



El comercio interregional España- UE de Material de Transporte



Institución promotora



Instituciones patrocinado-



Palabras clave

- Comercio España-UE
- Material de transporte
- Transporte por carretera
- Comercio internacional
- Comercio interregional

Cuadro específico



El comercio interregional España-UE de Material de Transporte

Por Nuria Gallego y Carlos Llano

El comercio internacional está en el foco de la actualidad económica. Con la llegada de Trump a la Casa Blanca, la guerra comercial viene marcando el devenir de la coyuntura económica a escala mundial. Este hecho se une a otros procesos más profundos y complejos (i.e. cambios geopolíticos y tecnológicos), que afectan particularmente a determinados sectores y áreas geográficas. Cuando los economistas tratamos de adelantar el posible impacto de diferentes eventos disruptivos como los ya comentados, solemos enfrentarnos a la frustrante realidad de la falta de datos capaces de ofrecer la suficiente granularidad territorial, temporal y sectorial. Así lo hemos comentado en los distintos informes trimestrales de C-intereg generados este año, donde hemos tratado de salir al paso de temas tan complejos como el análisis territorializado de la Dana de Valencia o de la guerra comercial desencadenada a raíz del 2 de abril de 2025.

España es uno de los países del mundo con mejores estadísticas territoriales. Somos de los pocos que publican datos oficiales de comercio internacional a nivel de provincia (Nuts 3)-país (Nuts 0), con casi la misma solidez y detalle con el que se publican los flujos país-país. Dicho esto, dentro del Proyecto C-intereg nos proponemos ir un paso más allá. Desde hace varios años venimos elaborando una novedosa base de datos de comercio interregional entre España y sus 7 principales

socios europeos (Portugal, Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Países Bajos y Reino Unido), construida mediante la combinación de datos oficiales de comercio y de transporte de mercancía por carretera, el modo de transporte más relevante para la corta y media distancia. En este cuadro queremos analizar las últimas cifras obtenidas, referidas al 2023, disponibles mediante un dashboard interactivo disponible en nuestra [web](#).

Con la intención de mostrar las capacidades de esta novedosa base de datos, queríamos centrarnos en los flujos de una rama específica. Nos referimos al sector del “material del transporte”, y más particularmente, al de la automoción. España es el 2º productor a nivel europeo, y el 9º a nivel mundial. Según datos de ANFAC, el sector representaría cerca del 10% del PIB y el 9% del empleo nacional. Se trata de un sector con un alto nivel de internacionalización y exposición a las alteraciones de las cadenas globales de valor, ya sea por cambios macroeconómicos, geopolíticos o tecnológicos.

Aunque los datos oficiales de producción y comercio internacional ofrecen una gran cantidad de información para el análisis del sector, algunas dimensiones quedan fuera del radar. Es justo ahí donde entra nuestra base de datos, aportando los flujos región-región entre España y los principales países europeos.

“...venimos elaborando una base de datos de comercio interregional entre España y sus 7 principales socios europeos (Portugal, Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Países Bajos y Reino Unido)”.

“...queríamos centrarnos en los flujos de una rama específica, especialmente relevante para nuestro país, y particularmente sujeta a los vaivenes geopolíticos y tecnológicos antes comentados. Nos referimos al sector del “material del transporte”, y más particularmente, al de la automoción.”

Gráfico 1. Estructura sectorial de las exportaciones e importaciones de bienes de España con los 7 principales socios europeos por carretera. 2023. % (s/Mill. de euros)

EXPORTACIONES

R3.- DA-Industria Agroalimentaria	R8.- DG-Industria química	R11.- DJ-Metalurgia y fabricación de productos metálicos	R5.- DC-Industria del cuero y calzado	R15.- DN-Industrias diversas	R9.-
R14.- DM-Fabricación de material de transporte	R1.- AA-BB-Agricultura, silvicultura y pesca	R12.- DK-Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	R13.- DL-Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	R10.- DI-Industria	R2.- CA, CB,
				R7.- DE-Industria	

IMPORTACIONES

R14.- DM-Fabricación de material de transporte	R12.- DK-Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	R13.- DL-Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	R15.- DN-Industrias diversas	R5.-	R7.-
R8.- DG-Industria química	R3.- DA-Industria Agroalimentaria	R11.- DJ-Metalurgia y fabricación de productos metálicos	R9.- DH-Industria del caucho y materias plásticas	R2.- CA, CB,	R10.-
			R1.- AA-BB-Agricultura,		

Fuente: elaboración propia

Según los datos de 2023 de nuestra base de datos particular (Gráfico 1), la rama de “material de transporte” ocupa el primer lugar en términos de importaciones y el segundo en términos de exportaciones, representando algo más del 15% en ambos casos. Dentro de esta partida, el sector de la automoción es el más importante.

