países de la UE más un 10% de fuera de la UE), muestra del elevado grado de integración de este sector en las cadenas globales de valor. A continuación, encontramos los productos farmacéuticos (53% de ventas al exterior), productos eléctricos (52%) y metalurgia (49%). En total, las exportaciones de bienes manufacturados alcanzaron un máximo de 260.000 millones de euros en 2019 (lo que representó un 20,9% del PIB).

En el gráfico de la siguiente página puede observarse una relación positiva entre el porcentaje de ventas al exterior de las ramas manufactureras y su productividad, que en gran parte está ligada al grado de innovación de las empresas del sector (representado en el gráfico por el tamaño de las burbujas). Con todo, es importante señalar que no todas las diferencias en el grado de exportación entre ramas de actividad son necesariamente un reflejo de diferencias en la productividad. Algunos sectores, como el de la alimentación o el de las bebidas, destinan un 80% de su producción al mercado doméstico, pero también venden sus productos de forma muy competitiva en los mercados internacionales (España es la séptima economía mundial exportadora de productos agroalimentarios).[10] No obstante, el sector también debe satisfacer la demanda doméstica y, además, algunos productos son de bajo valor añadido o los costes de transporte son especialmente relevantes, y por ello es un sector más dependiente de las ventas interiores.

**(10) Véase el «Informe Sectorial Agroalimentario» (2020).**

## Innovación, productividad e internacionalización: un trinomio ganador

Ventas al exterior (%)




**Productividad** (Valor añadido bruto por empleado, miles de euros)

**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del INE (2018).

## El futuro de la industria manufacturera pasa por la transición verde y digital

El tejido industrial español cuenta con la potencia suficiente como para que la actividad manufacturera pueda despegar de nuevo, pero el futuro no está escrito. El sector se encuentra inmerso en una nueva revolución industrial, la Industria 4.0, que entraña una transformación profunda de los procesos productivos, desde la adopción de las nuevas tecnologías digitales (internet de las cosas, *big data* o computación en la nube, por mencionar algunas) hasta una nueva oleada de automatización de las fábricas, con robots conectados digitalmente y dotados de inteligencia artificial (*smart factories*).

¿Cómo se encuentra la industria manufacturera española en estos ámbitos? En cuanto a la digitalización, las empresas manufactureras españolas presentan un grado de adopción de similar al promedio europeo, pero la brecha respecto a los países líderes se ha ampliado entre 2015 y 2020. Ello es especialmente cierto entre las pymes, por lo que existe un elevado recorrido para que las empresas de menor tamaño saquen más provecho de las enormes potencialidades que ofrecen las nuevas tecnologías digitales.[11]

Por lo que respecta a la automatización, España muestra grados de automatización similares a los de sus principales competidores (densidad de 191 robots instalados por cada 10.000 trabajadores en el sector manufacturero, por encima del promedio europeo de 114),[12] pero la velocidad de crecimiento en este ámbito en los años más recientes es insuficiente para converger con las economías más punteras de nuestro entorno, como es el caso de Alemania.[13]

**11 Véase el artículo «España en la carrera digital» publicado en el Dossier del *Informe Mensual* del mes de marzo de 2021.**

**12 International Federation of Robotics.**

**13 Véase el Focus «Automatización: una carrera a la que no dedicamos suficientes esfuerzos» publicado en el *Informe Mensual* del mes de abril de 2021.**

# Industria manufacturera

## Las nuevas tecnologías digitales y la robotización favorecen la reindustrialización de los países avanzados

Los avances que se realicen en estos dos ámbitos, digitalización y automatización, serán claves para traer de vuelta a los países avanzados parte de la producción manufacturera que se había deslocalizado a países emergentes. Si bien algunas de las fuerzas que han llevado a la desindustrialización de las economías avanzadas en las últimas décadas seguirán operando (como la terciarización de las economías), es posible que la tendencia al *offshoring* desemboque en otra de *reshoring*. Una tendencia que se podría acelerar a raíz de la actual crisis sanitaria, ya que ha puesto de manifiesto las limitaciones y la fragilidad que genera depender de cadenas de valor excesivamente disgregadas a nivel mundial.[14] Asimismo, la pandemia está haciendo replantear a muchas empresas la necesidad de acercar más las fábricas al consumidor final. Al mismo tiempo, ello permitiría una mayor flexibilidad de la producción, menores plazos de comercialización, una mayor personalización y adaptación a los gustos y preferencias de los distintos consumidores, y menores costes de transporte y emisiones contaminantes.

**(14) Véase el artículo «Digitalización y automatización: ¿qué produciremos el día de mañana?» publicado en el Dossier del *Informe Mensual* del mes de marzo de 2021 y el artículo «Cómo la COVID-19 cambiará nuestra manera de producir» publicado en el Dossier del *Informe Mensual* del mes de mayo de 2020.**

## Solamente las empresas que acometan la transición energética con éxito podrán sobrevivir en un nuevo entorno, en el que la sostenibilidad del modelo de negocio será un requisito imprescindible para seguir operando en el mercado

En este sentido, es imprescindible que el sector manufacturero acometa esta transformación digital al mismo tiempo que evoluciona hacia un modelo productivo más sostenible; es decir, la transición verde y la digital deben ir de la mano. De hecho, ya hay algunos expertos que hablan de la neoindustrialización verde de los países avanzados, para subrayar la necesidad de impulsar modelos productivos energéticamente más eficientes y que incluyan criterios de economía circular.[15] Los fondos europeos Next Generation EU se erigen como una gran palanca que apoyará la transformación verde y digital del sector industrial.

**(15) El sector manufacturero fue responsable del 31,7% del total de emisiones de gases de efecto invernadero emitidas por el tejido industrial español en 2019.**

Situación y perspectivas

# La industria manufacturera durante la pandemia

Si bien la industria manufacturera no ha sido uno de los sectores más golpeados por la crisis, lo cierto es que el *shock* de la COVID-19 tuvo lugar en un contexto de prolongada debilidad del sector, no solo en España, sino en toda Europa. Tras el duro ajuste inicial, que fue breve y heterogéneo entre las distintas ramas de actividad, el sector retomó el vuelo con rapidez, aproximándose a los niveles prepandemia de actividad y empleo. Las perspectivas para 2021 y 2022 son favorables, apoyadas, sobre todo, en el tirón de la demanda externa y las inversiones del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). Las recientes disrupciones en las cadenas de suministro global, ocasionadas por cuellos de botella en el transporte mundial y desabastecimiento de algunos componentes, tendrán un impacto temporal y reducido.

## Balance general de la crisis hasta el momento

La crisis causada por la pandemia de la COVID-19 provocó en 2020 un terremoto de enormes proporciones en el escenario económico y financiero global. En apenas dos meses (marzo y abril), las estrictas medidas de confinamiento y de paralización de la actividad adoptadas para frenar la propagación de la pandemia provocaron un *shock* sin precedentes en las principales economías del planeta, con desplomes del PIB en el 2T 2020, seguidos, eso sí, de un fuerte rebote, a medida que fue controlándose la crisis sanitaria y pudieron relajarse las medidas de contención. Sin embargo, tras el verano se observó una progresiva pérdida de empuje de la recuperación, en un contexto de sucesivos rebrotes de los contagios, lo que obligó a retomar las limitaciones a la actividad de buena parte de los servicios en las principales economías desarrolladas. En consecuencia, en 2020 asistimos a una recesión histórica por su intensidad –la más grave desde la Segunda Guerra Mundial–, pero también por su brevedad.

# Industria manufacturera

En España las medidas extraordinarias adoptadas para contener el avance de la pandemia limitaron la movilidad de las personas y paralizaron gran parte de la actividad productiva, lo que condujo a una contracción histórica del PIB en la primera mitad del año (–22,2% respecto al cierre de 2019). El levantamiento progresivo de las restricciones permitió iniciar una fase de reactivación, aunque fue incompleta y asimétrica entre regiones y sectores, de modo que el año concluyó con una contracción del PIB del 10,8%, lo que nos convierte en uno de los países más castigados de nuestro entorno, por varios motivos. Por un lado, al inicio de la crisis la evolución de la pandemia fue relativamente más desfavorable y las restricciones, más duras. Por otro lado, también han jugado un papel importante el elevado peso de las actividades terciarias, especialmente las vinculadas al turismo (hostelería, restauración, ocio o transporte), muy intensivas en empleo y que dependen más de la interacción social, así como algunas características de nuestro tejido productivo, como la elevada temporalidad o el reducido tamaño empresarial.

## Las medidas de contención por los rebrotes de la pandemia y las adversas condiciones climatológicas marcaron el cierre de 2020 y el inicio de 2021

Como era previsible, la desescalada y el levantamiento de las restricciones a partir de mayo facilitaron una intensa recuperación de la actividad, lo que impulsó al PIB a anotar un crecimiento del 17,1% trimestral en el 3T 2020, un salto nunca visto hasta la fecha. Este fuerte repunte estuvo protagonizado, en buena medida, por el gasto en consumo, al aflorar gran parte de la demanda embalsada que no pudo materializarse en la primera parte del año. Sin embargo, la evolución de más a menos a lo largo del trimestre ya anticipaba el brusco frenazo que se produciría tras el verano, como consecuencia del impacto de la segunda ola de la pandemia, que obligó a adoptar nuevas medidas de contención para frenar el aumento de contagios; en consecuencia, el PIB se estancó en el último trimestre del año y los niveles de actividad se situaron un 8,9% por debajo de los del cierre de 2019.

El arranque de 2021 no ha sido mejor. Al impacto de una tercera ola del virus, con la consiguiente intensificación de las restricciones, se añadió la borrasca Filomena, que generó graves problemas de movilidad y paralizó gran parte del país, sobre todo en el centro peninsular. Así, el PIB retomó la senda contractiva en el 1T 2021, con una ligera caída del 0,5% trimestral, y la economía se situó un 9,4% por debajo de los niveles precrisis (4T 2019). Como aspecto positivo, a partir del mes de marzo se empezó a observar una tendencia ascendente de la actividad que está teniendo continuidad en el segundo trimestre, lo que nos hace ser optimistas y confiar en que la recuperación de la economía se afiance en los próximos meses. A ello contribuirán los avances en el proceso de vacunación, la relajación de las restricciones y la reducción de la incertidumbre, lo que permitirá, a su vez, reactivar el consumo y los flujos de turismo internacional, de vital importancia para nuestra economía. A esto hay que añadir el impacto positivo que tendrá la implementación de los proyectos vinculados al Next Generation EU (NGEU).

La previsión de CaixaBank Research de crecimiento del PIB se mantiene en el 6,0% para 2021 y el 4,8% para 2022. Gracias a este notable rebote de la actividad, el PIB podrá alcanzar el nivel previo al estallido a la crisis en 2023.

## Impacto de la crisis en el sector manufacturero

La industria manufacturera a nivel europeo no atravesaba un buen momento cuando estalló la crisis pandémica. En gran medida, esta debilidad estaba ligada a las tensiones comerciales entre EE. UU. y China y por las disrupciones en el sector del automóvil, un sector en plena transformación tecnológica, en parte por la necesidad de adaptar su producción a la nueva normativa medioambiental europea.[16]

**16 Véase «El sector del automóvil en España: estratégico y en transformación» en este mismo informe sectorial y «Las dificultades del sector manufacturero mundial» publicado en el *Informe Mensual* de diciembre de 2019.**

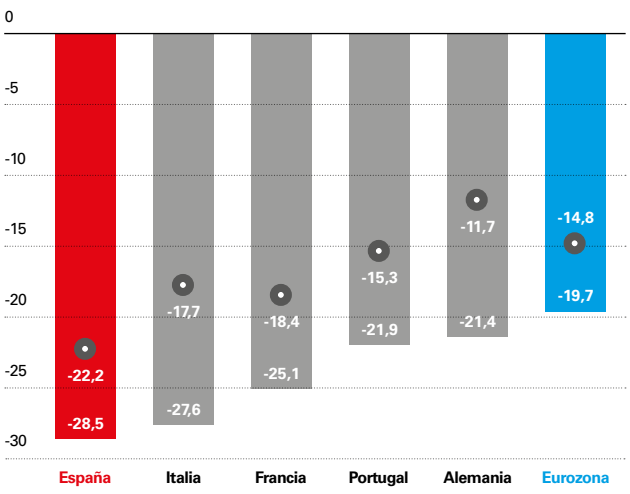
### El impacto de la crisis en la industria manufacturera fue más intenso que en el conjunto de la economía, aunque la recuperación posterior también fue más dinámica

El ajuste sufrido por el sector manufacturero en términos de VAB en el 2T 2020 fue más intenso que el del conjunto de la economía, un fenómeno que se observó de forma generalizada en la mayoría de los países europeos, tal y como se observa en los gráficos de la siguiente página, pero que fue especialmente acusado en España: el VAB del sector manufacturero se desplomó un 28,5% en el 2T 2020 respecto al 4T 2019, superando el descenso del PIB (–22,2%). En consecuencia, el sector perdió peso sobre el conjunto de la economía en el 2T 2020, al aportar el 10,4% del PIB, la ratio más baja desde que arranca la serie en 1995, frente al 11,2% que registró en el conjunto de 2019.

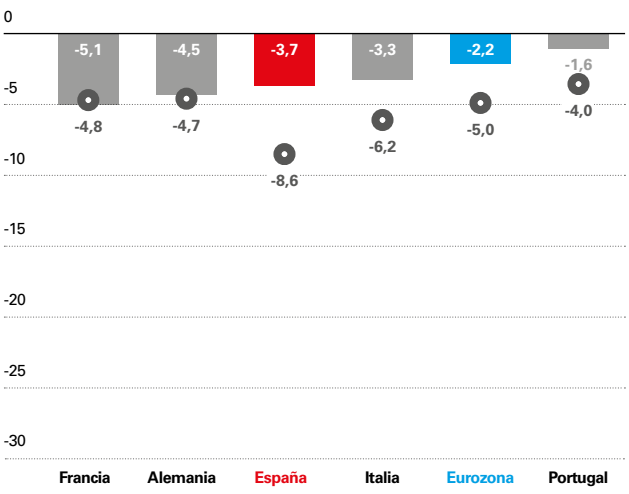
No obstante, el sector se recuperó más rápidamente: en el 4T 2020, el VAB manufacturero en España se encontraba «solamente» un 3,7% por debajo de su nivel precrisis, lo cual supone un descenso inferior al registrado por sus homólogos francés o alemán. La razón de esta rápida mejoría fue el hecho de que, a diferencia de otras actividades más limitadas por las medidas de contención del coronavirus, desde mayo apenas sufrió restricciones a la actividad y, además, mantuvo activos dos importantes canales de venta, las exportaciones y el comercio *on-line*.

**PIB y VAB del sector manufacturero**

Variación 2T 2020 respecto al 4T 2019 (%)




Variación 4T 2020 respecto al 4T 2019 (%)



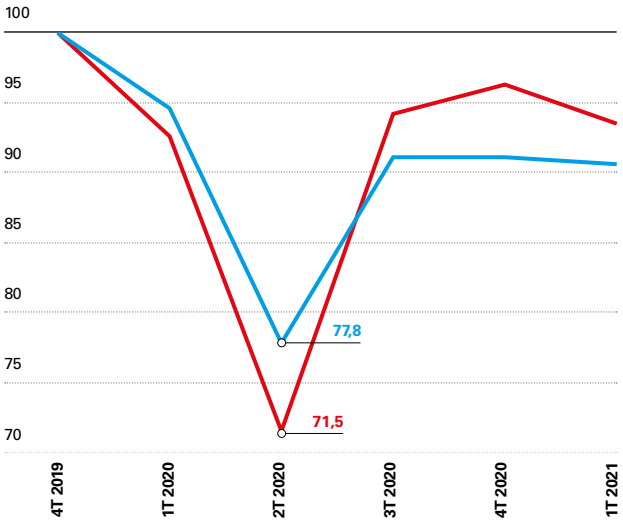

Manufacturas PIB

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

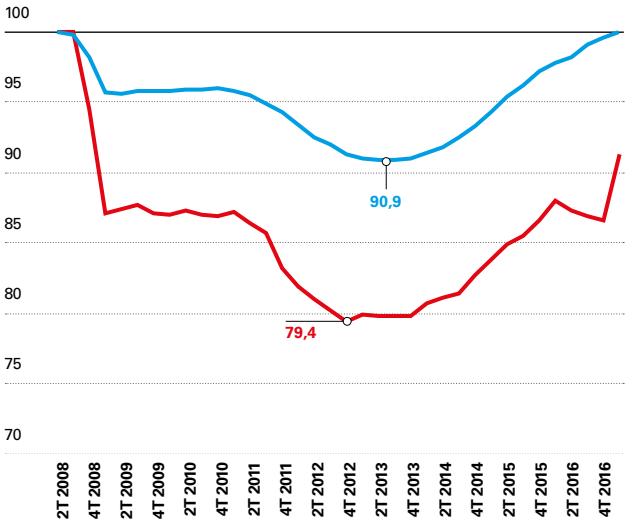
# Industria manufacturera

Si comparamos la crisis actual con la de 2008-2009, la contracción del VAB manufacturero en 2020 fue mucho más pronunciada, pero la salida, más vigorosa; de hecho, en la anterior etapa de recuperación los niveles de 2007 no llegaron a alcanzarse antes del estallido de la pandemia.

**VAB manufacturas *versus* PIB**
Nivel (4T 2019 = 100)




**VAB manufacturas *versus* PIB**
Nivel (2T 2008 = 100)



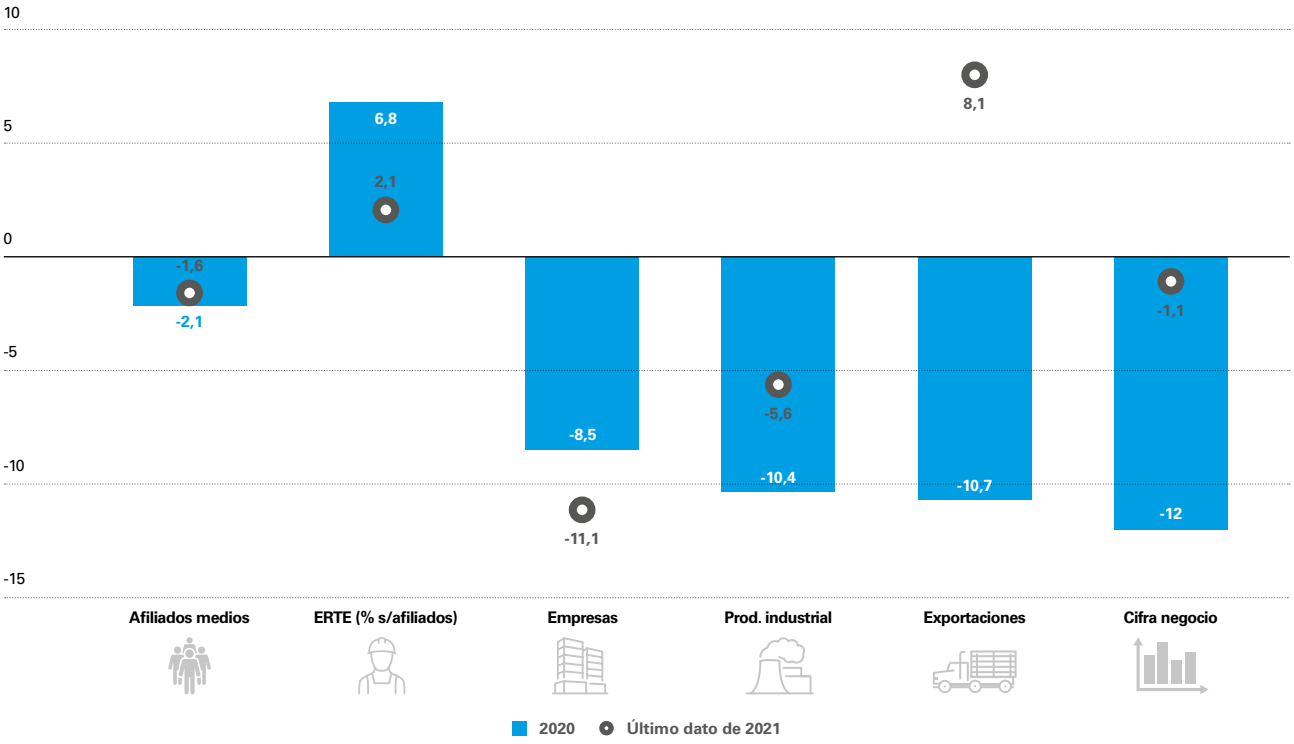

PIB — VAB manufacturas

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

Los indicadores de actividad de alta frecuencia muestran que la actividad del sector manufacturero ha seguido la senda de recuperación en los primeros meses de 2021. El índice de producción industrial (IPI) señala que la actividad manufacturera ha ido mejorando y acercándose progresivamente a los niveles previos a la COVID-19, aunque no sin altibajos, como consecuencia de las restricciones adoptadas para hacer frente a las sucesivas olas del coronavirus. Así, en el mes de marzo (último dato disponible), el IPI manufacturero se encontraba un 5,6% por debajo del dato de marzo de 2019, prácticamente la mitad de la caída anotada en el conjunto de 2020 (–10,4%). Otros indicadores de actividad, como la cifra de negocio, muestran una evolución similar.

## Indicadores del sector manufacturero

Variación anual (%)



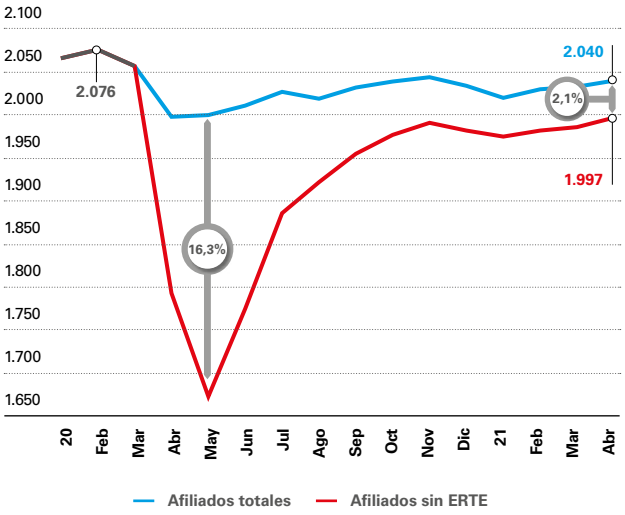

**Nota:** El dato de 2021 se compara con el mismo mes de 2019.
**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del INE, Datacomex y MITRAMISS.

## Impacto en el mercado laboral

La pandemia tuvo un impacto muy adverso en el mercado laboral, ya que el cierre de las actividades no esenciales afectó a la mayor parte de las ramas manufactureras, con algunas excepciones como la industria alimentaria y la farmacéutica. No obstante, la destrucción de puestos de trabajo se vio amortiguada por la amplia utilización de los programas de ajuste temporal de empleo: en el conjunto del sector manufacturero, casi 327.000 afiliados a la Seguridad Social, el 16,3% del total, llegaron a estar en situación de ERTE en el mes de mayo. Aunque este porcentaje es 3 puntos inferior al que se alcanzó a nivel nacional, oculta enormes diferencias entre las distintas ramas de actividad: mientras que en la industria textil y del mueble se superaba el 30%, en la del refino de petróleo y la de productos farmacéuticos no llegaban al 2%.

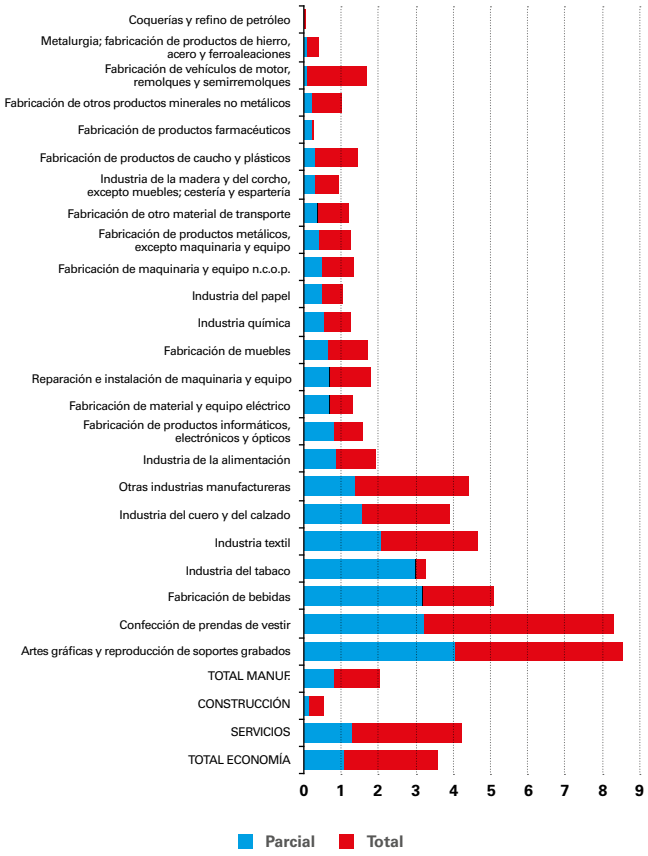
# Industria manufacturera

**Afiliados en manufacturas**
Variación anual (%)




**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del MITRAMISS.

**ERTE en manufacturas por tipo de suspensión**
Afiliados (%)




**Nota:** Datos de abril.
**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del MITRAMISS.

## Las perspectivas para el mantenimiento del empleo son favorables, dado que el sector presenta una menor proporción de trabajadores en ERTE, muchos de ellos parciales

Superadas la segunda y tercera oleadas, y con el avance de la campaña de vacunación, asistimos a una paulatina recuperación del empleo, aunque incompleta y desigual por actividades. En abril de 2021 (último dato disponible), el 2,1% de los trabajadores seguían en ERTE y el empleo efectivo en el sector (afiliados totales descontados los afectados por ERTE) estaba ligeramente por debajo de los dos millones, un 3,6% menos que en abril de 2019: solo tres actividades (productos farmacéuticos, productos informáticos e industria química) superaron aquellos niveles de ocupación, en contraste con las ramas textiles (prendas de vestir, cuero y calzado), que se encontraban más de un 20% por debajo.

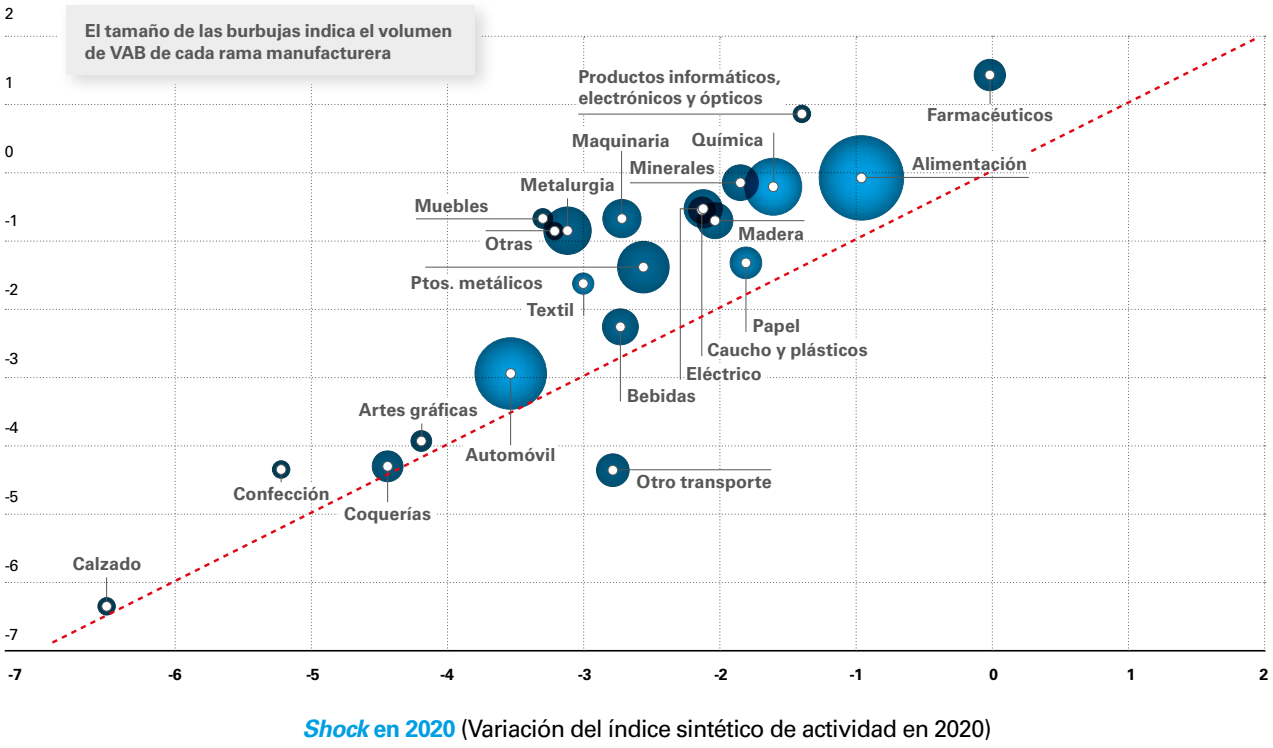
El sector manufacturero no solo presenta un porcentaje de ERTE relativamente bajo en comparación con el conjunto de la economía (3,6%), sino que, además, en un 40% de los casos se tratan de ERTE parciales (frente a un 31% del total de la economía), lo que, indudablemente, es una señal positiva, en la medida que parece más probable que estas relaciones laborales se mantengan en el tiempo.

## Indicador sintético de actividad del sector manufacturero

Dada la heterogeneidad de actividades manufactureras y las señales dispares que proporcionan los distintos indicadores empleados para analizarlas, en CaixaBank Research hemos elaborado un índice sintético de actividad del sector manufacturero a partir de un análisis de componentes principales de seis indicadores: (i) producción industrial (IPI), (ii) cifra de negocios, (iii) número de empresas inscritas en la Seguridad Social, (iv) empleo (número de afiliados), (v) porcentaje de afiliados en ERTE y (vi) exportaciones manufactureras. Esto nos permite establecer un *ranking* de actividades con una medida homogénea y conocer cuáles han sido las más y menos afectadas por la crisis, y a qué velocidad se están recuperando las distintas ramas manufactureras.

### Índice sintético de actividad en las ramas manufactureras

Variación del índice sintético de actividad en marzo de 2021 (respecto a marzo de 2019)




**Nota:** El índice sintético de actividad en las ramas manufactureras se obtiene de un análisis de componentes principales con seis indicadores (peso entre paréntesis): IPI (24%), cifra de negocios (22%), número de empresas inscritas en la S. S. (18%), número de afiliados (14%), porcentaje de afiliados en ERTE (14%) y exportaciones (8%), en el periodo de enero de 2010 a febrero de 2021 (último mes con datos completos). Los sectores que están por encima de la línea discontinua roja (recta de 45 grados) son los que han mejorado su posición respecto a la caída de 2020.
**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del INE, Datacomex y Ministerio deTrabajo.

Del gráfico anterior, que muestra en el eje horizontal el promedio del indicador en 2020 (es decir, la magnitud del *shock*) y en el eje vertical la recuperación en marzo de 2021, se desprende que:

- Las ramas textiles (calzado y confección), no solo son las más castigadas por la crisis, sino que apenas se han recuperado (en el gráfico, las burbujas se encuentran muy cercanas a la línea recta roja discontinua de 45 grados), si bien es cierto que su peso en el conjunto del sector es reducido (burbujas pequeñas). Las restricciones, y sobre todo el confinamiento, desembocaron en una menor demanda de estos bienes. En este sentido, el levantamiento de las restricciones comerciales, junto con el ahorro acumulado por los hogares y la demanda embalsada, invitan al optimismo sobre la evolución de estos sectores en los próximos meses.

# Industria manufacturera

- Las ramas de la automoción, las artes gráficas y las bebidas se vieron también muy afectadas y su recuperación está siendo incompleta. El sector de automoción se analiza en profundidad en el artículo «El sector del automóvil en España: estratégico y en transformación» en este mismo informe. En el caso de la fabricación de bebidas, sufrió con intensidad la parálisis del canal HORECA. La reapertura de los establecimientos de restauración y la reactivación del turismo tendrán un impacto positivo en este sector.

- La alimentación y la industria química se han visto poco impactadas y se recuperan rápidamente. Ambas se benefician de suministrar bienes de primera necesidad, como los alimentos, y otros productos necesarios para combatir la pandemia, como antisépticos, desinfectantes, etc.

- La fabricación de productos farmacéuticos no ha sufrido apenas el *shock*, dada la naturaleza sanitaria de esta crisis, y es la rama manufacturera que muestra un mejor desempeño, seguida de la fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos.

Además, se observa una correlación negativa entre el tamaño del *shock* y algunas variables más estructurales, como la productividad, la intensidad de innovación y la apertura al exterior de las ramas manufactureras. Esto apunta a que aquellas ramas con empresas más innovadoras, productivas e internacionalizadas han sorteado mejor el *shock*.

**Las ramas textiles son las más dañadas por la crisis, en contraste con la alimentaria, la química y la farmacéutica**

## El sector exterior ayuda a amortiguar la caída

Las exportaciones de bienes manufacturados, que representan el 89% del total de ventas de mercancías al exterior, sufrieron en 2020 una caída del 10,7% hasta un total de 232.000 millones de euros, quebrando una década de crecimientos ininterrumpidos.[17] No obstante, en un contexto de desplome de la demanda interna, las importaciones retrocedieron con más intensidad (–12%), de modo que el déficit comercial se redujo casi un 85% hasta apenas 735 millones de euros, el más bajo en seis años.

**(17) Con datos de la OMC de 2019, España ocupa el sexto lugar de la UE y el 15.º del mundo en el *ranking* de países exportadores de manufacturas, con una cuota en el mercado global del 1,8%.**

## El pasado año solo se salvaron de los números rojos las exportaciones de productos agroalimentarios y farmacéuticos

La caída de las exportaciones en 2020 fue prácticamente generalizada, exceptuando las ventas de las ramas agroalimentaria (+4,2%), farmacia (+5,6%) y, en menor medida, muebles y otras industrias manufactureras (+0,5%). En el extremo opuesto se situaron la automoción (–15,9%), el textil y el calzado (–18,5%) y, sobre todo, el refino de petróleo (–38,4%), en gran parte por el desplome de los precios.

Los principales países de destino fueron nuestros socios de la UE; en concreto, cuatro de ellos (Francia, Alemania, Italia y Portugal) absorbieron el 42% de las manufacturas exportadas: los principales productos procedían de la automoción en todos los casos, excepto para Portugal, que compró, principalmente, productos de la industria agroalimentaria, en especial productos cárnicos. El primer destino extracomunitario es EE. UU., que ocupa el sexto lugar, con el 5% del total de las exportaciones manufactureras, mientras que China se ha colocado en la octava posición, con el 3,1%: destacan, en el primer caso, las ventas de aceites y, en el segundo, de productos cárnicos.

### Exportaciones de bienes manufacturados

| CNAE | RAMAS INDUSTRIALES | Miles de millones de euros (2020) | Peso 2020 | Variación 2020 | Variación 1T 2021* |
|---|---|---|---|---|---|
| 29-30 | AUTOMÓVIL Y OTRO TRANSPORTE | 52.039 | 22,4% | ▼ -15,9 | ▼ -11,5 |
| 10-12 | AGROALIMENTARIA | 34.081 | 14,7% | ▲ 4,2 | ▲ 15,8 |
| 23-25 | METALURGIA | 29.095 | 12,5% | ▼ -11,2 | ▲ 5,4 |
| 20 | INDUSTRIA QUÍMICA | 23.793 | 10,3% | ▼ -11,3 | ▲ 2,1 |
| 26-27 | PROD. INFORMÁTICOS, ELECTRÓNICOS, ÓPTICOS Y ELÉCTRICOS | 18.551 | 8,0% | ▲ -5,7 | ▲ 7,8 |
| 13-15 | TEXTIL Y CALZADO | 17.432 | 7,5% | ▼ -18,5 | ▼ -13,9 |
| 28 y 33 | FABRICACIÓN, REPARACIÓN DE MAQUINARIA Y EQUIPO | 14.961 | 6,4% | ▲ -9,5 | ▲ 0,3 |
| 21 | PRODUCTOS FARMACÉUTICOS | 12.777 | 5,5% | ▲ 5,6 | ▼ 8,6 |
| 19 | COQUERÍAS Y REFINO DE PETRÓLEO | 9.352 | 4,0% | ▼ -38,4 | ▼ -21,0 |
| 22 | CAUCHO Y PLÁSTICOS | 8.273 | 3,6% | ▲ -4,9 | ▲ 6,5 |
| 31-32 | MUEBLES Y OTROS | 5.915 | 2,5% | ▲ 0,5 | ▲ 8,3 |
| 16-18 | MADERA, PAPEL Y ARTES GRÁFICAS | 5.825 | 2,5% | ▲ -6,0 | ▲ -2,0 |
| **C** | **TOTAL INDUSTRIA MANUFACTURERA** | **232.093** | **100%** | ▼ -10,7 | ▲ -1,0 |

**Nota:** (*) Variación sobre mismo periodo de 2019.

# Industria manufacturera

## Alimentación, productos informáticos y químicos tiran de las exportaciones en el arranque del año

En los primeros meses de 2021 se aprecia una mejora generalizada, aunque débil, de las exportaciones de manufacturas; no obstante, en el 1T 2021 se mantienen en terreno negativo y anotan una caída del 1,0% respecto al 1T 2019. Por el lado positivo, las exportaciones agroalimentarias mantienen su buen comportamiento (+15,8%), y a ellas se unen las de productos informáticos y electrónicos (+7,8%) y químicos (+2,1%). En cambio, anotan descensos de dos dígitos las exportaciones de automoción, textil y calzado y refino de petróleo.

Gracias a la rápida recuperación del comercio internacional, tras el hundimiento de los intercambios de mercancías en los primeros meses del pasado año, el sector exterior puede configurarse como una palanca de crecimiento en 2021 y facilitar una salida dinámica de la crisis.

### Luces y sombras en el horizonte

En un contexto de incipiente recuperación del sector (el PMI manufacturero de abril se situó en máximos desde 1999), han surgido algunas disrupciones en las cadenas de suministro, derivadas de cuellos de botella en el transporte mundial y de escasez de algunos componentes (semiconductores, microchips, metales, materias primas plásticas, etc.), que pueden frenar la producción. Así lo confirma el PMI de abril, que señala que los pedidos de empresas pendientes de realización anotaron la segunda subida más fuerte de la serie, que arranca hace casi 19 años.

## Desafíos por el lado de la oferta ponen en jaque la recuperación de las manufacturas

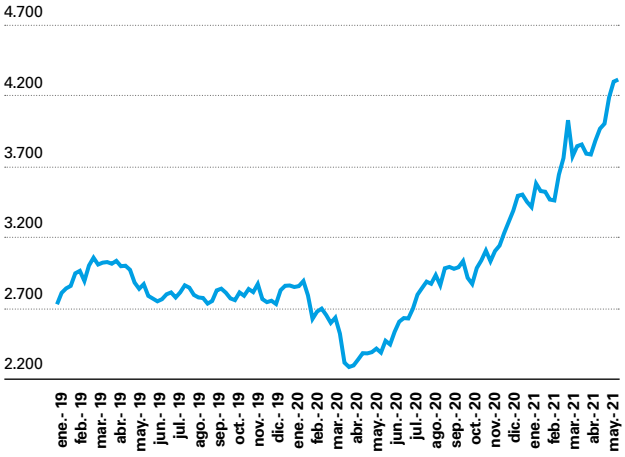
En primer lugar, el rápido y fuerte aumento de la demanda de ciertos *inputs* para la industria se ha encontrado con una oferta algo rígida, que no ha aumentado a la misma velocidad. Además, en el caso de los microchips, cuya producción está concentrada en unos pocos fabricantes del este asiático,[18] se ha sufrido un desabastecimiento al cual ha contribuido, sin duda, la notable demanda de dispositivos electrónicos durante los confinamientos de 2020, pero también algunos acontecimientos puntuales, como la ola de frío en Texas en febrero, que obligó a detener la producción, el incendio en marzo en una fábrica de Renesas en Japón o la grave sequía en Taiwán.[19] En consecuencia, se ha disparado la cotización de algunos materiales: el índice de metales de la London Metal Exchange (LME) acumula, desde el cierre de 2020, un aumento del 24,9%.[20]

**18 Fundamentalmente, Taiwán, Corea o Japón. La Taiwan Semiconductor Manufacturing Company (TSMC) controla el 60% de la producción global y el 90% del mercado de microchips avanzados, según los cálculos de Bain&Company.**

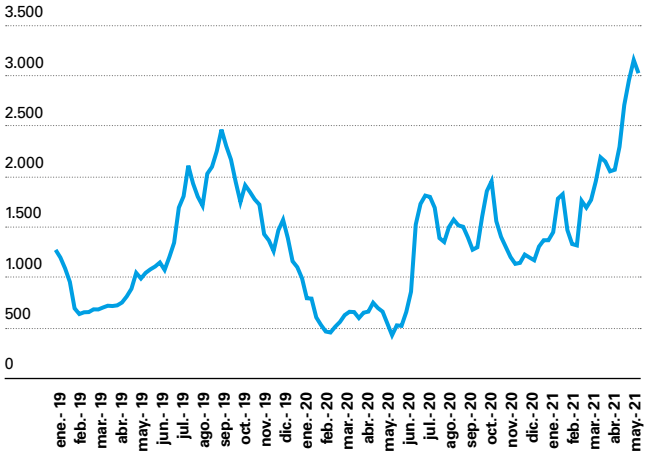
**19 Se utilizan grandes cantidades de agua en la producción de semiconductores.**

**20 Último dato: 13 de mayo.**

**London Metal Exchange (LME) Index**
Nivel




**Baltic Exchange Dry Index (BDI)**
Nivel




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

En segundo lugar, el despegue del tráfico internacional de mercancías, tras el parón de 2020, se encuentra en un momento de escasez de contenedores (los transatlánticos no han repuesto los contenedores que se vaciaron al comienzo de la pandemia) y de menor capacidad de carga aérea (por la reducción de los vuelos de larga distancia), que están provocando un alargamiento en los tiempos de entrega y tensiones en los precios: el Baltic Index, un indicador del coste de transporte marítimo,[21] se ha duplicado con creces en lo que va de año. A esta situación cabe sumarle el encarecimiento de la energía, si bien en este último caso hay un efecto de base importante: justo hace un año se desplomaron los precios del petróleo.

**21 Índice de los fletes marítimos de carga a granel seca de hasta 20 rutas marítimas clave de todo el mundo. Último dato: 13 de mayo.**

Como resultado de todo lo anterior, los costes de producción tiran al alza y, con ello, surgen tensiones en los precios, tanto industriales (el IPRI aumentó un 3,4% en abril respecto a abril de 2019)[22] como de consumo (la inflación se situó en mayo en el 2,7%, la más alta desde febrero de 2017).

**22 El IPRI repuntó un 12,8% interanual en abril, una tasa desconocida desde 1984, por el efecto de base del año 2020.**

## El efecto de las disrupciones en las cadenas de suministro será transitorio y localizado en unas pocas actividades

# Industria manufacturera

En cualquier caso, creemos que se trata de un impacto temporal, concentrado en algunas actividades y que, por tanto, no debería condicionar las perspectivas en exceso. Por un lado, la escasez de algunos componentes afectará a ciertas actividades, como la automoción y, en menor medida, a los productos informáticos, químicos y a los equipos eléctricos, cuyas cadenas de producción pueden ralentizarse, pero sin dañar la recuperación del conjunto de la industria y la economía. Por su parte, los problemas en el transporte pueden provocar retrasos puntuales, que confiamos que se superarán en los próximos meses.

En cuanto a las presiones inflacionistas, se mantendrán en los próximos meses, pero deberían tender a normalizarse en la segunda mitad del año, a medida que se diluya el efecto de base del precio del petróleo antes comentado y la oferta se vaya adaptando a la demanda: en el caso de los metales, con una producción más diversificada, la oferta se ajustará con mayor rapidez, con lo que sus precios tenderán a moderarse en los próximos meses; la normalización de los precios de los microchips puede que sea algo más lenta.

Las perspectivas del sector manufacturero para 2021 son favorables. A corto plazo su evolución puede ser modesta, con crecimientos por debajo del PIB, ya que el despegue de la economía estará liderado por aquellas actividades que se vieron más afectadas por la crisis, en particular el comercio y el turismo. A medio plazo, el comportamiento del sector estará condicionado, sobre todo, por su capacidad de adaptación a los desafíos de la sostenibilidad y la digitalización. En este sentido, el ambicioso Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), dotado con los fondos europeos del NGEU, supone una oportunidad, no solo para estimular la recuperación de la industria, sino también para transformar el tejido productivo, mediante la modernización y digitalización de este.

Un referente mundial

# El sector del automóvil en España: estratégico y en transformación

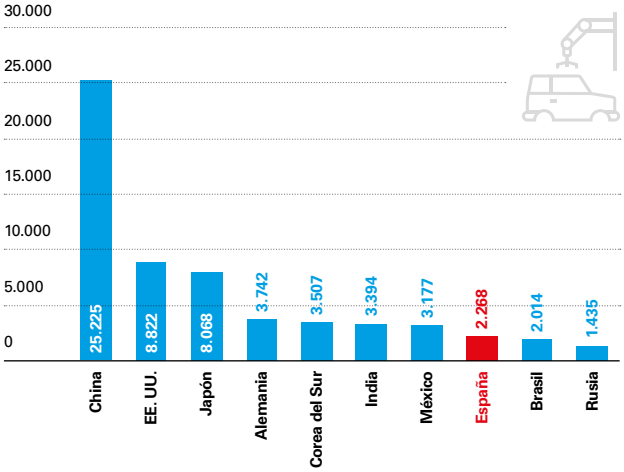
La industria de la automoción es un importante motor de crecimiento y prosperidad a nivel mundial, por su contribución (i) social, al facilitar la movilidad de las personas de forma eficiente, segura y asequible, y (ii) económica, como motor de innovación, generador de empleo de calidad y pilar del comercio internacional. En el caso de España, se ha convertido en un puntal de nuestra industria y un referente a escala mundial, gracias a una gran capacidad de producción y una elevada productividad, derivada de una mano de obra cualificada y un alto nivel de automatización de las plantas. La crisis económica generada por la pandemia ha hecho mella en un sector que se encuentra en plena transformación tecnológica hacia la electrificación. Una transición necesaria y que contará con un importante apoyo de los fondos Next Generation EU (NGEU).

## La automoción, un sector estratégico

Con casi 2,27 millones de vehículos fabricados en 2020, España es el segundo productor de Europa, tras Alemania, y el octavo mundial. A nivel europeo es el primer fabricante de vehículos industriales, el segundo de turismos y el cuarto de componentes. Si comparamos el peso relativo del sector, en términos de VAB o exportaciones, con el de los principales países productores de la eurozona, España se sitúa en niveles similares a los de Francia o Italia, pero lejos del coloso alemán. Muy por delante se encuentran países del Este de Europa, de más reciente incorporación al euro, como la República Checa, Eslovaquia o Hungría, con una mayor especialización productiva en automóvil, gracias, en parte, a la localización en su territorio de factorías de los grandes grupos empresariales, atraídos por la alta cualificación de su mano de obra, los bajos costes laborales y una larga tradición industrial (algunas empresas de la región, como Skoda o Tatra, datan de finales del siglo XIX).

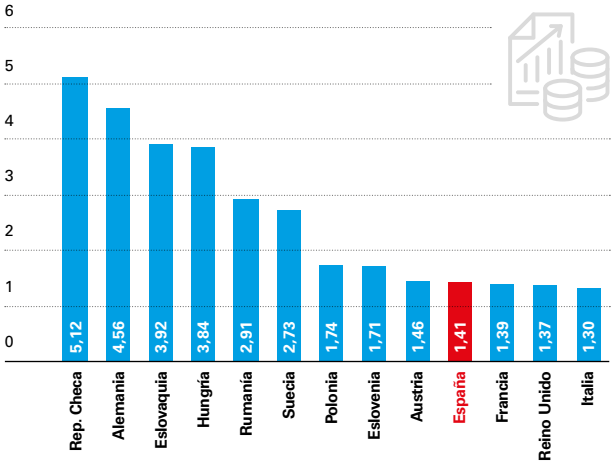
# Industria manufacturera

**Principales productores de vehículos**
(Miles)




**Nota:** Datos de 2020.
**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos de OICA.

**Peso del VAB de automoción en los países europeos**
PIB (%)




**Nota:** Vehículos de motor, remolques, semirremolques y material de transporte. Datos de 2018.
**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos de Eurostat.

## El sector del automóvil juega un importante papel en el conjunto de la economía española: su aportación asciende al 11% del PIB si se incluyen todas las actividades relacionadas con el sector

En España, la fabricación de vehículos de motor y otro material de transporte[23] aporta el 12,7% del VAB y el 10,5% del empleo manufacturero, lo que la convierte en la segunda actividad manufacturera, tras el sector agroalimentario (18,8% del VAB manufacturero). Además de su contribución directa a la economía, el sector de la automoción destaca por el extenso entramado de relaciones con otras actividades y su efecto arrastre, tanto económico como tecnológico. Según los datos proporcionados por la patronal ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones), referentes a 2019, la participación de la fabricación de vehículos y componentes asciende al 8,5% del PIB. Si, además, añadiéramos el resto de actividades complementarias a la fabricación (distribución y comercialización, posventa, servicios financieros y seguros, transporte, estaciones de servicio, alquiler y autoescuelas), la cifra superaría el 11% del PIB. En términos de empleo, alcanzaría el 9% de los ocupados (1,8 millones), de los cuales 66.000 trabajan en las fábricas de automóviles (empleo directo).

De las tablas *input-output*[24] se desprende que, más allá de las intensas relaciones intrasectoriales (el 37% de los insumos y el 18,7% de los empleos tienen origen y destino en el propio sector), el sector genera una notable demanda a otros sectores de actividad (efecto arrastre). En particular, entre los consumos intermedios destacan productos metálicos (10,3% del total), metalurgia (7,2%) y comercio, tanto mayorista como minorista (7,1% y 5,0%, respectivamente).

**23 Datos de Contabilidad Nacional del año 2018. El sector del automóvil incluye los códigos CNAE 29 y 30.**

**24 Las tablas *input-output* facilitan información tanto sobre los consumos intermedios necesarios para la elaboración de cada producto, como sobre el destino final del producto en cuestión, ya sea consumo final, inversión o exportación.**

## La innovación y la automatización de las plantas productivas son las claves del éxito de un sector con una marcada orientación exportadora

El sector de la automoción presenta uno de los mayores índices de inversión en modernización, automatización e I+D+i entre los sectores industriales. Las plantas de producción españolas se encuentran entre las más eficientes y automatizadas de Europa, con 1.000 robots industriales por cada 10.000 empleados, cifra comparable con los 1.311 robots en las plantas alemanas.[25] Mención especial merece la industria auxiliar (componentes, maquinaria, materiales, etc.), muy competitiva, innovadora[26] y apreciada a nivel internacional, que elabora una amplia gama de productos y aporta más del 75% del valor del vehículo. Todo ello sitúa a la industria española de automoción entre las más competitivas de Europa: según el índice elaborado por KPMG, ocupa el tercer lugar, solo por detrás de Alemania y el Reino Unido.[27]

Se trata de un sector con una marcada orientación exportadora: más del 80% de los vehículos fabricados en España se destinan al exterior (en 2020 alcanzó el 86%, muy cerca del máximo histórico de 2011). La propensión a exportar en el segmento de componentes es algo menor, pero también muy significativa (se exporta algo menos del 60%). De este modo, las exportaciones del sector de automoción (CNAE 29 y 30) superaron ligeramente los 52.000 millones de euros en 2020, lo que representó un 19,9% de las exportaciones de bienes totales (un 3,5% del PIB), lejos de las cifras alcanzadas a finales del pasado siglo (28% de las exportaciones de bienes totales), debido a la mayor diversificación de la gama de bienes exportados por la economía española. Las exportaciones del sector llegan a más de un centenar de países, aunque alrededor del 80% de las ventas se dirigen a la UE, principalmente vehículos terminados, mientras que a los destinos extracomunitarios se venden, en mayor medida, componentes.

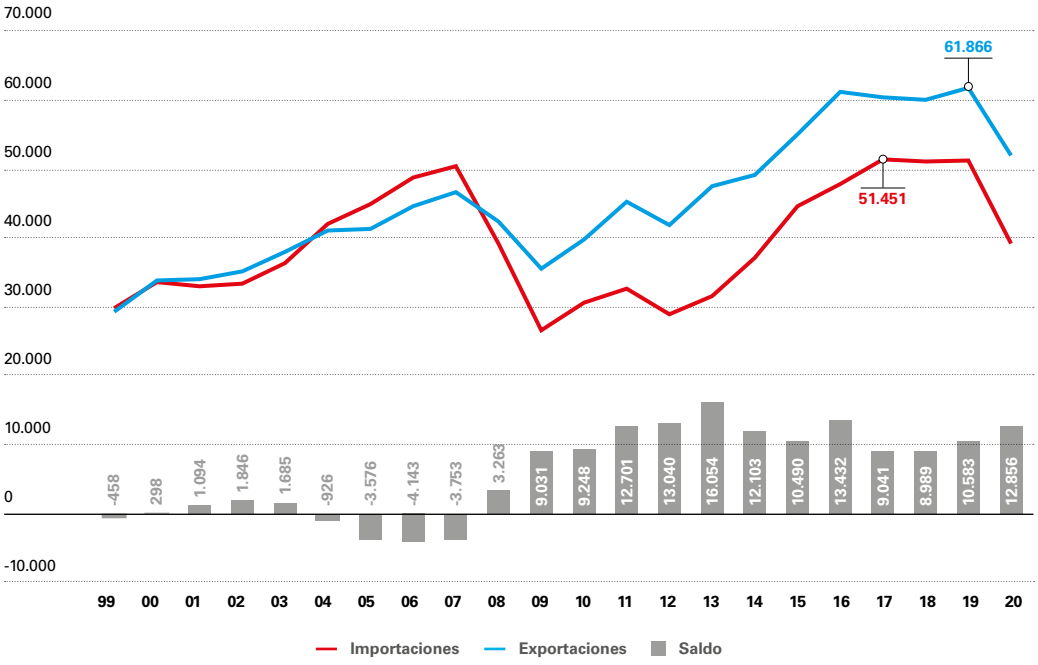
**25 Datos de España del ICEX (2019) y datos de Alemania de International Federation of Robotics (2019).**

**26 Dedica más del 4% de su cifra de negocios a actividades innovadoras, muy por encima de la media nacional (1,1%).**

**27 Agenda Sectorial de la Industria de Automoción, 2017.**

### Comercio exterior de automoción

(Millones de euros)




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

# Industria manufacturera

Solamente uno de cada cuatro vehículos vendidos en España es de fabricación nacional. El resto, se importa de países europeos como Alemania (25% del total en 2020), Francia (12,3%) y el Reino Unido (6,4%), pero también de Japón (7,3%) o Corea (4,4%). Con todo, el saldo comercial del sector de la automoción es claramente favorable a la economía española y, en un contexto internacional marcado por el profundo deterioro de los intercambios de mercancías, el superávit del sector creció en 2020 un 21,5% hasta 12.856 millones de euros, un 1,1% del PIB.

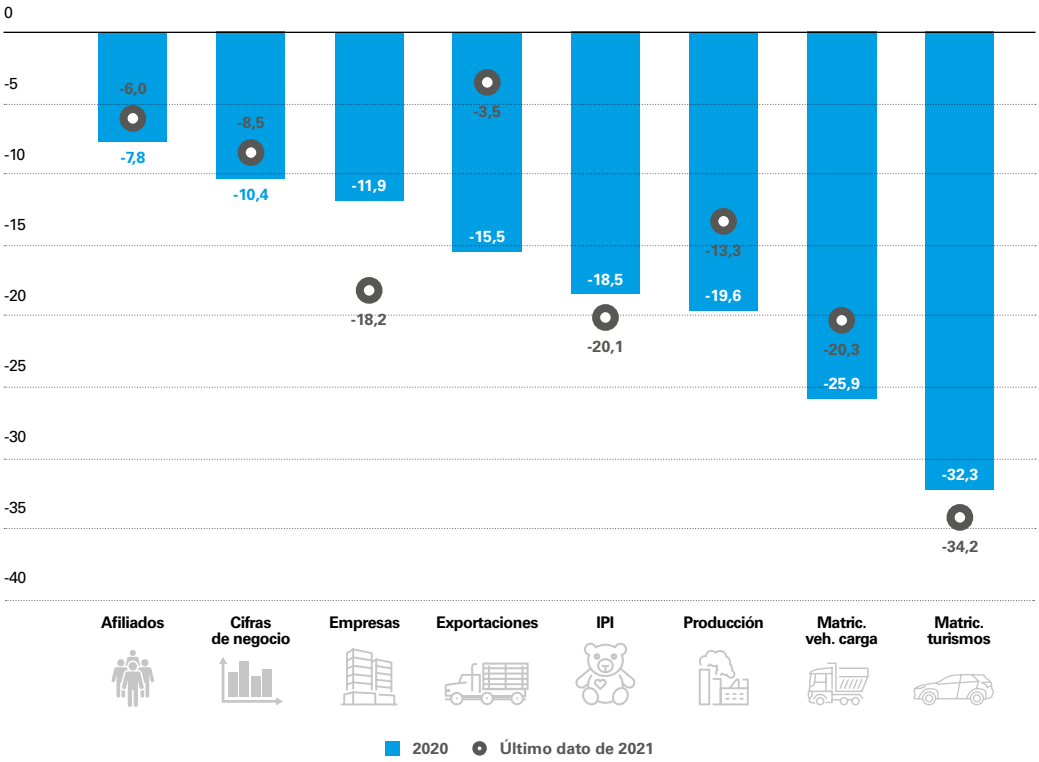
El sector cuenta con 17 plantas de fabricación de vehículos de las principales marcas de automoción del mundo (nueve de ellas de turismos y todoterrenos, contando el cierre de la fábrica de Nissan el pasado mes de diciembre), junto con más de 1.000 empresas fabricantes de equipos y componentes pertenecientes a más de 700 grupos empresariales. Las plantas de fabricación se encuentran ubicadas en 10 comunidades autónomas distintas, de modo que el sector está muy implantado en el tejido industrial por todo el territorio. En los últimos años se ha intensificado el proceso de concentración, de modo que las cinco primeras marcas (Seat, Volkswagen, Peugeot, Toyota y Renault) aglutinan el 37% de las matriculaciones, y las 10 primeras (a las anteriores se añaden Kia, Hyundai, Citroën, Mercedes y Dacia), el 62,6%.

## Impacto de la crisis de la COVID-19 en el sector del automóvil

En 2020 la histórica crisis derivada de la pandemia supuso un golpe durísimo para el sector de la automoción, siendo uno de los más afectados en un primer momento, primero por los problemas en la cadena de suministros a nivel global y, posteriormente, por las restricciones a la actividad no esencial. No obstante, su capacidad de reactivación, tras el parón total de actividad y de demanda, fue mayor que en otros sectores.

### Indicadores de la automoción

Variación anual (%)



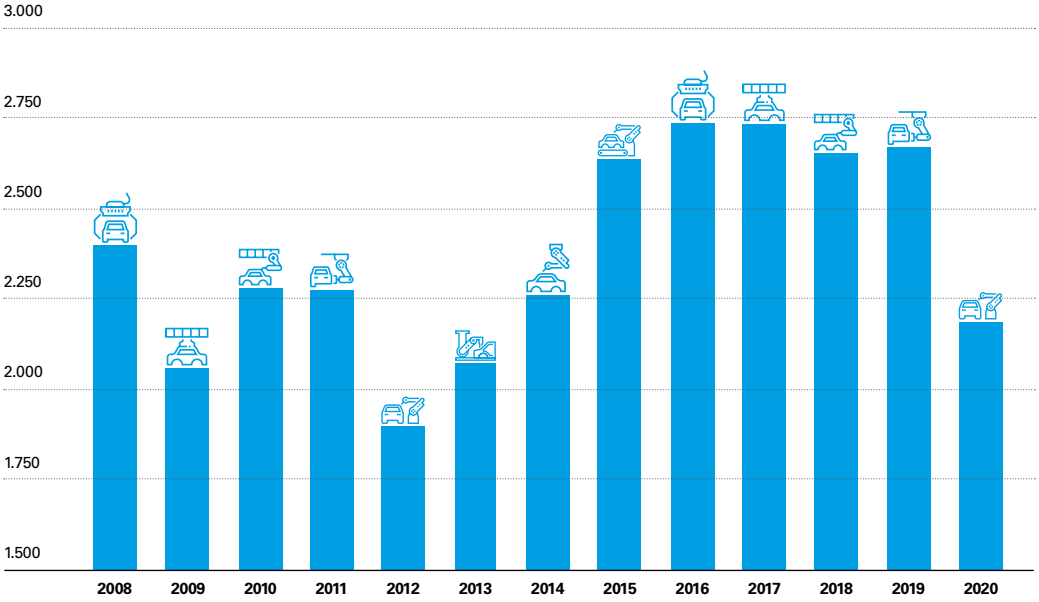

**Nota:** El dato de 2021 se compara con el mismo mes de 2019.
**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos de INE, ANFAC y MITRAMISS.

La crisis vino a agravar una situación que ya venía siendo delicada por los efectos de la nueva normativa medioambiental impulsada a nivel europeo. En este sentido, la actividad del sector apenas creció un 0,1% en el conjunto de 2019, una tímida mejora después de haber caído más de un 1,0%, tanto en 2017 como en 2018.

La declaración del estado de alarma a mediados de marzo de 2020 supuso la paralización completa de la industria automovilística durante cerca de mes y medio. De forma paralela, también se decretó el cierre de la red comercial y de los concesionarios; es decir, la capacidad para satisfacer la demanda de vehículos fue inexistente, con fuertes restricciones a la movilidad y con los consumidores potenciales confinados en sus hogares, por no hablar de la incertidumbre ante el escenario económico a corto plazo. En consecuencia, todos los indicadores, tanto de oferta como de demanda y empleo, se deterioraron de forma muy apreciable en los primeros meses para, posteriormente, con la desescalada y la consiguiente reapertura de la industria a partir del mes de mayo, rebotar con cierta intensidad, si bien la recuperación a finales de 2020 todavía era incompleta.

## Producción de vehículos

(Miles)




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

La producción del sector llegó a desplomarse un 99% interanual en abril, marcando un mínimo histórico. La reactivación posterior, gracias, principalmente, a la demanda externa procedente de los mercados europeos, permitió que desde septiembre se superaran los registros de 2019. Ello no impidió que las fábricas españolas cerraran el ejercicio con una reducción del 19,6% hasta un total de 2.268.185 vehículos producidos, lo que supuso que se dejaran de fabricar más de medio millón de unidades en comparación con el año anterior. Se trata del nivel de producción más bajo en siete años y se sitúa un 25% por debajo del máximo alcanzado en el 2000, cuando se superaron los tres millones. Por segmentos, la fabricación de turismos, que representa el 78,8% del total, cayó un 18,9% y la de vehículos comerciales e industriales, un 18,6%; la caída más intensa corresponde a los todoterrenos (–76,4%), si bien apenas suponen 9.094 unidades. En el 1T 2021, la producción de vehículos se fue recuperando muy lentamente (–13,3% respecto a marzo de 2019).

# Industria manufacturera

El índice de producción industrial (IPI) muestra que una de las actividades más castigadas en 2020 fue la fabricación de vehículos de motor y otro material de transporte, que anotó el mayor retroceso desde 2009 (–18,5%), siendo la industria que más contribuyó al descenso global del IPI. En términos de facturación (cifra de negocio), la evolución fue similar: pese a la intensa recuperación en los meses finales del año, alcanzando, incluso, tasas de crecimiento de dos dígitos, el hundimiento en los peores meses de la crisis lastró el balance del ejercicio, de modo que la caída acumulada se situó en el 10,4% en 2020. En marzo de 2021, la cifra de negocio del sector se encontraba todavía un 6,2% por debajo del registro de marzo de 2019.

## El sector del automóvil sufrió un duro golpe con la pandemia. La demanda interna se desplomó y su recuperación es incompleta. En cambio, la demanda externa se mostró más resiliente

La demanda interna resultó ser la parte más débil del sector y aún no ha conseguido recuperarse del impacto inicial de la pandemia. Aunque las matriculaciones de turismos registraron una mejora puntual en los meses de verano, el resto del año se mantuvieron entre un 10% y un 20% por debajo de los niveles de 2019 y concluyeron el 2020 con una fuerte reducción acumulada, del 32,3% hasta 851.215, mínimo desde 2013.

| | PRODUCCIÓN 2020 | | | EXPORTACIÓN 2020 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Unidades | Cuota (%) | Var. anual (%) | Unidades | Cuota (%) | Var. anual (%) |
| TURISMOS | 1.791.570 | 79,0 | -18,9 | 1.580.297 | 81,0 | -15,4 |
| TODOTERRENOS | 9.094 | 0,4 | -76,4 | 8.592 | 0,4 | -76,7 |
| VEH. COMERCIALES E INDUSTRIALES | 467.521 | 20,6 | -18,6 | 362.559 | 18,6 | -10,6 |
| COMERCIALES LIGEROS | 257.810 | 11,4 | -14,4 | 229.359 | 11,8 | -11,8 |
| FURGONES | 172.806 | 7,6 | -22,7 | 105.921 | 5,4 | -16,8 |
| INDUSTRIALES LIGEROS | 20.098 | 0,9 | -38,3 | 14.591 | 0,7 | 15,2 |
| INDUSTRIALES PESADOS | 15.138 | 0,7 | -29,1 | 11.629 | 0,6 | 215,6 |
| TRACTOCAMIONES | 1.669 | 0,1 | -69,8 | 1.059 | 0,1 | -50,2 |
| **TOTAL VEHÍCULOS** | **2.268.185** | **100,0** | **-19,6** | **1.951.448** | **100,0** | **-15,5** |

**Fuente:** ANFAC.

En cambio, la demanda externa mostró cierta resistencia. Si bien el deterioro en términos de matriculaciones fue extensible a los principales mercados europeos, estos mostraron una evolución algo mejor que el mercado español, con caídas menores en Francia (–25,5%), Alemania (–19,1%), Italia (–27,9%) o el Reino Unido (–29,4%). Esto resultó clave para amortiguar el retroceso de la producción española y fue un importante factor para la paulatina vuelta a la «normalidad» de las exportaciones en la segunda mitad del año. Y es que el sector de automoción no solo es uno de los principales sectores exportadores, sino que, además, es uno de los que lideraron, junto con el de alimentación, la senda de recuperación de las ventas al exterior en los últimos meses del año; en todo caso, el balance anual fue negativo, con un descenso del 15,5% hasta un total de 1.951.448 unidades exportadas: 1.580.297 fueron turismos (–15,4%), 8.592 todoterrenos (–76,7%) y 362.559 vehículos comerciales e industriales (–10,6%).[28]

**(28) Por su parte, en términos monetarios (aduanas), las exportaciones de los CNAE 29 y 30 se situaron en terreno positivo desde el verano, si bien el año cerró con una caída del 15,9%, lastradas por las menores ventas, tanto de vehículos terminados, fundamentalmente a Alemania, Italia, Bélgica y el Reino Unido, como de componentes, principalmente a Argelia, Alemania y Portugal.**

En 2020 se mantuvo una elevada concentración geográfica de las exportaciones del sector: Francia, Alemania, Italia y el Reino Unido fueron los principales destinos de exportación de los vehículos españoles, con el 64,1% del total; indudablemente, esto no deja de ser un factor de riesgo, en caso de un debilitamiento de dichos mercados (por ejemplo, a raíz del *brexit*) o la irrupción de algún *shock*. Estos mercados no fueron inmunes a la crisis de la COVID-19, de modo que redujeron su demanda de vehículos españoles, tanto Francia (–9,1%) como Alemania (–19,6%), el Reino Unido (–26,1%) o Italia (–9,9%). Por el contrario, destacó positivamente el comportamiento del mercado turco, con un extraordinario aumento (+101,9%), lo que le ha colocado en el quinto lugar del *ranking* de destinos de exportación.

Más allá del debilitamiento de los principales mercados europeos de destino, lo cierto es que en los últimos años ya se venía observando un cierto freno en las exportaciones de vehículos. Ello se debe a varios factores, entre los que destacan la mayor competencia internacional o la escasa producción de modelos híbridos y eléctricos, que apenas representaron un 7% de las exportaciones en 2020.[29]

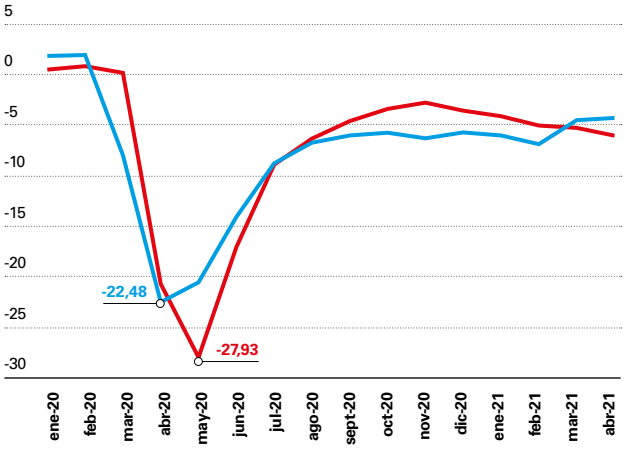
**(29) La «demonización» de los vehículos diésel que representan, en general, una parte muy importante de la producción de los fabricantes europeos, está favoreciendo a los vehículos asiáticos. En nuestro país la reorientación de la producción hacia vehículos menos contaminantes está siendo lenta hasta el momento y, además, la decisión corresponde a empresas matrices localizadas en otros países.**

## Impacto en el empleo

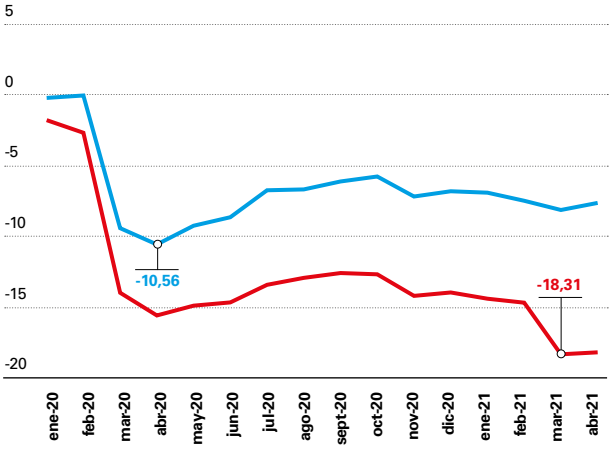
El cierre de las fábricas, con el consiguiente desplome de la producción y las ventas, inevitablemente se trasladó al empleo. Las empresas se vieron obligadas a recurrir a los ERTE, un instrumento que permitió amortiguar la destrucción de empleo: en el mes de mayo, casi 60.000 trabajadores del sector se encontraban en esta situación, lo que supone el 27% de los afiliados, muy por encima del peor registro alcanzado por el conjunto de la economía (19,2% en abril), de modo que el empleo efectivo (afiliados menos ERTE) era casi un 28% inferior al de un año antes. Desde entonces, asistimos a una progresiva reincorporación de los trabajadores a sus puestos de trabajo, si bien la senda de mejora se interrumpió en los últimos meses del año, coincidiendo con la tercera ola de la pandemia y el consiguiente endurecimiento de las medidas restrictivas: el pasado mes de abril (último dato disponible) el empleo efectivo era un 6% inferior al del mismo mes de 2019.

# Industria manufacturera

**Empleo efectivo**
Variación anual (%)




**Empresas inscritas en la Seguridad Social**
Variación anual (%)




Total — Automoción

**Nota:** Afiliados, excluidos los afectados por ERTE, datos medios. A partir de marzo de 2021 los datos se comparan con los mismos meses de 2019.
**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del MITRAMISS.

**Nota:** Régimen general. Los datos a partir de marzo de 2021 se comparan con los de 2019.
**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos de MITRAMISS.

## Además del fuerte impacto en el empleo, el sector sufrió una intensa pérdida de tejido empresarial

Otro efecto de la crisis fue la destrucción de tejido empresarial, que en el sector de automoción fue más intensa que la media: entre febrero y diciembre de 2020 se perdieron 409 empresas[30] (–14,3% frente al –6,8% a nivel global y –9,3% en el sector de manufacturas), de modo que el año cerró con un total de 2.448 empresas, un 14% menos que un año antes y la cifra más baja de la serie, que arranca en 2009.

Las perspectivas del sector para 2021 están marcadas por la lenta recuperación de la actividad, en un contexto de incertidumbre, lo que incentiva el ahorro precaución de los hogares y el retraso de los planes de inversión por parte de las empresas. A corto plazo, muchos potenciales compradores están posponiendo su decisión de compra o están optando por modelos de segunda mano, lo que provoca que el parque móvil continúe envejeciendo (la edad media se ha situado en 13,2 años, según datos de la patronal de los concesionarios, Faconauto) y no se reduzcan las emisiones contaminantes, una cuestión que analizamos en el siguiente epígrafe. A esto se añaden la subida del impuesto de matriculación y el fin del plan de achatarramiento RENOVE, que complicaron el arranque de 2021. Con todo, se espera una notable mejora en la segunda mitad del año, de la mano de la recuperación económica, que ganará tracción, la mejora de la confianza de los consumidores y el nuevo programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (MOVES).

**30 Empresas inscritas en el Régimen General de la Seguridad Social. Los empresarios, como requisito previo e indispensable al inicio de sus actividades, deben solicitar a la Tesorería General de la Seguridad Social su inscripción en alguno de los regímenes, sobre los que se realizarán los actos de afiliación correspondientes de sus trabajadores.**

## Retos del sector

A nivel global el sector de automoción se encuentra en un momento de grandes cambios, enfrentado a importantes retos estratégicos (lucha contra el cambio climático, digitalización, cambios en las preferencias de movilidad, etc.), que están forzando su transformación. En este contexto, asistimos a procesos de concentración empresarial, al tiempo que surgen nuevos participantes que ven una oportunidad de negocio en la tecnología eléctrica. En el caso de España, afrontar estos retos es crucial para mantener la posición privilegiada de nuestra automoción en un mercado global cada vez más competitivo, al tiempo que constituye una oportunidad para canalizar los fondos de reconstrucción europeos del NGEU, como comentamos más adelante.

Uno de los factores que condiciona el desempeño del sector es la necesaria adaptación a los exigentes objetivos de descarbonización fijados por la UE. En 2020, el sector ya se enfrentaba a la entrada en vigor de la nueva normativa de emisiones europea CAFE (Corporate Average Fuel Emissions). En 2021, los objetivos fijados se aplicarán al 95% del total de vehículos matriculados por cada grupo, dejando fuera del cálculo al 5% de los automóviles más contaminantes, lo que se conoce como *phase-in*. Pero será ya a partir de este 2021 cuando las emisiones de los coches vendidos por cada fabricante deban estar por debajo de los 95 gramos de $CO_2$ por kilómetro recorrido (80 gramos en 2025, 65 en 2030 y 0 en 2040). De no cumplir, las marcas se enfrentan a multas millonarias. Por ello, es preciso avanzar en la transición desde los propulsores de combustión interna hacia el vehículo eléctrico y conectado, y los grandes fabricantes deben decidir dónde ubicarán la producción de los nuevos modelos en los próximos años.

## España se encuentra rezagada en materia de penetración del vehículo electrificado y su infraestructura de recarga

**PRODUCCIÓN 2020 POR FUENTES DE ENERGÍA**

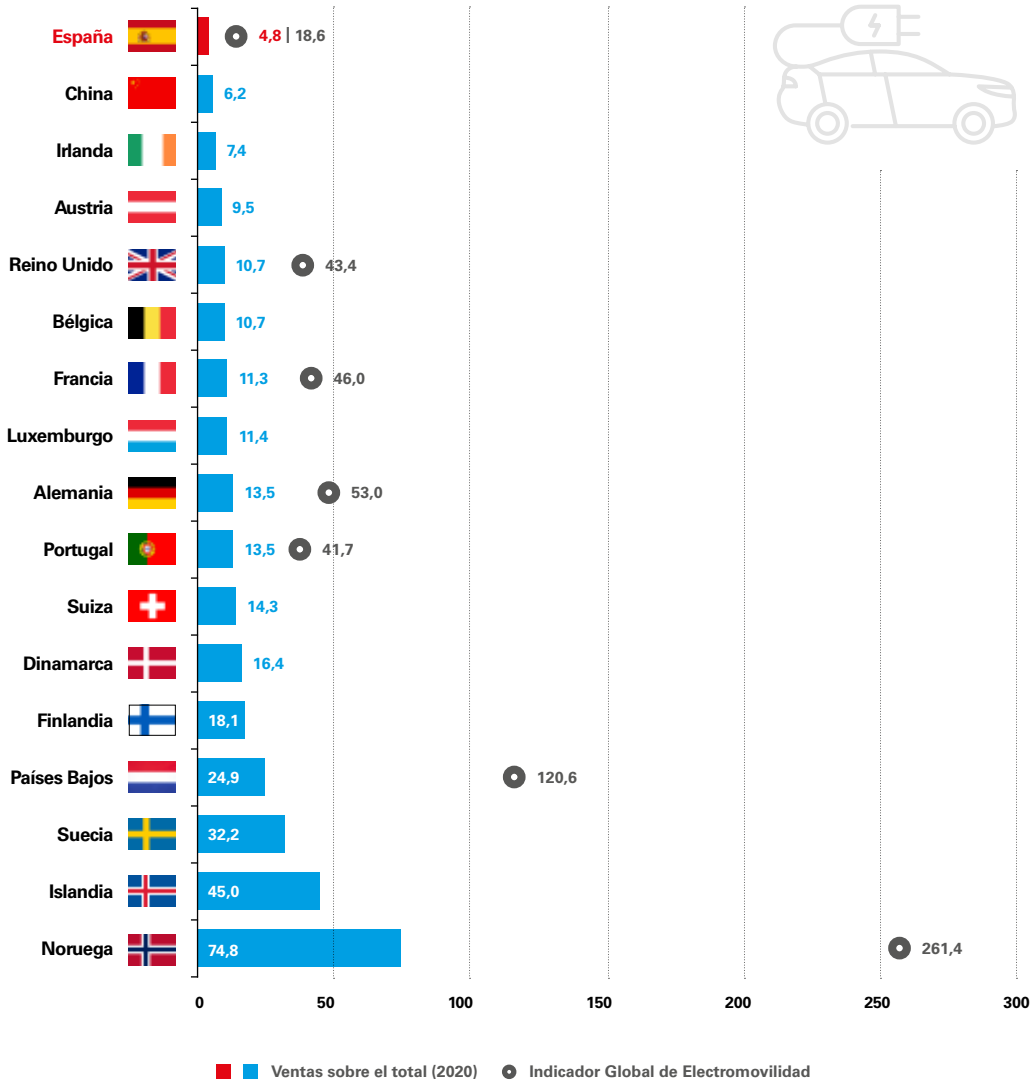
| | Unidades | Cuota (%) | Var. anual (%) |
|---|---|---|---|
| GASOLINA | 1.270.186 | 56,0 | -27,3 |
| DIÉSEL | 833.178 | 36,7 | -16,6 |
| ELÉCTRICO | 55.992 | 2,5 | 231,6 |
| HÍBRIDO ENCHUFABLE | 83.965 | 3,7 | 30.769,5 |
| GAS NATURAL | 19.360 | 0,9 | -33,5 |
| GLP | 0 | 0,0 | - |
| HÍBRIDO NO ENCHUFABLE | 5.504 | 0,2 | -52,4 |
| **TOTAL VEHÍCULOS** | **2.268.185** | **100,0** | **-19,6** |

**Fuente:** ANFAC.

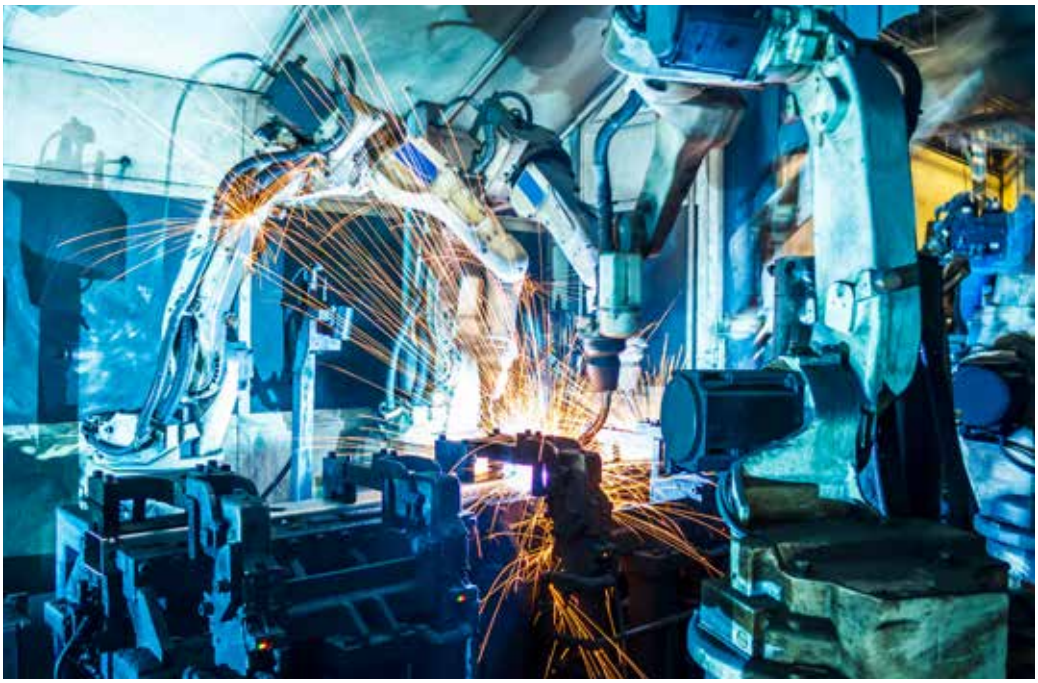
# Industria manufacturera

Aunque la producción española de vehículos electrificados (eléctricos e híbridos enchufables) se multiplicó por ocho en 2020 hasta rozar las 140.000 unidades, su peso es aún moderado (6,2% del total). Para el pleno desarrollo del vehículo eléctrico, es necesario, además, que bajen los precios de las baterías, aumente su capacidad de almacenaje, con el fin de incrementar la autonomía de los vehículos, y amplíen las infraestructuras de carga (crear lo que se llama una red de electromovilidad). Sin embargo, en materia de penetración del vehículo electrificado y su infraestructura de recarga, España está a la cola de Europa. Actualmente España cuenta con unos 8.500 puntos de carga, lo que hace que la ratio punto de carga por habitante sea de las más bajas de Europa.

## Vehículos eléctricos e híbridos enchufables




**Nota:** Índice en base 100, que mide el nivel de penetración del vehículo electrificado y su infraestructura de recarga de acceso público, tomando como referencia un objetivo a medio plazo que permite avanzar hacia los objetivos establecidos en el horizonte 2030. Dato del 4T 2020.
**Fuente:** EV-Volumes y ANFAC.



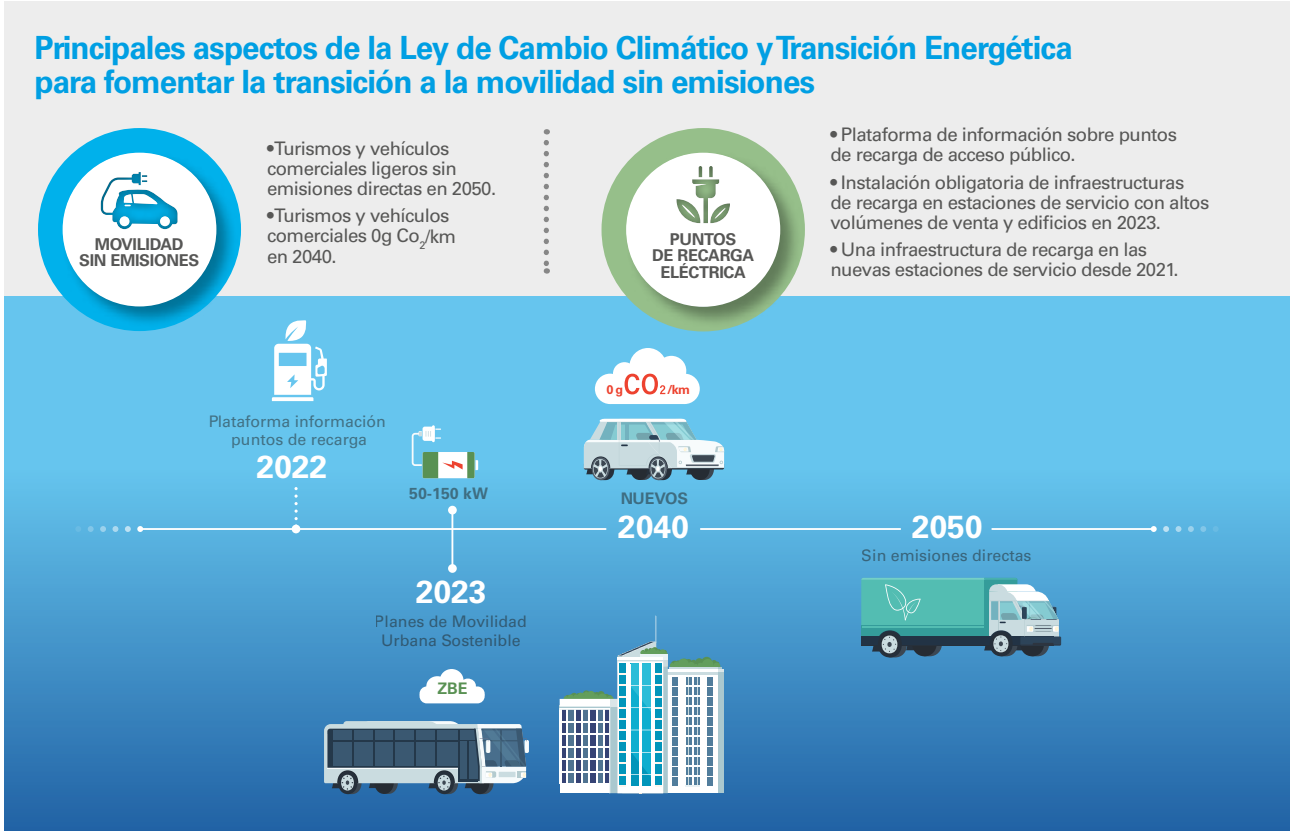
Los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR),[31] recientemente enviado a la Comisión Europea, se encuentran alineados con las agendas estratégicas de la UE, en especial en el área de transición verde, la Política Industrial España 2030[32] y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. El PRTR recoge importantes avances en materia de transición ecológica y digitalización, los dos ejes en los que pone el foco el NGEU. El eje medioambiental copa la mayor parte de las inversiones, destacando las destinadas a la movilidad sostenible (medidas para avanzar en la descarbonización del transporte y en el cambio modal) y al desarrollo del vehículo eléctrico (red de recarga y ayudas para su compra), con más de 13.200 millones de euros.

**El Gobierno invertirá 13.200 millones de euros de los fondos europeos en movilidad sostenible, segura y conectada, que incluyen un plan de despliegue de infraestructura de recarga e impulso del coche eléctrico**

Con el fin de agilizar la gestión de los fondos, el PRTR recoge una nueva figura de colaboración público-privada, los llamados Proyectos Estratégicos para la Recuperación y la Transformación Económica (PERTE). Se trata de proyectos prioritarios, con gran capacidad de arrastre para el crecimiento económico, el empleo y la competitividad de la economía. Dada la importancia del sector y la urgencia de acelerar la transformación tecnológica hacia el vehículo eléctrico, el primer PERTE presentado ha sido el de la automoción: el Future Fast Forward, un ambicioso proyecto a medio plazo (hasta 2030), que pretende lograr que se produzca un vehículo eléctrico conectado 100% español.

**(31) El PRTR debe gestionar unos 140.000 millones de euros en transferencias y créditos procedentes de los fondos NGEU hasta 2026.**

**(32) Incluye un plan de digitalización de cuatro sectores estratégicos, entre ellos la automoción, un plan de modernización y sostenibilidad de la industria, un plan de impulso de las industrias tractoras «verdes» y digitalización y una estrategia de economía circular.**




**Fuente:** CaixaBank Research, a partir del informe sobre la Ley de Cambio Climático y Transición Energética de la CEOE (2020).

El objetivo es que el proyecto reciba el visto bueno de Bruselas a lo largo del mes de junio, con el fin de arrancar a la vuelta del verano, y la primera meta sería la fabricación de 500.000 coches eléctricos pequeños en Martorell en 2025. Para lograr el éxito de esta apuesta, hay que impulsar la demanda de vehículos electrificados, acelerar la implantación de la infraestructura de carga y poner en marcha una fábrica de baterías. Para cumplir los objetivos fijados por Europa en materia de emisiones de $CO_2$, en 2030 debería haber 30 millones de vehículos cero emisiones circulando; en España la producción de automóviles electrificados debería acercarse a los 1,5 millones de unidades.

Por otro lado, el pasado mes de abril se presentó la tercera edición del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (MOVES), dotado hasta finales de 2023 con un presupuesto inicial de 400 millones de euros, ampliables, al menos, a 800. Financiado también con los fondos NGEU, refuerza las ayudas directas a la compra de vehículos eléctricos, con hasta 7.000 euros, y mejora las ayudas para infraestructura de recarga para particulares, comunidades de propietarios y pymes, así como para infraestructuras de recarga rápida y ultrarrápida. El Ministerio para la Transición Ecológica estima que puede contribuir con más de 2.900 millones de euros al PIB y generar más de 40.000 empleos a lo largo de toda la cadena de valor.

Entre los objetivos de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética,[33] recientemente aprobada, se incluye que el parque de turismos y vehículos comerciales ligeros estén libres de emisiones directas en 2050; para ello, se prohibirá a partir de 2040 la venta de vehículos nuevos de combustión, excluidos los destinados a usos comerciales. Además, con el fin de garantizar la suficiente infraestructura de recarga, entre otras medidas obligará a instalar (i) desde 2023 puntos de recarga en estaciones de servicio con grandes volúmenes de ventas (potencias iguales o superiores a 150 kW en corriente continua [CC]) y en edificios, y (ii) desde 2021, al menos un punto de recarga de potencia igual o superior a 50 kWCC en todas las nuevas instalaciones de suministro de carburantes.

**33 El objetivo final de esta Ley es lograr la «neutralidad climática» en 2050: balance cero entre emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero (GEI) y un sistema eléctrico 100% renovable.**

Toda la cadena de valor se ve afectada en el marco de la transformación digital del sector, con el objetivo de dotar al vehículo de un creciente contenido tecnológico, mediante la incorporación de la inteligencia artificial o el análisis de *big data* para la toma de decisiones de producción. Recientemente, SERNAUTO, la patronal de fabricantes de componentes, ha presentado la Agenda Estratégica 2025, que sirve como hoja de ruta de cara a la recuperación tras la pandemia y la transformación industrial y tecnológica. Por su parte, con el fin de reducir a cero el número de muertes en carretera en 2050 (Plan Visión Cero), la UE obligará, a partir de julio de 2022, a que todos los vehículos nuevos (turismos, camiones, autobuses y furgonetas) incorporen nueve sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS, por sus iniciales en inglés), que, a través de distintos sensores o dispositivos de captación, ayudarán a minimizar los posibles errores humanos, causantes de la mayor parte de los accidentes.[34] Además, algunos de estos equipamientos pueden contribuir al desarrollo del vehículo autónomo.

A todo ello hay que sumar un cambio de preferencias de los consumidores, que, en un contexto de una mayor conectividad móvil, junto con las limitaciones de movilidad en las grandes ciudades (implantación de zonas de bajas emisiones con las que se pretende reducir la emisión de gases contaminantes a la atmósfera),[35] favorecen modelos de transporte alternativos, como el uso compartido de vehículos (*car sharing* o coche multipropiedad).[36] Ciertamente, la extensión de esta alternativa podría provocar un efecto sustitución (según estimaciones de expertos del sector, un coche compartido podría dejar fuera de circulación entre 3 y 15 coches privados), lo cual supondría una reducción del parque de automóviles privados a medio plazo. Sin embargo, es de esperar que a corto plazo la demanda de coches aumente ante la imperiosa necesidad de renovar un parque de automóvil muy envejecido y contaminante.

**(34) Los ADAS obligatorios son el asistente inteligente de velocidad (ISA), el registrador de datos de incidencias (caja negra), la alerta de somnolencia, el interfaz para la instalación de alcolock, la señal de frenada de emergencia, el sistema de detección de tráfico trasero, el sistema de control de presión de los neumáticos, el asistente de mantenimiento de carril y el sistema avanzado de frenado de emergencia (estos dos últimos solo para turismos y furgonetas). Según la DGT, la utilización de estos sistemas reduce el riesgo de accidente un 57%. Bruselas estima que, con ello, se evitarán 25.000 muertes y 140.000 heridos graves en los próximos 15 años.**

**(35) El PRTR incluye la introducción de zonas de bajas emisiones (ZBE), que la Ley de Cambio Climático ya establece como obligatorias en ciudades de más de 50.000 habitantes y en las de más de 20.000 que muestren problemas de contaminación.**

**(36) Es una alternativa al coche individual de propiedad privada, que permite el acceso a una flota de vehículos situados en los alrededores de su domicilio y que se paga por horas y kilómetros de conducción.**

# Industria manufacturera

## Principales indicadores del sector manufacturero

Variación anual, salvo indicación expresa

| | Promedio 2000-2007 | Promedio 2008-2014 | Promedio 2015-2019 | 2020 | 2021 | Fecha del último dato | Tendencia |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Indicadores de actividad*** | | | | | | | |
| PIB total economía | 3,7 | -0,9 | 2,8 | -10,8 | -8,3 | 1T 2021 | |
| VAB industria manufacturera | 1,9 | -3,0 | 2,8 | -10,7 | -5,2 | 1T 2021 | |
| Índice de producción industrial: industria manufacturera | 1,4 | -4,6 | 2,4 | -10,4 | -5,6 (*) | mar.-21 | |
| Índice de producción industrial: agroalimentaria | 1,8 | -0,4 | 1,1 | -5,4 | -4,4 (*) | mar.-21 | |
| Índice de producción industrial: automoción | 1,6 | -4,5 | 3,1 | -18,5 | -13,4 (*) | mar.-21 | |
| Índice de cifra de negocios: industria manufacturera | 5,5 | -2,7 | 3,0 | -12,0 | -2,9 (*) | mar.-21 | |
| Índice de cifra de negocios: agroalimentaria | 4,1 | 0,8 | 2,7 | -4,2 | 1,1 (*) | mar.-21 | |
| Índice de cifra de negocios: automoción | 4,7 | -1,3 | 5,1 | -10,4 | -3,4 (*) | mar.-21 | |
| ***Indicadores de demanda*** | | | | | | | |
| Matriculaciones de turismos | 1,0 | -7,5 | 8,3 | -32,3 | -39,3 (*) | abr.-21 | |
| Matriculaciones de vehículos de carga | 3,5 | -8,5 | 13,5 | -25,9 | -22,6 (*) | abr.-21 | |
| ***Mercado laboral*** | | | | | | | |
| Afiliados total economía | 3,5 | -2,1 | 3,1 | -2,1 | -0,9 | abr.-21 | |
| Afiliados industria manufacturera | - | -3,6 | 1,8 | -2,1 | -1,5 | abr.-21 | |
| Ocupados total economía | 4,2 | -2,4 | 2,7 | -2,9 | -1,4 | 1T 2021 | |
| Ocupados industria manufacturera | - | -5,3 | 3,1 | -2,6 | -3,4 | 1T 2021 | |
| Tasa temporalidad total economía (% de asalariados) | 32,6 | 25,0 | 26,2 | 24,0 | 23,8 | 1T 2021 | |
| Tasa temporalidad ind. manufacturera (% de asalariados) | - | 17,3 | 20,7 | 17,1 | 17,3 | 1T 2021 | |
| ***Sector exterior*** | | | | | | | |
| Exportaciones industria manufacturera | 7,6 | 3,7 | 4,5 | -10,7 | -1,0 (*) | mar.-21 | |
| Exportaciones agroalimentaria | 7,4 | 6,8 | 5,8 | 4,2 | 15,8 (*) | mar.-21 | |
| Exportaciones automoción | 6,1 | 1,4 | 4,8 | -15,9 | -11,5 (*) | mar.-21 | |
| Importaciones industria manufacturera | 8,8 | -1,4 | 5,5 | -12,0 | -5,9 (*) | mar.-21 | |
| Importaciones agroalimentaria | 7,6 | 2,0 | 4,5 | -6,5 | -2,7 (*) | mar.-21 | |
| Importaciones automoción | 7,0 | -2,5 | 6,9 | -23,6 | -16,9 (*) | mar.-21 | |
| Saldo industria manufacturera (% del PIB) | -5,0 | -1,0 | -0,2 | -0,1 | 0,3 (*) | 1T 2021 | |
| Saldo agroalimentaria (% del PIB) | -0,1 | 0,2 | 0,6 | 1,0 | 1,1 (*) | 1T 2021 | |
| Saldo automoción (% del PIB) | -0,1 | 1,0 | 0,9 | 1,1 | 1,3 (*) | 1T 2021 | |
| ***Financiación*** | | | | | | | |
| Saldo vivo de crédito a actividades productivas | 17,8 | -4,4 | -4,5 | 7,6 | - | 4T 2020 | |
| Tasa de morosidad de actividades productivas (%) | 1,0 | 11,9 | 10,0 | 5,0 | - | 4T 2020 | |
| Saldo vivo de crédito a la industria manufacturera | 9,4 | -2,9 | -1,5 | 7,1 | - | 4T 2020 | |
| Tasa de morosidad de la industria manufacturera (%) | 1,5 | 7,3 | 7,9 | 4,8 | - | 4T 2020 | |

**Notas:** Los datos de 2021 se comparan con los del mismo periodo de 2019. Para los indicadores marcados con (*), el valor de 2021 corresponde a la variación anual acumulada hasta el último dato disponible; para el resto de indicadores, se muestra la variación interanual del último dato disponible.

**Fuente:** CaixaBank Research, a partir de datos del INE, Datacomex, ANFAC, Ministerio de Seguridad Social y Banco de España.

# CaixaBank Research

El *Informe Sectorial* y el resto de publicaciones de CaixaBank Research están disponibles en la web: www.caixabankresearch.com. A través de nuestros estudios, intentamos estimular el debate y el intercambio de opiniones entre todos los sectores de la sociedad, y favorecer la divulgación de los temas clave del entorno socioeconómico de nuestro tiempo.

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

**IS INMOBILIARIO**
Seguimiento semestral del sector inmobiliario español, a partir del análisis de los principales indicadores económicos y del *big data.*

**IS AGROALIMENTARIO**
Seguimiento semestral del sector agroalimentario español, a partir del análisis de los principales indicadores económicos y del *big data.*

**IS TURISMO**
Seguimiento semestral del sector turístico español, a partir del análisis de los principales indicadores económicos y del *big data.*

**MONITOR DE CONSUMO**
Análisis semanal de la evolucióndel consumo en España mediante técnicas de big data.

**FICHAS PAÍS**
Análisis detallado sobre 30 países avanzados, emergentes y en desarrollo.

**ICIE 2019**
Índice que clasifica 67 países según su potencial de internacionalización desde la perspectiva de las empresas españolas.

www.caixabankresearch.com  research@caixabank.com  @CABK_Research  Newsletter

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

© CaixaBank, S.A., 2021

Depósito legal: B 11757-2021

CaixaBank Research

ELEMENTAL CHLORINE FREE GUARANTEED

FSC www.fsc.org MIXTO Papel procedente de fuentes responsables FSC® C015618