Partiendo de esta posición dominante, resulta interesante analizar la evolución de los flujos de exportación (Gráfico 2. A) e importación (Gráfico 2. B) del “material de transporte” considerando las principales CCAA ex-

portadoras y el resto del país, siempre ciñéndonos a las particularidades de esta base de datos, centrada en el comercio por carretera con los 7 principales socios europeos. En este contexto, por el lado de las exportaciones destaca Cataluña (31% del total anual) y el País Vasco (17%), seguidos por la Comunidad de Madrid (12%), Navarra (12%) y Aragón (9%). Por el lado de las importaciones (Gráfico 3. B), encontramos a Cataluña (28%), seguido por la Comunidad de Madrid (22%), Castilla y León (16%), Galicia (8%) y Aragón (6%).

¹ Este dato sale como resultado de obtener la ratio del flujo medio anual de la región de estudio sobre el flujo medio anual nacional, para el periodo completo (2004-2023). El mismo procedimiento se ha aplicado en las importaciones.

Gráfico 2. Evolución de las exportaciones e importaciones a los 7 principales socios



Fuente: elaboración propia a partir de datos de C-interreg. Nota: El ranking se basa en el valor medio anual del periodo completo.

“...la rama de “material de transporte” ocupa el primer lugar en términos de importaciones y el segundo en términos de exportaciones, con un 15,52% y un 15,49%, respectivamente.”

Por el lado de las exportaciones, destacan Cataluña (31% del total anual) y el País Vasco (17%), seguidos por la Comunidad de Madrid (12%), Navarra (12%) y Aragón (9%). Por el lado de las importaciones encontramos a Cataluña (28%), seguido por la Comunidad de Madrid (22%), Castilla y León (16%), Galicia (8%) y Aragón (6%).”

Centrándonos en los flujos de material de transporte de las CCAA más destacadas del análisis anterior, el Gráfico 3 muestra los principales destinos regionales de las exportaciones de Cataluña (A) y País Vasco (B), respectivamente. La intensidad del color es relativa al valor promedio anual del flujo monetario. Mientras que las exportaciones de Cataluña parecen responder más a la proximidad con Portugal y con Francia (salvo alguna excepción en Alemania), las de País Vasco se concentran más en las regiones alemanas.

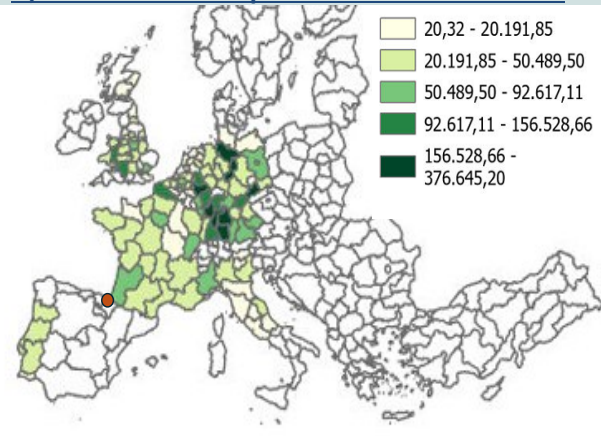
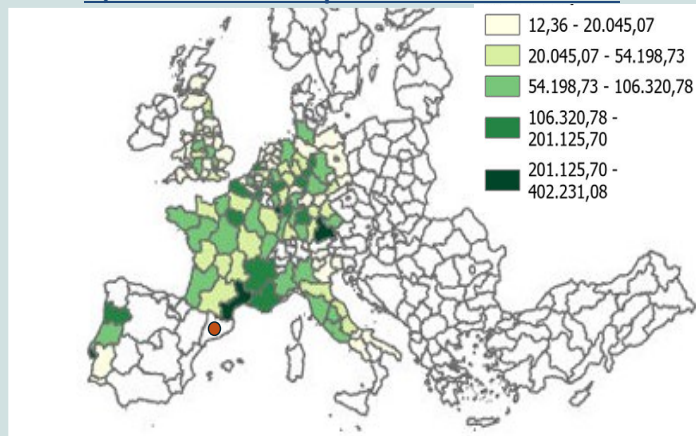
De forma complementaria, el panel C y D recoge el origen regional de las importaciones de Cataluña y de la Comunidad de Madrid de “material de transporte”. En el caso de Cataluña, se observa cómo éstas proceden principalmente de regiones alemanas, a diferencia de lo observado en relación con el destino de sus exportaciones, más centradas en Francia y Portugal. El origen de las importaciones madrileñas del sector tiende a concentrarse en regiones del norte de Italia y Alemania.

Es fácil intuir que detrás de estas relaciones bilaterales se encuentran vinculaciones entre los principales grupos empresariales europeos que operan en España (i.e. Volkswagen, Mercedes-Benz, Renault, Citroën, Peugeot...) y una amplia lista de empresas señeras en el abastecimiento de partes y componentes. Resulta por ello especialmente interesante tener en mente estas relaciones al valorar los diferentes procesos de transformación en los que dicho sector se encuentra inmerso, que afectan tanto por el lado de la demanda (i.e. cambios en los patrones de movilidad,...) como de la oferta (i.e. cambios derivados de la electrificación del transporte de viajeros y mercancías...). Estos lazos comerciales servirán también de vía de transmisión de los posibles impactos positivos y negativos que pudiera experimentar el sector europeo, por ejemplo, como consecuencia del tan temido arancel del 25% anunciado por EEUU.

Gráfico 1. Detalle de principales clientes y proveedores regionales de las principales CCAA exportadoras e importadoras de “material de transporte”. Mill. de euros

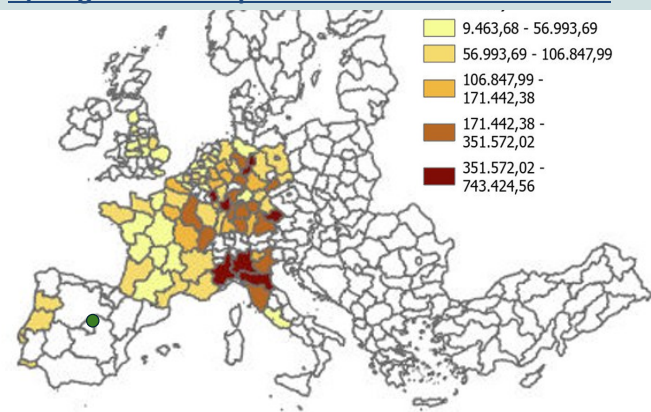
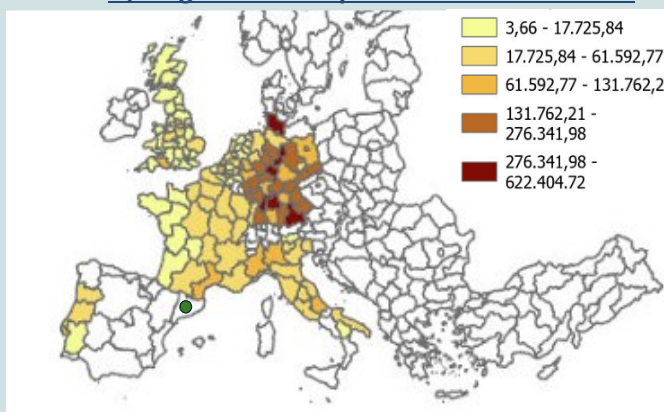
A) Destino de las exportaciones de Cataluña

B) Destino de las exportaciones de País Vasco



A) Origen de las importaciones de Cataluña

B) Origen de las importaciones de la C. de Madrid



Notas: elaboración propia a partir de datos de C-interreg. Unidades: promedio anual en miles de euros para el periodo 2004-2023. Intervalos según el criterio “Natural Breaks”.

Bibliografía

Gallego, N., Llano, C., & Zofío, J. L. (2023). Transportation gateways and trade: how accessibility to the border shapes the spatial concentration of commerce. *Regional Studies*, 57(3), 537-559.

Sobre C-interreg

C-interreg es un proyecto de vocación permanente centrado en el análisis del comercio interregional español. Inició su andadura en 2004 por iniciativa del **Centro de Predicción Económica CEPREDE** y el patrocinio de ocho comunidades autónomas. El proyecto está abierto a todas las comunidades autónomas que lo deseen

Contacto: info@c-interreg.es.



Notas

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

Nota 2: Los datos publicados en este Cuadro se refieren a la última estimación de la base de datos anual detallada de C-interreg para el periodo 1995-2021.

Nota 3: Se ruega citar la fuente de los datos indicando: "Fuente: Proyecto C-interreg. CEPREDE". Para usuarios del ámbito académico que utilicen dicha información, pueden citar alguno de los siguientes artículos de referencia donde se explica la base de datos:

- * Llano, C., De la Mata, T., Díaz-Lanchas, J., Gallego, N. (2017) Transport-mode competition in intra-national trade: An empirical investigation for the Spanish case. *Transportation Research Part A*, 95, 334–355
- * Nuria Gallego, Carlos Llano, Tamara De La Mata & Jorge Díaz-Lanchas (2015) Intra-national Home Bias in the Presence of Wholesalers, Hub-spoke Structures and Multimodal Transport Deliveries, *Spatial Economic Analysis*, 10:3, 369-399.
- * Llano, C., Esteban, A., Pulido, A., Pérez, J. (2010): "Opening the Interregional Trade Black Box: The C-interreg Database for the Spanish Economy (1995-2005)". *International Regional Science Review*. 33. 302-337.

Institución promotora:



Instituciones patrocinadoras:

