



# **Informe Trimestral**

## ***sobre el comercio internacional e interregional en España***

**Enero 2019**

**Institución promotora:**



**Instituciones patrocinadoras:**



# Índice

España .....	3
Cuadro: El sector de la automoción: ¿Estamos preparados para el cambio? .....	6
Andalucía.....	12
Castilla y León.....	14
Castilla-La Mancha.....	16
Cataluña.....	18
Comunidad Valenciana.....	20
Extremadura.....	22
Comunidad de Madrid.....	24
País Vasco.....	26
Anexo Metodológico.....	28

## Nota importante

- En este informe se analizan brevemente la evolución de una colección novedosa de indicadores regionales relativos al comercio interior (intrarregional e interregional) de las Comunidades Autónomas españolas, que pueden ser comparados con los datos equivalentes de producción y comercio internacional.
- Dichos indicadores han sido estimados en el seno del **Proyecto C-intereg** según la metodología recogida en el **Anexo Metodológico** de este informe y en los documentos y artículos allí citados. Salvo nota en contrario, todas las series incluidas en este informe relativas al comercio interior tienen como fuente el Proyecto C-intereg. Los datos trimestrales son coherentes con los datos anuales estimados en la base de datos del proyecto (sin incluir la rama R16 de producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua), que pueden ser consultada en la web [www.c-intereg.es](http://www.c-intereg.es).
- El informe recoge la evolución reciente de los indicadores trimestrales de comercio antes mencionados para el conjunto de la economía española, así como para las Comunidades Autónomas que actualmente forman parte de C-intereg. El análisis autonómico queda constituido por una serie de gráficos y tablas comunes. Aunque el análisis se centra en las Comunidades asociadas al proyecto, se quiere hacer hincapié en que la metodología utilizada ha permitido la estimación de series equivalentes y homogéneas para todas y cada una de las Comunidades Autónomas españolas. La información completa de dicha estimación está disponible para las Comunidades asociadas al proyecto. Las series de las Comunidades Autónomas no asociadas podrían ser solicitadas a la dirección del proyecto [info@c-intereg.es](mailto:info@c-intereg.es) cuyo Comité de Dirección determinará las condiciones y el coste de su difusión.

### Autores del informe<sup>1,2</sup>:

Carlos Llano Verduras  
Juan Pardo Fernández

<sup>1</sup> Los datos y comentarios ofrecidos en este informe recogen las opiniones de los autores, sin que puedan ser atribuidas a las instituciones patrocinadoras del proyecto o a las que originalmente aportaron la información estadística de base. Por ello, los autores asumen los posibles errores que se pudieran contener en el mismo.

<sup>2</sup> El Proyecto C-intereg quiere mostrar su gratitud a las instituciones colaboradoras del proyecto, la Agencia Española de Administración Tributaria y el Instituto de Estudios Turísticos, así como a todas las instituciones que han facilitado la información de base, con especial mención a la Subdirección General de Estadísticas del Ministerio de Fomento y al Servicio de Estadísticas de Puertos del Estado.

# España

**Tabla 1. Distribución geográfica del comercio de bienes en España.**

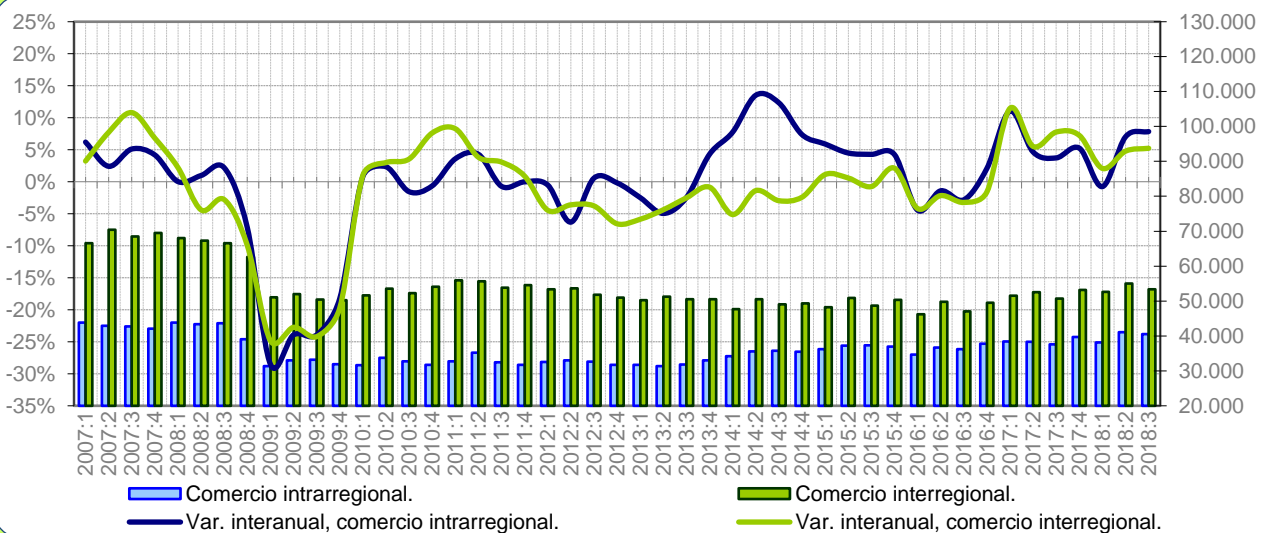
Millones de euros. Los datos anuales de comercio interior del 2017 de C-interreg son una predicción.

2017	Propia CCAA (1)	EXPORTA A		IMPORTA DE		SALDO INTERIOR (2-4)	SALDO EXTERIOR (3-5)	PRODUCCIÓN EFECTIVA (1+2+3)
		ESPAÑA (2)	MUNDO (3)	ESPAÑA (4)	MUNDO (5)			
Cataluña	39.045	38.983	70.829	21.657	84.322	17.326	-13.493	148.857
Andalucía	19.086	28.532	30.913	18.425	29.197	10.107	1.717	78.531
C. Valenciana	18.686	21.106	29.371	23.615	26.028	-2.509	3.343	69.162
C. de Madrid	11.439	14.801	30.510	25.168	60.885	-10.366	-30.374	56.751
País Vasco	11.312	15.197	23.860	14.727	18.641	470	5.220	50.369
Galicia	12.628	13.426	21.676	7.230	17.141	6.196	4.535	47.730
Castilla y León	11.007	18.424	15.598	17.894	13.398	530	2.200	45.029
Aragón	6.759	12.963	12.020	18.817	10.875	-5.854	1.145	31.742
Castilla-La Mancha	5.185	17.244	7.056	18.253	8.432	-1.009	-1.376	29.485
Murcia	4.205	10.068	10.457	8.532	9.668	1.535	789	24.729
Navarra	3.295	6.692	8.074	7.091	4.433	-399	3.641	18.060
Asturias	3.420	4.412	4.176	6.846	4.145	-2.434	31	12.007
Canarias	3.347	3.198	2.534	8.260	4.301	-5.063	-1.768	9.078
Extremadura	2.768	3.044	1.919	5.283	1.206	-2.239	713	7.730
Cantabria	1.677	3.404	2.319	4.113	1.952	-708	367	7.401
La Rioja	1.019	2.886	1.848	3.107	1.361	-220	487	5.753
Baleares	1.634	538	1.854	5.901	1.776	-5.363	78	4.025
<b>ESPAÑA</b>	<b>156.510</b>	<b>214.919</b>	<b>275.013</b>	<b>214.919</b>	<b>297.757</b>	<b>0</b>	<b>-22.745</b>	<b>646.442</b>

Nota: Las cifras de comercio internacional no incluyen Ceuta y Melilla (Base de datos DataComex del Ministerio de Economía y Competitividad).

**Gráfico 1. Evolución reciente del comercio interregional e intrarregional en España.**

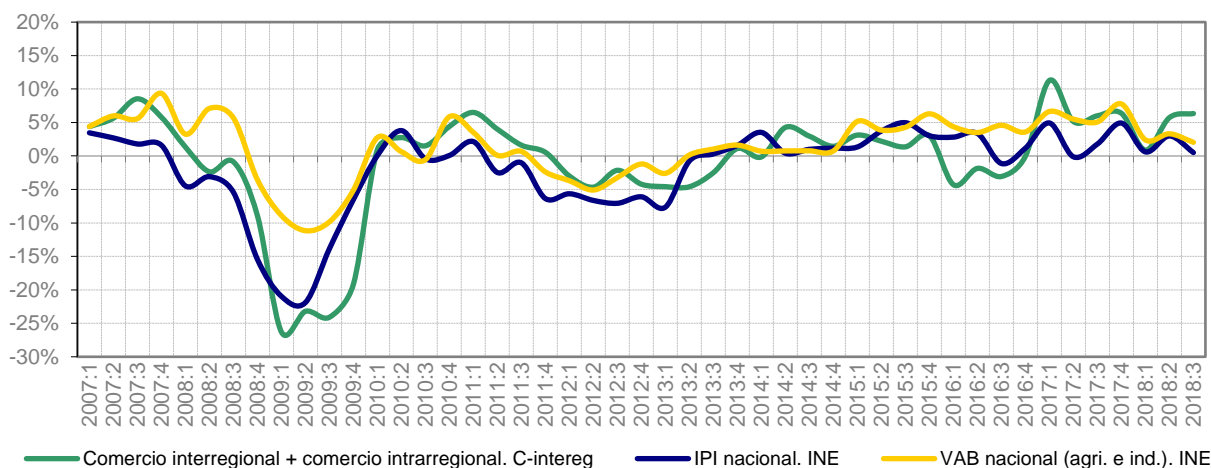
Millones de euros y tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 1** muestra la evolución del comercio interregional e intrarregional en España, recogiendo la fuerte caída de los flujos en 2009, su progresiva recuperación en 2010 y 2011, y la recaída en 2012 y 2013. El flujo interregional alcanzó en el 2013:1 un nuevo mínimo; mientras que el comercio intrarregional registró tasas negativas, excepto en 2013:4, 2014:2 y 3. Con el 2014 el flujo interregional también volvió a repuntar. La evolución del 2015 ha sido positiva para ambas series. Dicha recuperación del comercio interior en 2015 se produjo en un contexto de moderación de los costes de producción, mejora de la evolución del consumo, moderación de la política fiscal, y de recuperación del empleo. El 2016 presentó una evolución más tibia, especialmente para el comercio intrarregional. Ambas series recuperaron tono en 2016:4. En el 2017 tras alcanzar un espectacular crecimiento por encima del 10% en el primer trimestre en ambas series (el mayor desde 2014), durante el resto del año el crecimiento se ha suavizado. En 2018, tras un primer trimestre más débil, el crecimiento del comercio interregional se ha elevado hasta el 5%, mientras que el intrarregional se quedó muy cerca del 10%.

## Gráfico 2. Comercio interior. IPI y VAB nacional (agricultura e industria).

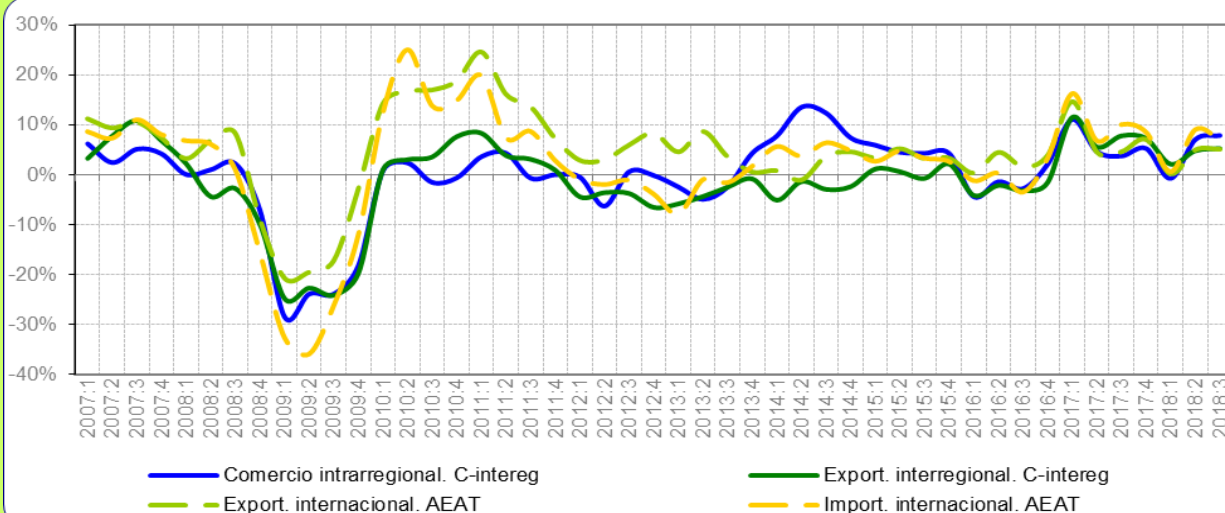
Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 2** muestra la evolución del comercio intrarregional + interregional (comercio interior), junto con la del IPI y la del VAB nacional (agricultura + industria). Tras las fuertes caídas del 2009, todas las series repuntaron en el 2010, aunque entrarían pronto en un nuevo receso (2011 y 2012). A partir del 2014, el comercio interior y el IPI volvieron a mostrar síntomas de recuperación. Dicha recuperación queda reflejada en el VAB a partir el 2015:1. Posteriormente, el indicador de comercio interior recogió tasas positivas desde el 2014:2 hasta el 2015:4. En el 2016:1 volvió a caer (-2,5%); y tras dos trimestres de atonía, en 2016:4 ha vuelto a crecer (2,6%), alcanzando en el 2017:1 el 12,3%. La recuperación apuntada por el IPI y el VAB nacional desde el 2015:1 fue más sólida. El 2017 fue un año bastante positivo para el comercio interior (intra e inter) registrando crecimientos elevados, también recogidos por el VAB y en menor medida por el IPI nacional. En 2018 el comercio interior mantiene crecimientos por encima del 5%, mientras que el VAB y el IPI se sitúan en torno al 2%.

## Gráfico 3. Evolución interanual del comercio de bienes según mercados.

Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 3** recoge la evolución del comercio interior e internacional. Tras la fuerte caída del 2009, todas las series salvo el flujo intrarregional registraron tasas positivas. Las exportaciones internacionales se reactivaron con la recuperación de la UE. Las importaciones crecieron de forma rápida, pero manteniendo un tono menos dinámico. Durante el 2012 las importaciones internacionales se contrajeron nuevamente, arrastrados por la debilidad de la demanda interna, mientras que las exportaciones crecieron más suavemente desde el 2012:1, reactivándose hasta el 2013:3. En el 2014:2 las exportaciones internacionales experimentaron un bache (-1,1%), seguido de una evolución positiva desde entonces, salvo la leve caída del 2016:1 (-0,8%). En esta evolución reciente destacan los repuntes del 2015:2 (5,2%), del 2016:2 (3,9%) y del 2017:1 (14,1%). Desde el 2015:1, el rango de tasas observado en todas las series de comercio se ha estrechado; aproximándose a 0% hasta el 2016:3 y creciendo fuertemente desde entonces. El año 2017 se comportó de manera muy positiva para el comercio intrarregional e interregional, aunque poco a poco se han ido moderando las elevadas tasas de crecimiento alcanzadas, hasta valores en torno al 5-7%, en contra de lo esperado tras el aumento de la incertidumbre política y económica en Cataluña y el conjunto de España a finales de 2017, el comercio no parece haberse afectado en gran medida. En 2018, tras un primer trimestre con ligeros crecimientos, las exportaciones internacionales repuntaron hasta el entorno del 5%.

**Tabla 2. Distribución espacial del comercio de bienes de España.**

Millones de euros y tasas de variación interanuales	Propia CCAA (1)	EXPORTA A		IMPORTA DE		SALDO		PRODUCCIÓN EFECTIVA (1+2+3)
		ESPAÑA (2)	MUNDO (3)	ESPAÑA (4)	MUNDO (5)	ESPAÑA (2-4)	MUNDO (3-5)	
<b>Promedio 95-07</b>	128.621	198.552	123.431	198.552	171.168	0	-47.737	450.605
<b>Promedio 08-12</b>	138.246	221.900	194.679	221.890	247.753	11	-53.075	554.825
<b>Promedio 13-15</b>	138.914	199.085	240.619	199.086	260.874	-1	-20.256	578.618
<b>2016</b>	145.282	192.596	254.580	192.596	270.408	0	-15.829	592.458
<b>T-1 2017</b>	38.437	51.524	70.318	51.524	76.582	0	-6.264	160.279
<b>T-2 2017</b>	38.358	52.501	69.824	52.501	73.972	0	-4.148	160.683
<b>T-3 2017</b>	37.610	50.723	63.543	50.723	71.198	0	-7.654	151.877
<b>T-4 2017</b>	39.733	53.137	70.262	53.137	76.573	0	-6.311	163.132
<b>2017</b>	154.137	207.885	273.948	207.885	298.325	0	-24.377	635.971
<b>T-1 2018</b>	38.146	52.596	70.419	52.596	77.051	0	-6.633	161.161
<b>T-2 2018</b>	41.054	55.011	73.283	55.011	80.666	0	-7.383	169.347
<b>T-3 2018</b>	40.559	53.375	66.767	53.375	76.208	0	-9.441	160.700
<b>2016 Var. anual</b>	-1,6%	-2,8%	2,6%	-2,8%	-0,2%	0,0%	30,7%	-0,2%
<b>T-1 2017</b>	11,0%	11,5%	14,6%	11,5%	16,3%	0,0%	-38,4%	12,7%
<b>T-2 2017</b>	4,6%	5,5%	4,5%	5,5%	6,8%	0,0%	-69,9%	4,9%
<b>T-3 2017</b>	3,7%	7,8%	4,6%	7,8%	10,1%	0,0%	-94,8%	5,4%
<b>T-4 2017</b>	5,2%	7,2%	7,0%	7,2%	8,5%	0,0%	-28,0%	6,7%
<b>2017 Var. anual</b>	6,1%	7,9%	7,6%	7,9%	10,3%	0,0%	-54,0%	7,3%
<b>T-1 2018</b>	-0,8%	2,1%	0,1%	2,1%	0,6%	0,0%	-5,9%	0,6%
<b>T-2 2018</b>	7,0%	4,8%	5,0%	4,8%	9,0%	0,0%	-78,0%	5,4%
<b>T-3 2018</b>	7,8%	5,2%	5,1%	5,2%	7,0%	0,0%	-23,3%	5,8%

En las tasas de variación de los saldos, el color azul indica si en el primer período de la tasa había superávit, y el rojo si había déficit. El signo "+" indica que el saldo mejora (saldo más positivo o menos negativo), y el "-" que empeora (saldo menos positivo o más negativo). Ejemplos: un saldo deficitario en el primer período que pasa a positivo ("+" rojo); un saldo deficitario que pasa a más deficitario ("- rojo); un saldo positivo que pasa a menos positivo ("- azul); etc.

La **Tabla 2** resume la información básica disponible acerca del comercio nacional (interregional e intrarregional) e internacional de bienes para España según la Base de Datos Trimestral de C-interreg.

En las tres primeras filas se recoge el promedio anual para los períodos: 1995-2007 (período pre-crisis y de expansión), 2008-2012 (período de crisis) y 2013-2015 (período de recuperación). En relación a estos datos medios –estructurales- cabe realizar los siguientes comentarios:

Los datos ponen de manifiesto la importancia relativa del comercio nacional (intra + interregional) a la vez que muestra el fuerte incremento de la apertura a los mercados internacionales, tanto desde el lado de las compras como de las ventas. Desde el punto de vista del déficit comercial español con el Resto del Mundo, es conveniente también remarcar su fuerte nivel durante los años previos a la crisis y durante la crisis (Ej.: -47.737 millones de euros entre el 1995 y el 2007 y de -53.075 millones de euros entre 2008 y 2012), y su posterior moderación en el período de recuperación, hasta los -15.829 millones de euros en 2016 o los -22.745 millones de 2017.

El resto de la tabla recoge el desglose anual y trimestral más reciente de 2017 y 2018. Los datos del 2017 recogieron unas exportaciones internacionales con un ritmo de recuperación más significativo que el del 2016. En el 2017:1 las exportaciones internacionales aumentaron fuertemente (12,8%), del mismo modo que lo hicieron las importaciones (15%). En 2017:2 las exportaciones (5,6%) y las importaciones (7,0%) internacionales siguieron creciendo fuertemente, aunque menos que en el trimestre previo. Es de destacar que este comportamiento de mayor crecimiento en las compras que en las ventas internacionales se mantienen durante todos los trimestres de 2017. Las series del comercio intrarregional mostraron un importante crecimiento en 2017 (5,9%), tras el descenso registrado en 2016 (-0,1%). Cabe destacar la evolución positiva de esta serie durante todos estos años, que tras un período de crisis con un aumento muy leve o en ocasiones decrecimiento, ha vuelto a la senda del crecimiento en el 2017.

Los datos más recientes muestran para el 2018:1 crecimientos más suaves que en el año anterior (por debajo del 2%). Mientras que en 2017 las compras internacionales crecían más que las ventas internacionales, en este primer trimestre del año dicha tendencia se ha revertido y las exportaciones internacionales crecen un 1,8% frente al 1,7% de las importaciones. En el caso del 2018:2 recogen una reactivación en todas las series, con fuertes incrementos en el comercio intra-regional (7%) las importaciones mundiales (9%) y el comercio interregional (4,8%). En el 2018:3 el comercio intra-regional crece al 7,8%, las exportaciones mundiales al 5,1% y las exportaciones interregionales al 5,2%.

## Cuadro: El sector de la automoción: ¿Estamos preparados para el cambio?

Por Carlos Llano Verduras

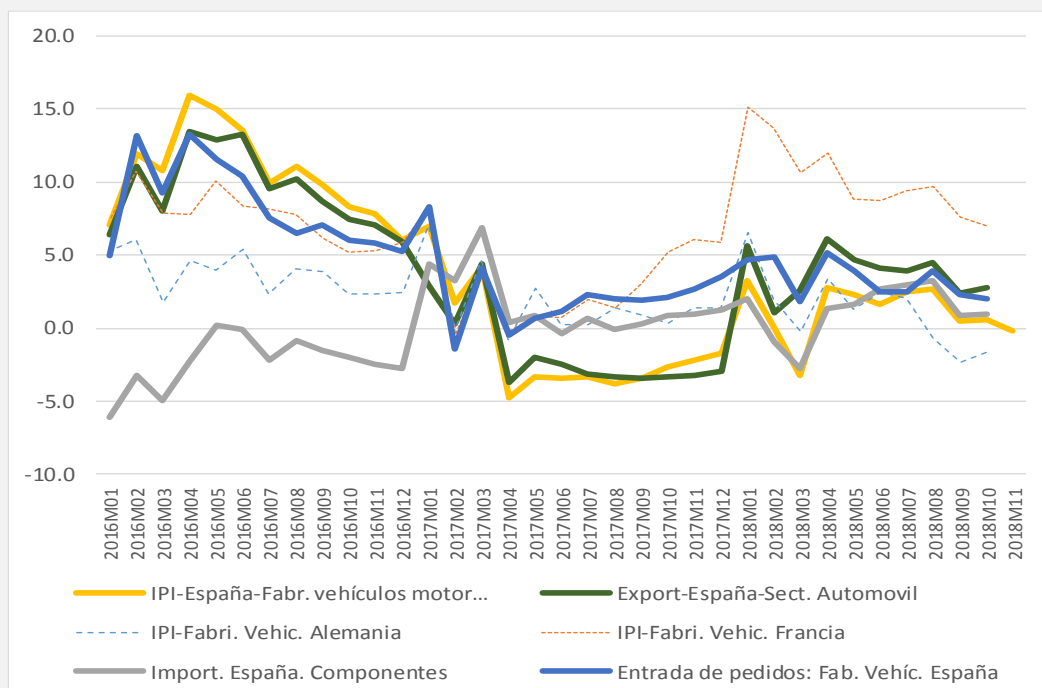
Las principales instituciones de análisis económico parecen coincidir en un moderado optimismo acerca del 2019, en el que la economía europea y española seguirán creciendo, aunque a ritmos claramente menores que en los años previos. También coinciden en la presencia de riesgos crecientes, tales como las tensiones comerciales entre EEUU y China, el laberíntico desarrollo del Brexit, el creciente peso de los partidos populistas críticos con el proyecto europeo y las tensiones procedentes de países como Italia, al que dedicamos el 'Cuadro' de nuestro anterior informe (octubre 2018).

Según los últimos datos publicados, Alemania se habría salvado 'por la campana' de la recesión, al alcanzar un crecimiento del 1,5% en 2018, después de encajar tasas muy bajas en el 2º y 3º trimestre. Entre los factores subyacentes, destaca la renqueante evolución de su sector de la automoción, una industria nuclear para Alemania y el conjunto de Europa. España no es ajena a esta preocupación, no sólo por la enorme relevancia que dicha industria tiene en términos de producción y empleo, sino también por el peso relativo que dicho sector representa en nuestra balanza comercial.

Alemania es el 4º productor mundial, y el 1º de Europa, seguido de España y Francia. Alemania produce el 31% de los automóviles de la UE. Dicho sector supone el 5% del PIB alemán, cerca del 20% del valor añadido industrial y hasta un 18% de sus exportaciones al mundo. La importancia relativa del sector para España es incluso superior en términos de producción y equivalente en comercio. Según datos de ANFAC (2017), España contaría con 9 empresas instaladas y 17 fábricas, que produjeron más de 2.800.000 vehículos en 2017. El 81,4% de su producción está orientado a la exportación. Según ANFAC, el conjunto del sector en España representaría el 8,6% del PIB, el 9% del empleo, el 17,9% de las exportaciones y el 13,1% de las importaciones nacionales. Centrándonos en las exportaciones a la UE, el porcentaje se elevaría al 23%, cifras similares a la de Hungría, Rumanía o Eslovenia (Bruegel, 2018), un porcentaje superior al de otros países con niveles de renta per cápita similares, que además tienen empresas *propias* en el sector (Alemania, Francia, Italia, RU).

Dentro de España, la relevancia de la automoción para algunas CCAA es radical. Castilla y León lidera el número de vehículos fabricados en 2017, representando el 20,3%. Le sigue Cataluña (19,2%), Galicia (15,2%), Comunidad Valenciana (14,6%) y Aragón (13,4%). Si nos centramos en el peso relativo que las exportaciones del sector tienen sobre las exportaciones regionales totales del 2017, la ratio llegaba al 49% en Castilla y León, el 40% en Navarra, el 30% en Aragón y el 26% en la Comunidad Valenciana. En dichas comunidades, la automoción es el armazón de su industria.

**Gráfico 1. Evolución de la producción y el comercio del 'Sector de la Automoción'**  
Tasas intermensuales sobre valores medios en lo que va de año



**Fuente:** Elaboración propia a partir de datos del INE (IPI; Pedidos); Datacomex (comercio) y Eurostat (Alemania y Francia).

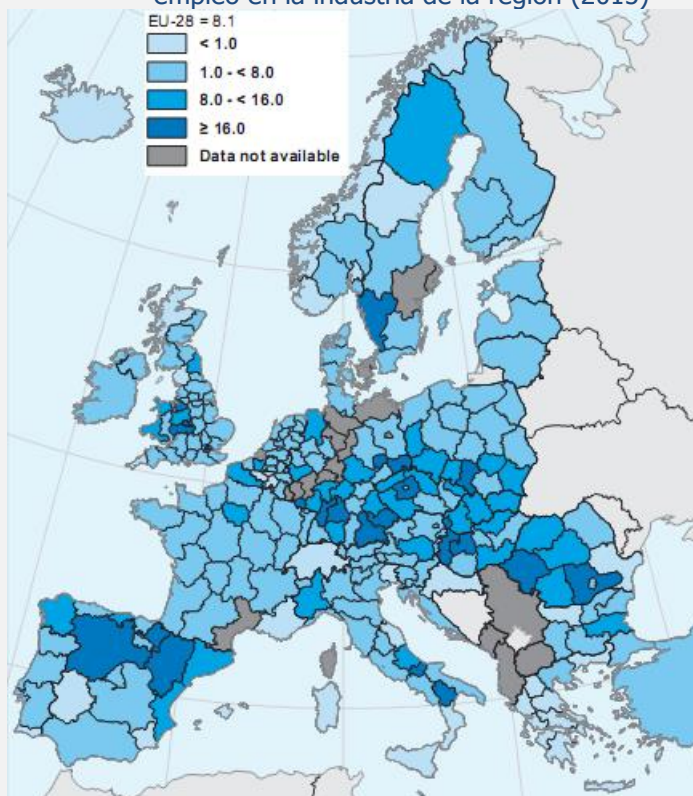
El **Gráfico 1** muestra la evolución reciente de la producción y el comercio internacional del sector de fabricación de vehículos y sus componentes en España, medidos en términos de tasas de variación intermensuales a partir de los promedios acumulados en lo que va de año. Por el lado de la producción, se incluye la evolución del 'Índice de Producción Industrial' (IPI) y el de 'Entrada de pedidos' (INE). Con relación al comercio internacional, nos centramos en las exportaciones internacionales de vehículos, así como en las importaciones de 'Partes y componentes', como proxy de los inputs intermedios. Así mismo, se aporta la evolución del índice de producción equivalentes para Alemania y Francia (Eurostat).

Como se puede apreciar tanto la producción como las exportaciones de vehículos y sus partes en España se han desacelerado fuertemente entre el 2016 y el 2018. En 2016 y 2018 la evolución de 'la entrada de pedidos' y las 'importaciones de partes y componentes' es similar a la de la producción y las exportaciones. En 2017, sin embargo, la producción y las exportaciones cayeron más fuertemente que los dos indicadores anteriores. Si nos fijamos en la evolución de la producción alemana del sector, comprobamos que su evolución ha sido aún más débil que la española, con tasas inferiores que las nuestras en el último trimestre del 2018. La producción en Francia, sin embargo, habría crecido desde el 2017 a un ritmo más claro que el español y alemán.

El objetivo del **Gráfico 2** es ilustrar la distribución geográfica del sector en Europa. En el cuadrante A) mostramos su importancia relativa en términos del empleo industrial de cada región europea. Dicho porcentaje depende lógicamente del nivel de empleados en la automoción, pero también de si hay o no otros sectores industriales en la región. Así, llama la atención la gran dependencia que Castilla y León, Aragón o Navarra tienen en la *automoción*, similar a la de otras regiones de Europa del Este. Como ya se ha comentado, esta concentración del empleo tendría también su correlato en las exportaciones. Como complemento, en el Panel B) recogemos el ranking de países y regiones según el total de salarios pagados. Optamos por los salarios, y no tanto por los empleados, para aproximarnos a la productividad. Por el lado de los países, lidera Alemania (1º), Francia (3º), Reino Unido (5º) e Italia (4º), seguidos de España (8º). Por regiones, Stuttgart, Oberbayern o Ile de France superan incluso a España en su conjunto. La primera comunidad española del ranking es Cataluña (puesto 20º), seguida de Castilla León (51º), País Vasco (62º) o Aragón (67º).

## Gráfico 2. Distribución geográfica de la industria de la automoción en Europa

A) % de empleados del sector sobre el total del empleo en la industria de la región (2015)



Fuente: Eurostat

B) Ranking por países y regiones según salarios pagados en el sector (2016)

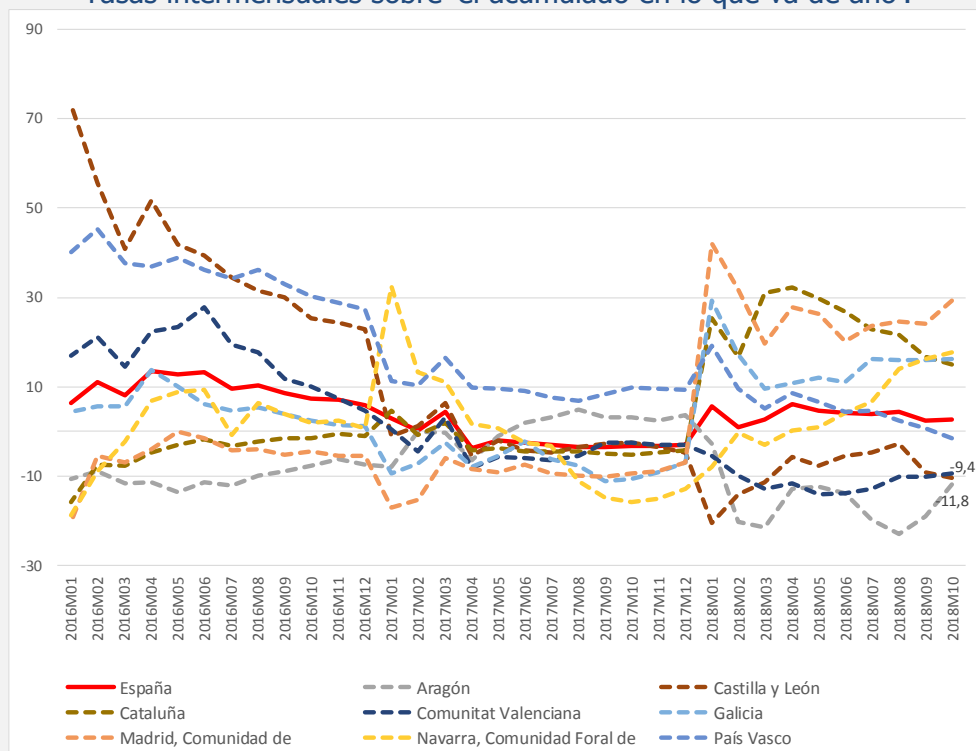
#	Países y Regiones	Salarios (M€)	Personas Empleadas
1	DE - Germany	56.311	935.486
2	DE11 - Stuttgart	11.206	164.810
3	FR - France	9.061	213.353
4	DE21 - Oberbayern	9.054	113.423
5	UK - United Kingdom	6.799	154.667
6	FR10 - Île de France	6.001	127.510
7	IT - Italy	5.270	161.702
8	ES - Spain	5.022	152.123
9	SE - Sweden	3.290	73.974
10	DE12 - Karlsruhe	2.571	47.710
11	CZ - Czechia	2.421	168.427
12	PL - Poland	2.371	183.953
13	DE22 - Niederbayern	2.292	37.742
14	DEA2 - Köln	2.277	36.441
15	DE71 - Darmstadt	1.969	31.956
16	SE23 - Västsverige	1.771	37.699
17	AT - Austria	1.601	31.813
18	DE14 - Tübingen	1.547	24.930
19	RO - Romania	1.543	172.346
20	ES51 - Cataluña	1.516	37.828
...	...	...	...
51	ES41 - Castilla y León	585	19.955
62	ES21 - País Vasco	505	13.975
67	ES52 - C. Valenciana	480	17.325
72	ES24 - Aragón	432	15.522
73	ES22 - C.F.d. Navarra	431	11.954

Llama la atención el hecho de que España, siendo el 2º país productor de Europa, se vea superado por Francia, Reino Unido e Italia en términos del total de salarios pagados. Este dato nos está hablando de una gran eficiencia de las plantas ubicadas en España, pero seguramente también del carácter foráneo de las empresas a las que pertenecen, que estarían manteniendo en los países donde se ubica la matriz, las *tareas* mejor retribuidas y de mayor valor añadido.

Profundizando en nuestros datos territoriales, el **Gráfico 3** muestra la evolución reciente de las exportaciones internacionales del sector de fabricación de vehículos y sus componentes en España, medidas en tasas intermensuales a partir del total acumulado en lo que va de año. En color rojo continuo mostramos la serie nacional, mientras que con líneas discontinuas hacemos zoom en las principales comunidades productoras. En términos generales se aprecia nuevamente la desaceleración de las exportaciones del sector, que venían de registrar tasas importantes en 2016. Las caídas más abruptas se aprecian para el caso de la Comunidad Valenciana y Aragón, que venían con tasas superiores al 30% al inicio del 2016. Como ya se comentó en el **Gráfico 1**, el 2017 registro una fuerte atonía en las exportaciones del sector, que como se aprecia ahora, afectó casi por igual a las exportaciones de las principales CCAA productoras. No es descabellado pensar que la reducción en la dispersión de todas las series y su confluencia hacia tasas negativas en 2017, recoge la reacción del conjunto del sector ante los cambios legislativos adoptados en la UE, los progresivos cambios en los patrones de matriculación y su ralentización en varios países europeos. En 2018, por el contrario, el rango de las tasas se amplía levemente. En este caso, algunas comunidades como Cataluña, Madrid, Galicia, Navarra o País Vasco se mueven hacia tasas positivas superiores a la media nacional, mientras que la Comunidad Valenciana y Aragón evolucionan hacia tasas negativas sobre lo observado en un 2017 ya débil. Nótese que estas dos CCAA ocupaban la 3ª y 4ª posición en términos de producción nacional del sector.

Lógicamente, todo lo que ocurre en el ámbito de la producción y el comercio internacional tiene su efecto sobre el comercio interior. Como ya hemos visto, la cadena de valor del sector de la automoción es muy global, hasta el punto de que el 80% de la producción nacional se exporta internacionalmente. No obstante, aparte de los flujos interregionales de los vehículos producidos en las distintas CCAA y adquiridos en otras, España cuenta con un potente subsector de partes y componentes, que genera también flujos interregionales notables. Sin que podamos entrar al detalle, el **Gráfico 4** recoge la red de los principales intercambios interregionales de 'Material de transporte' tal y como se deriva de los datos de C-intereg para 2016.

**Gráfico 3. Evolución de las exportaciones de automóviles: principales CCAA**  
Tasas intermensuales sobre 'el acumulado en lo que va de año'.

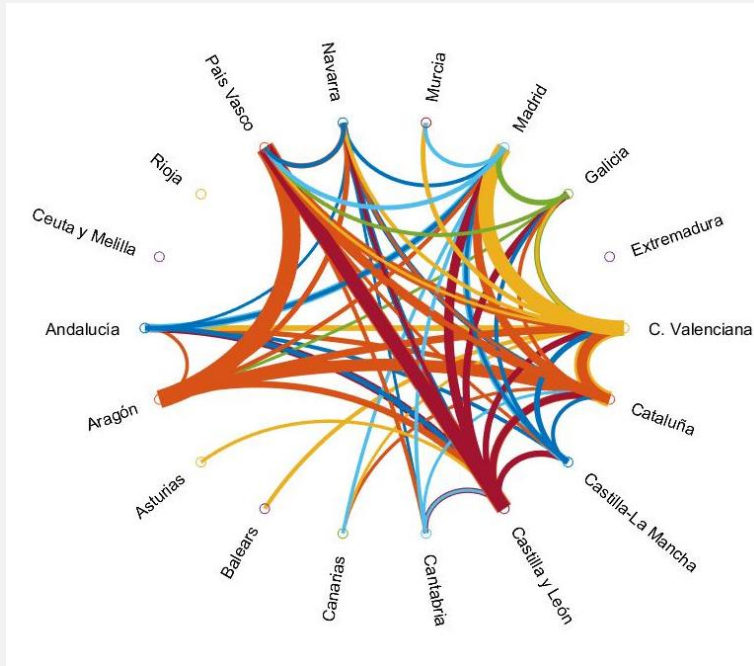


Fuente: Elaboración propia a partir de Datacomex. (<http://datacomex.comercio.es/>)



### Gráfico 4. El comercio interregional de 'Material de transporte' según C-intereg.

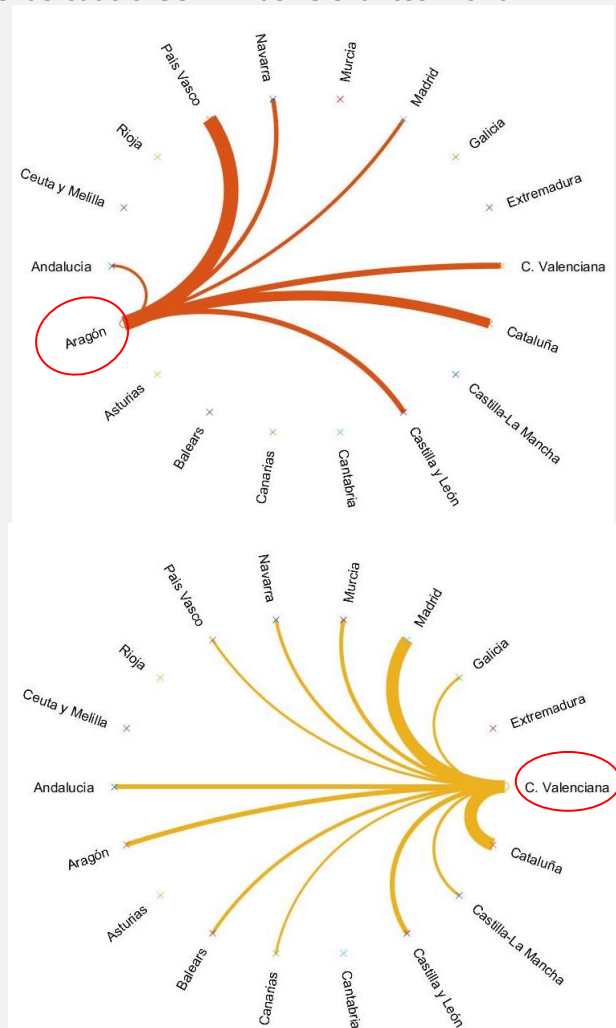
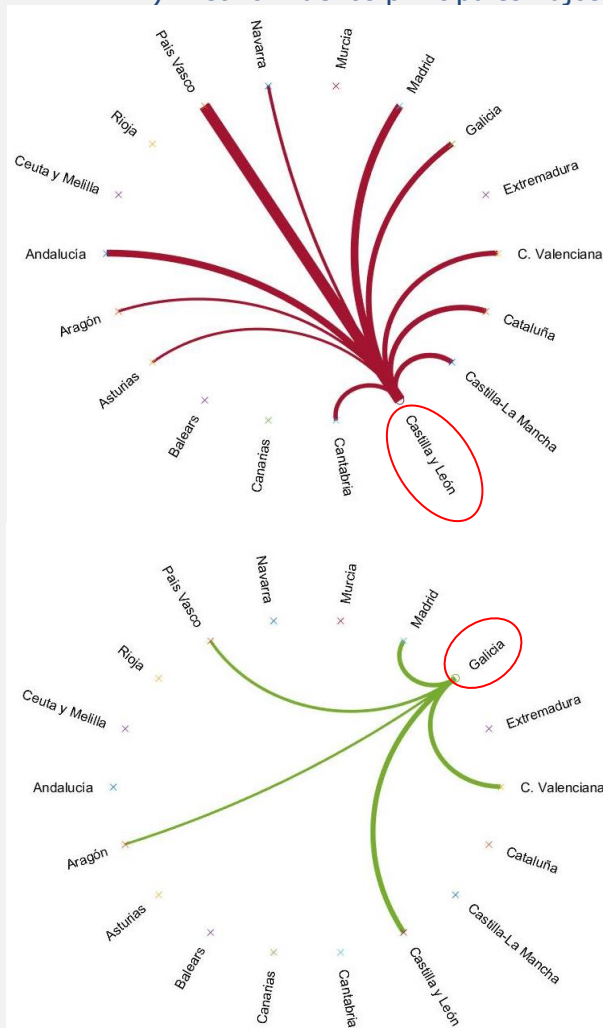
A) Network de los principales flujos interregionales. 2016



Los principales flujos interregionales

	Origen	Destino	Mill. €	%
1	Ara	PVasc	927	3%
2	PVasc	CyL	834	3%
3	CVal	Cat	783	3%
4	CVal	Mad	767	2%
5	CyL	PVasc	681	2%
6	Ara	Cat	595	2%
7	Cat	Ara	521	2%
8	Cat	CVal	483	2%
9	PVasc	Cat	456	1%
10	CyL	Mad	443	1%
11	PVasc	CVal	430	1%
12	Cat	Mad	404	1%
13	CyL	And	380	1%
14	Cat	CyL	369	1%
15	Mad	And	341	1%

B) Network de los principales flujos de las cuatro CCAA más relevantes. 2016



En dicho gráfico, para facilitar la visualización, se han mantenido sólo los flujos interregionales más importantes (aquellos con una cuota sobre el total de flujos interregionales superior a la media). En el Panel A) se muestran todos los flujos principales al mismo tiempo. Junto al gráfico, se ha incluido una tabla con el ranking de los quince flujos interregionales más importantes. Así se puede ver cómo la principal exportación interregional del sector se produjo entre Aragón y País Vasco (927 Mill. €, 3% de los flujos totales del comercio interior de 'Material de transporte') y entre el País Vasco y Castilla y León. En el panel B) hacemos zoom en los principales flujos interregionales con origen en las cuatro CCAA líderes en producción de vehículos. Con un círculo rojo se marca la comunidad de origen de los flujos. Para Castilla y León, los principales destinos fueron el País Vasco, Madrid y Andalucía; para Cataluña, fueron Aragón, Comunidad Valenciana y Madrid; en el caso de Galicia, dada su fuerte orientación internacional, no tiene flujos interregionales especialmente relevantes, siendo los más destacados los dirigidos a Castilla y León, Comunidad Valenciana y Madrid. Finalmente, las principales exportaciones interregionales de la Comunidad Valenciana se dirigen a Cataluña, Madrid y Castilla y León.

Más allá de la reciente evolución del sector de la automoción en España y cada una de sus CCAA, y de las implicaciones en términos de comercio internacional e interregional, es necesario preguntarse por los factores que la explican. Sin que corresponda aquí entrar al detalle, apuntamos algunas claves.

Por un lado, se ha enfatizado el impacto que ha sufrido la industria ante los recientes cambios legislativos de la UE sobre los estándares máximos de contaminación, así como las medidas anunciadas en distintas jurisdicciones con relación al uso de vehículos diésel. Adicionalmente, existirían otras causas más estructurales, como los cambios que se están produciendo en los patrones de movilidad, relacionados con la expansión de los vehículos alternativos (eléctricos, híbridos, gas...), la progresiva sustitución del diesel, el *car-sharing* o el desarrollo del vehículo de conducción automática.

Tal y como revelan diversos informes recientes (Brueguel, 2018; UBS, 2017; McKinsey, 2016), la penetración de los vehículos alternativos no ha dejado de crecer en los últimos años, planteando numerosos retos y cambios en el actual reparto de fuerzas dentro del sector a nivel mundial. La producción de este tipo de vehículos plantea cambios importantes en el ámbito tecnológico y en la organización de la cadena de valor global. La importancia relativa de algunas partes y componentes de los vehículos tradicionales y de los vehículos alternativos (especialmente los eléctricos e híbridos) cambia sustancialmente. El ejemplo más claro corresponde a la producción de las **baterías eléctricas**, donde países como China, Japón o Corea llevan la delantera, frente a países europeos como Alemania, que acrisolaba un liderazgo importante en la tecnología del vehículo de motor tradicional. La carrera por la inversión en tecnología y la apuesta por entrar en este nuevo segmento está marcando las decisiones de esta industria. Según un informe reciente de Anfac (2017), aunque los vehículos alternativos aun representan un porcentaje pequeño de la matriculación y el parque móvil existente, su matriculación en 2017 creció al 80% en España. ¿Pero, dónde se están produciendo dichos vehículos? Anfac-Bosch (2016) identifican hasta 13 modelos dotados con tecnologías alternativas producidos en España. Sin embargo, hasta donde sabemos, la mayor parte de los modelos corresponden a furgonetas o motos. Por poner un ejemplo, ninguno de los modelos eléctricos utilizados en los programas de *car-sharing* disponibles en Madrid (Car2Go; Emov; Wible; Zero), se producen en España. Según Brueguel (2018), tampoco España aparece en la lista de países con mayor esfuerzo en I+D+i y desarrollo de patentes sobre el que se sustenta el futuro de la movilidad descarbonizada.

La información disponible es precoz, y lógicamente no corresponde a este recuadro entrar al detalle de esta cuestión. Dicho esto, parece necesario abrir una línea de reflexión de cara a los próximos años, siendo conscientes de hasta qué punto la industria española, y la sostenibilidad de nuestra balanza comercial y de varias CCAA, dependen de la buena marcha del sector de la automoción.

Hemos querido concluir analizando el flujo de comercio de las baterías utilizadas por los automóviles eléctricos e híbridos (**Gráfico 5**). Para ello hemos acudido a la base de datos de comercio internacional de Naciones Unidas (Comtrade) y hemos buscado por [el código HS 850760.0010 recientemente creada](#) para captar esta pieza fundamental del desarrollo de vehículos eléctricos, aunque finalmente hemos analizado el HS 850760 que lo incluye. En línea con lo apuntado por Brueguel (2018), los primeros puestos en la exportación mundial de este componente están copados por países asiáticos, con una cuota del 38% de China. Alemania aparece en sexta posición con apenas un 4.6%, Francia en la 14 con el 0,6%, y España en la 25 con el 0.1%. Más aun, España vuelve a aparecer en la posición 25 por el lado de las importaciones de baterías, lo que apuntaría hacia una posición relativamente rezagada de nuestras factorías en la incorporación de este componente, aportando una pista del puesto que ocuparíamos en la producción de coches eléctricos. El **Gráfico 6** recoge las exportaciones e importaciones acumuladas del 2015-2018 del mismo código, por CCAA, mostrando un sesgo importador, y una concentración evidente en Madrid, Galicia, Castilla y León, Cataluña y Comunidad Valenciana.

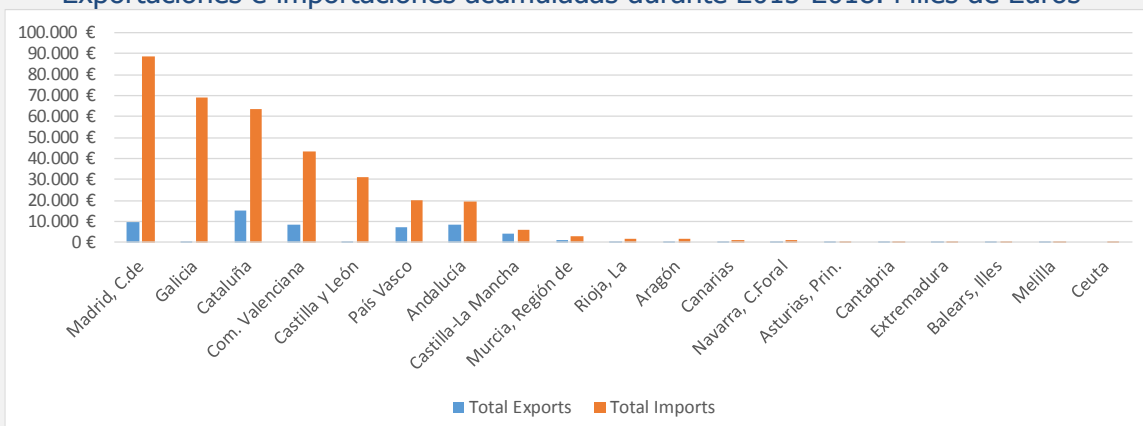
Aunque este análisis es incompleto, resulta significativo comprobar cómo España, que representa la 8ª posición mundial y la 2ª a nivel europeo como productor de vehículos en la actualidad, pierde puestos cuando se considera el total de salarios pagados por el sector (**Gráfico 2**). Tampoco quedamos bien en el comercio de los componentes críticos para el desarrollo de vehículos alternativos, que marcarán la agenda futura de una movilidad sostenible. España, y algunas de sus CCAA en particular, parten de una posición aventajada a nivel mundial. Habrá que estar vigilantes para que el shock sufrido en 2017 y 2018 no sea un adelanto del *business as usual* del futuro.

**Gráfico 5. Ranking mundial del comercio de baterías eléctricas para vehículos**  
(Code. HS: 850760)\* 25 primeras posiciones en % del total exportado e importado en 2017.

Posición	Exportaciones mundiales		Importaciones mundiales	
	País	%	País	%
1	China	38.0%	China	17.6%
2	Rep. of Korea	16.8%	USA	13.9%
3	Japan	12.3%	Germany	12.5%
4	China, Hong Kong SAR	10.4%	China, Hong Kong SAR	11.2%
5	USA	6.2%	China	4.6%
6	Germany	4.6%	Japan	4.4%
7	Hungary	1.9%	Netherlands	4.3%
8	Austria	1.4%	Rep. of Korea	3.6%
9	Netherlands	1.3%	France	3.2%
10	Poland	1.2%	India	2.5%
11	Malaysia	1.0%	United Kingdom	2.3%
12	Other Asia, nes	1.0%	Austria	1.6%
13	United Kingdom	0.6%	Australia	1.5%
14	France	0.6%	Hungary	1.4%
15	Slovakia	0.4%	Poland	1.3%
16	Belgium	0.4%	Brazil	1.2%
17	Sweden	0.3%	Sweden	1.2%
18	Czechia	0.3%	USA	1.1%
19	Switzerland	0.3%	Canada	1.1%
20	Italy	0.1%	Other Asia, nes	1.1%
21	Canada	0.1%	Czechia	0.8%
22	Australia	0.1%	Belgium	0.8%
23	Denmark	0.1%	Italy	0.7%
24	Norway	0.1%	Switzerland	0.7%
25	Spain	0.1%	Spain	0.6%

**Fuente:** Elaboración propia a partir de Comtrade (UN). (<https://comtrade.un.org/>). Hemos utilizado un código más amplio (HS Code 850760), que engloba el recientemente introducido supuestamente para recoger las baterías

**Gráfico 6. Comercio de baterías eléctricas (Taric: 850760) por CCAA (Datacomex)**  
Exportaciones e importaciones acumuladas durante 2015-2018. Miles de Euros

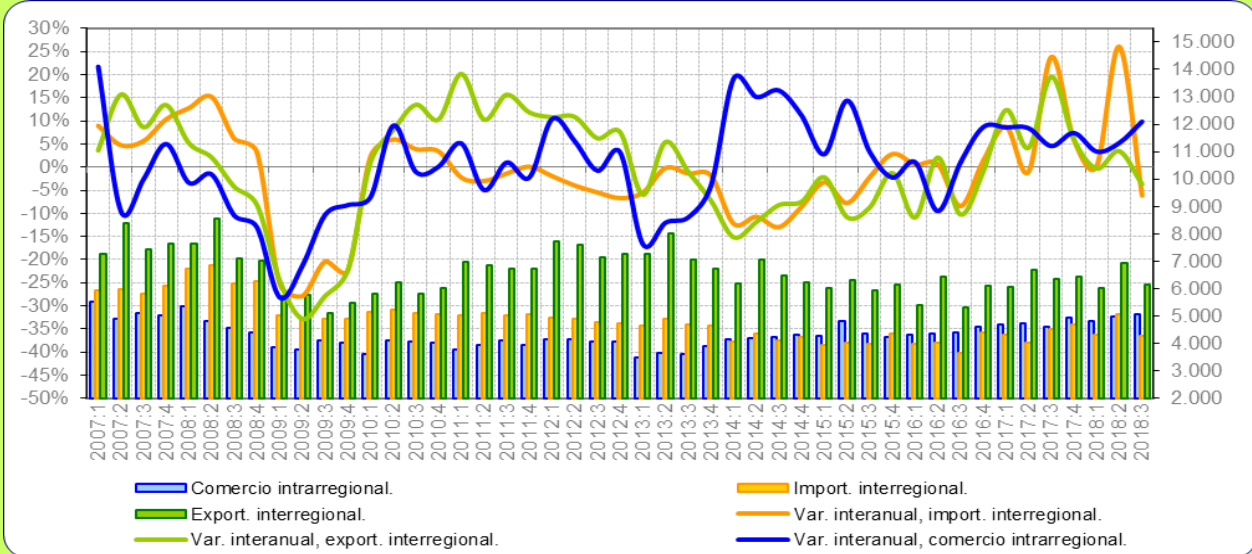


**Bibliografía:**

- ANFAC (2017). Informe Anual. <http://www.anfac.com/memoria/memoriaAnfac2017.htm>
- ANFAC & Bosch (2016): INFORME SOBRE EL MERCADO ESPAÑOL DE LOS VEHÍCULOS ALTERNATIVOS. Barómetro sobre Seguridad Vial y Medio Ambiente. Abril 2016. <http://www.anfac.com/openPublicPdf.action?idDoc=12759>
- Bruegel (2018): Is the European automotive industry ready for the global electric vehicle revolution? Policy Contribution, 26. <http://bruegel.org/2018/12/is-the-european-automotive-industry-ready-for-the-global-electric-vehicle-revolution/>
- McKinsey (2016) An integrated perspective on the future of mobility, available at: <https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability-and-resource-productivity/our-insights/an-integrated-perspective-on-the-future-of-mobility>  
Financial Times (23-10-2018): Can Germany survive the 'iPhone moment' for cars? <https://www.ft.com/content/61684fa6-d2f6-11e8-a9f2-7574db66bcd5>

# Andalucía

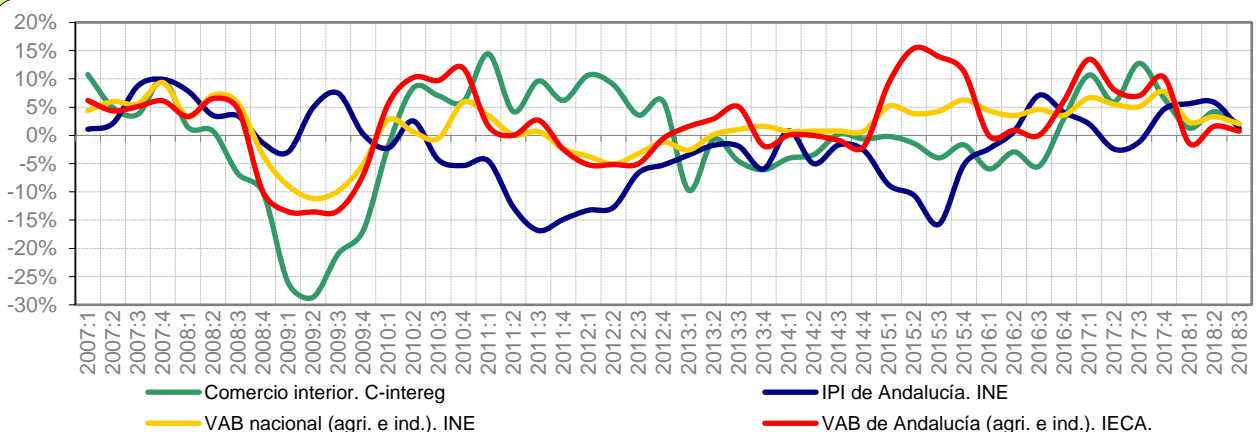
**Gráfico 1.1. Comercio interregional e intrarregional trimestral de Andalucía.**  
Millones de euros y tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 1.1** recoge la evolución del comercio intrarregional e interregional andaluz. El 2010 supuso la recuperación de parte de los niveles perdidos en 2009. En 2011 y el 2012 las importaciones interregionales entraron en una senda de tasas negativas o nulas, aunque desde el 2015:3 ha recuperado tono. El flujo intrarregional evolucionó con altibajos desde el 2010, cayendo en el 2013 y recuperándose en 2014. Desde el 2015 ha mantenido una evolución volátil, con caídas (-2,5% en 2016:1; -8,6% en 2016:2) y subidas (2% en 2016:3; 9,5% en 2016:4). Las exportaciones interregionales se recuperaron entre 2010 y 2012, registrando nuevas tasas negativas entre el 2013:1 y el 2016:1, y crecimientos importantes en 2016:2 (12,2%), 2016:4 (10,8%), 2017:1 (12,2%), 2017:3 (18,3%) y 2017:4 (6,7%). En 2017, exportaciones crecieron en torno a un 5% en los 2 primeros trimestres, se dispararon al 15% en el 3º trimestre y retornaron al 5% en el 4º trimestre. En el 2018, llama la atención el salto de las importaciones interregionales en el 2018:2 y su caída en el 2018:3, en una medida similar a la caída de las exportaciones interregionales.

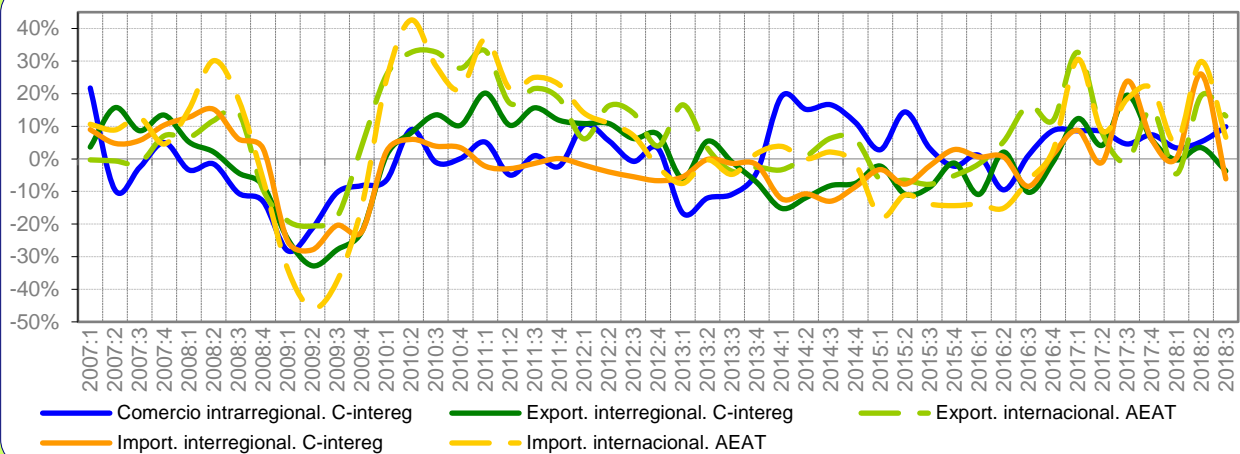
**Gráfico 2.1. El comercio interior de Andalucía y otros indicadores.**

Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 2.1** muestra el comercio interior de Andalucía en comparación con el IPI, el VAB regional y nacional (de agricultura e industria). Al inicio de la crisis, el comercio interior sufrió las mayores contracciones. Durante el 2010-2011, el comercio interior creció, mientras que el IPI decreció. En el 2012 la evolución del indicador de comercio fue la más positiva. En 2013:1 el comercio se contrajo hasta el 2014:2, mientras que entre el 2015:1 y 2 quedó estancado. El IPI andaluz registró tasas positivas desde el 2013:4, aunque recayó entre el 2014:4 y 2015:1. Del 2015 destaca la caída del comercio interior en el 2015:3 (-3,8%) y en el 2015:4 (-2,6%), más suave que la del IPI, y la recuperación del VAB, que ha crecido por encima del 5% entre el 2015:2 y el 2015:4. Desde el 2016:1, el VAB muestra síntomas de enfriamiento, mientras que el IPI y el comercio se recuperan. Desde 2017:1 el comercio y el VAB andaluz registraron un fuerte repunte -con tasas del 10%- que mantuvieron hasta 2018 donde se han ido moderando. El IPI acumula tres trimestres con crecimiento en torno al 5%, aunque en el 2018:3 se moderó hasta el 2%.

**Gráfico 3.1. El comercio de bienes de Andalucía según mercados.**  
Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 3.1** presenta el comercio andaluz en todos los mercados. Todas las series se contrajeron fuertemente entre el 2008 y el 2009. Entre el 2010:1 y el 2012:4, los flujos internacionales registraron tasas positivas superiores a las interregionales, con algunos repentes espectaculares. El flujo intra-regional se mantuvo tenue desde 2009, con leves tasas positivas y negativas hasta el periodo 2014:1-2015:3. En 2015 las importaciones (2015:1: -17,8%) y exportaciones internacionales (2015:3: -7,8%) registraron caídas significativas, mientras el comercio intra crecía. Las caídas de los flujos internacionales en 2016:1 (-15,7% y -5,4%) son importantes. Desde el 2016:2 las exportaciones y desde el 2016:4 las importaciones, han vuelto a crecer. En el 2017 el comercio internacional registra importantes oscilaciones en el crecimiento, las importaciones crecen en torno a un 30% y un 20% en el 2º y 4º trimestre de 2017, mientras que crece cerca de un 10% en el 1º y 3º. El comercio intrarregional mantiene sus tasas de crecimiento positivas en el rango del 5-10%, aunque con una ligera tendencia a la baja. En 2018 las importaciones internacionales tras dispararse en la primera mitad del año (al igual que las interregionales) moderan su crecimiento en el 2018:3

**Tabla 1.1. Distribución espacial del comercio de bienes de Andalucía.**

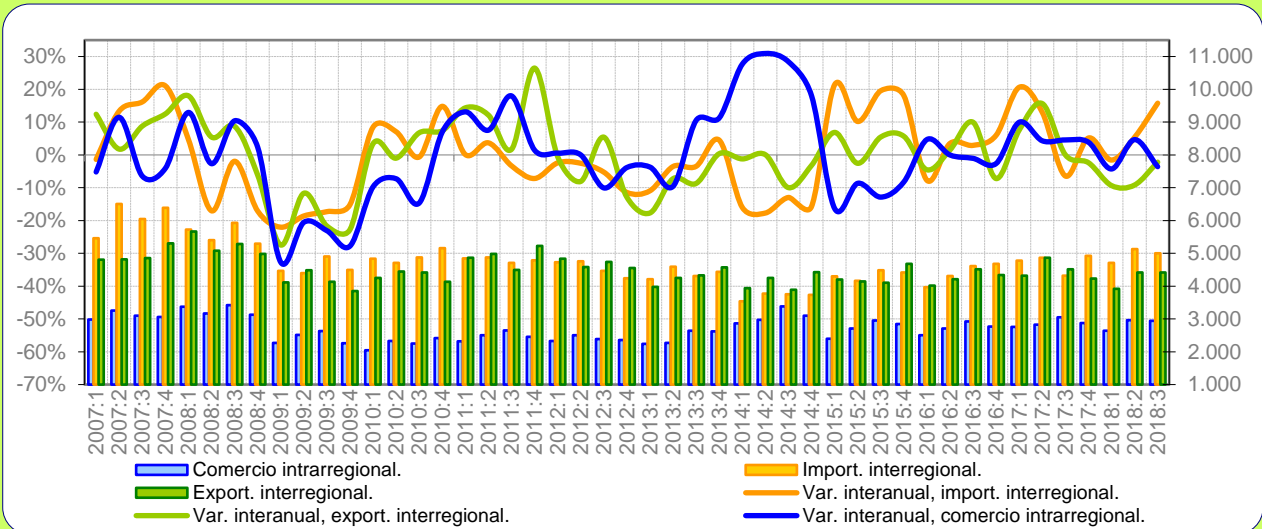
Millones de euros y tasas de variación interanuales	Propia CCAA (1)	EXPORTA A		IMPORTA DE		SALDO		PRODUCCIÓN EFECTIVA (1+2+3)
		ESPAÑA (2)	MUNDO (3)	ESPAÑA (4)	MUNDO (5)	ESPAÑA (2-4)	MUNDO (3-5)	
<b>Promedio 95-07</b>	14.522	19.756	10.722	18.539	12.476	1.218	-1.754	45.001
<b>Promedio 08-12</b>	16.574	26.663	19.657	21.176	25.925	5.487	-6.268	62.894
<b>Promedio 13-15</b>	16.403	26.485	25.902	17.323	29.373	9.162	-3.471	68.790
<b>2016</b>	17.664	23.218	26.823	16.101	24.282	7.118	2.541	67.706
<b>T-1 2017</b>	4.675	6.044	8.717	4.319	7.458	1.724	1.259	19.435
<b>T-2 2017</b>	4.715	6.699	7.463	4.007	6.469	2.692	993	18.877
<b>T-3 2017</b>	4.614	6.365	6.474	4.537	7.284	1.828	-809	17.454
<b>T-4 2017</b>	4.938	6.447	7.853	4.679	7.849	1.768	4	19.238
<b>2017</b>	18.942	25.554	30.507	17.542	29.060	8.012	1.447	75.003
<b>T-1 2018</b>	4.832	6.026	8.317	4.329	7.824	1.697	493	19.174
<b>T-2 2018</b>	4.963	6.930	8.908	5.051	8.403	1.879	505	20.801
<b>T-3 2018</b>	5.070	6.128	7.326	4.258	7.767	1.870	-440	18.524
<b>2016 Var. anual</b>	0,0%	-4,9%	7,6%	-1,4%	-8,5%	-11,9%	258,4%	1,0%
<b>T-1 2017</b>	8,6%	12,3%	32,7%	8,8%	30,5%	22,5%	47,1%	19,6%
<b>T-2 2017</b>	8,4%	4,2%	7,8%	-1,0%	8,5%	12,9%	3,6%	6,6%
<b>T-3 2017</b>	4,6%	19,5%	-0,9%	23,8%	18,4%	10,1%	-314,2%	7,3%
<b>T-4 2017</b>	7,4%	5,9%	15,5%	5,9%	21,6%	6,1%	-98,8%	10,0%
<b>2017 Var. anual</b>	7,2%	10,1%	13,7%	9,0%	19,7%	12,6%	-43,1%	10,8%
<b>T-1 2018</b>	3,4%	-0,3%	-4,6%	0,2%	4,9%	-1,6%	-60,8%	-1,3%
<b>T-2 2018</b>	5,3%	3,4%	19,4%	26,0%	29,9%	-30,2%	-49,1%	10,2%
<b>T-3 2018</b>	9,9%	-3,7%	13,2%	-6,1%	6,6%	2,3%	45,6%	6,1%

En las tasas de variación de los saldos, el color azul indica si en el primer período de la tasa había superávit, y el rojo si había déficit. El signo "+" indica que el saldo mejora (saldo más positivo o menos negativo), y el "-" que empeora (saldo menos positivo o más negativo). Ejemplos: un saldo deficitario en el primer período que pasa a positivo ("+" rojo); un saldo deficitario que pasa a más deficitario ("- " rojo); un saldo positivo que pasa a menos positivo ("- " azul); etc.

# Castilla y León

**Gráfico 1.2. Comercio interregional e intrarregional trimestral de Castilla y León.**

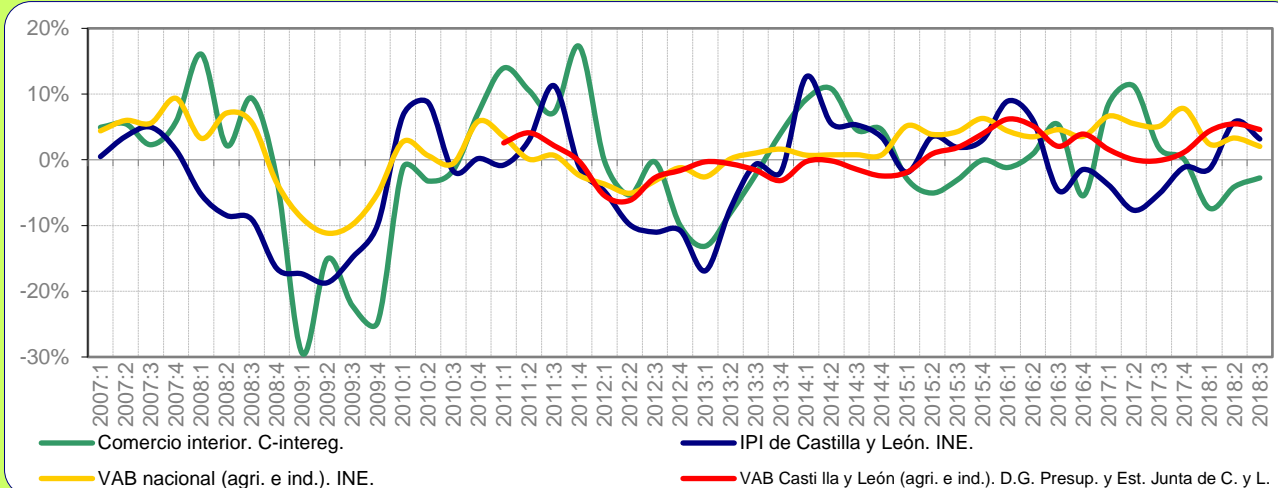
Millones de euros y tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 1.2** recoge el comercio de Castilla y León dentro de España, y se inicia con las fuertes caídas del 2009, y el repunte en 2010. En 2012 y 2013, las exportaciones interregionales mostraron debilidad. Tras un repunte entre el 2013:4 y 2014:2, y una recaída en el 2014:3, volvieron a crecer durante el 2015. Las importaciones interregionales, después de alcanzar un máximo en 2010:4, entraron en una prolongada recesión hasta el 2015:1, con un repunte en 2013:4. El flujo intrarregional, que se contrajo entre 2011:4 y 2013:2, comenzó a recuperarse entre el 2013:3-2014:4. En el 2015 y en la segunda mitad de 2016 el flujo intrarregional volvió a registrar caídas. En los primeros trimestres de 2017 se produjo un importante aumento de las exportaciones (15%) e importaciones (20%) interregionales y del comercio intrarregional (10%). Sin embargo, desde el 2017:3 hasta el 2018:3 las exportaciones interregionales no han dejado de decrecer. Tras un 2018:1 muy malo para todas las series del comercio interior, en 2018:2 y 2018:3 el comercio intra y las importaciones interregionales retornan a tasas positivas.

**Gráfico 2.2. El comercio interior de Castilla y León y otros indicadores.**

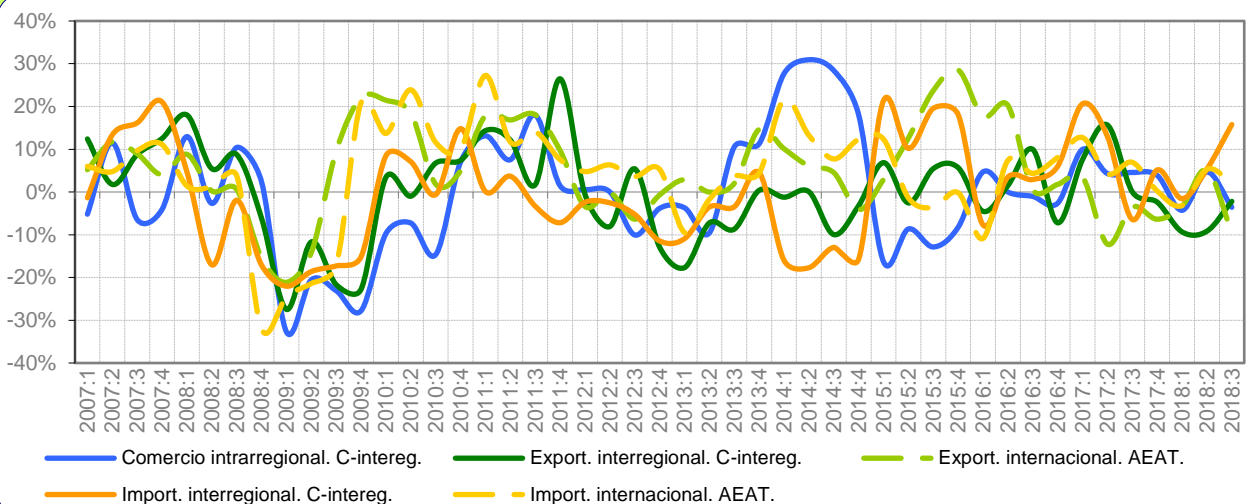
Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 2.2** presenta la evolución del comercio interior de Castilla y León, junto a la del IPI regional y el VAB (de agricultura e industria). Con la crisis, el IPI fue el primer indicador en caer (2008:1), seguido por el resto en el 2008:4. A partir del 2010:1 las series empezaron a recuperarse. A lo largo del 2010:4-2011:4, la recuperación del comercio interior fue la más robusta. Con el 2012:1 todas las series se resintieron, alcanzándose un mínimo en el 2013:1 para el IPI y el comercio interior. El VAB ha sido la serie más estable, estancándose durante el 2013 y 2014. Entre el 2013:4 y el 2014:4, el comercio interior creció con fuerza. El IPI, que había mostrado un crecimiento sólido en el 2014, volvió a recaer en el 2015:1. Durante el 2015 la evolución del comercio interior fue la más débil. En 2016:1 y 2016:4 sufrió dos nuevas caídas, mientras que el IPI la acusó en 2016:3. En 2017 todas las series, salvo el IPI regional, registraron tasas positivas. En el 2018 el VAB y el IPI aceleran su crecimiento, mientras que el comercio interior continúa en tasas negativas, aunque modera su caída (desde tasas del -8% a tasas del -3%).

**Gráfico 3.2. El comercio de bienes de Castilla y León según mercados.**

Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 3.2** recoge el comercio de Castilla y León en todos los mercados. El comercio internacional inició la recuperación el 2009:4. Durante 2012 registró crecimientos suaves en las importaciones y caídas en las exportaciones. En 2013, después de algunas recaídas en las importaciones, ambas series registraron fuertes crecimientos, con una recaída en las exportaciones en 2014:4. Desde 2015:1, las exportaciones internacionales no han dejado de crecer, registrando tasas de dos dígitos en cinco trimestres. Las importaciones internacionales, aunque mostraron caídas (2015:2-3, 2016:1), se han recuperado, creciendo en el 2017:1 al 12,7%. En dicho trimestre las importaciones interregionales crecieron al 20,6% y el comercio intra-regional al 10%. Desde el 2017, todas las series se han desacelerado hasta tasas negativas en algunos trimestres, y repuntes en otros, como fue el caso de las importaciones interregionales, con tasas del 15% en el 2018:3. Como ya se ha comentado en el Cuadro, las exportaciones de Castilla y León han sufrido especialmente el ajuste del sector de la automoción, arrastrando también a los flujos interiores.

**Tabla 1.2. Distribución espacial del comercio de bienes de Castilla y León.**

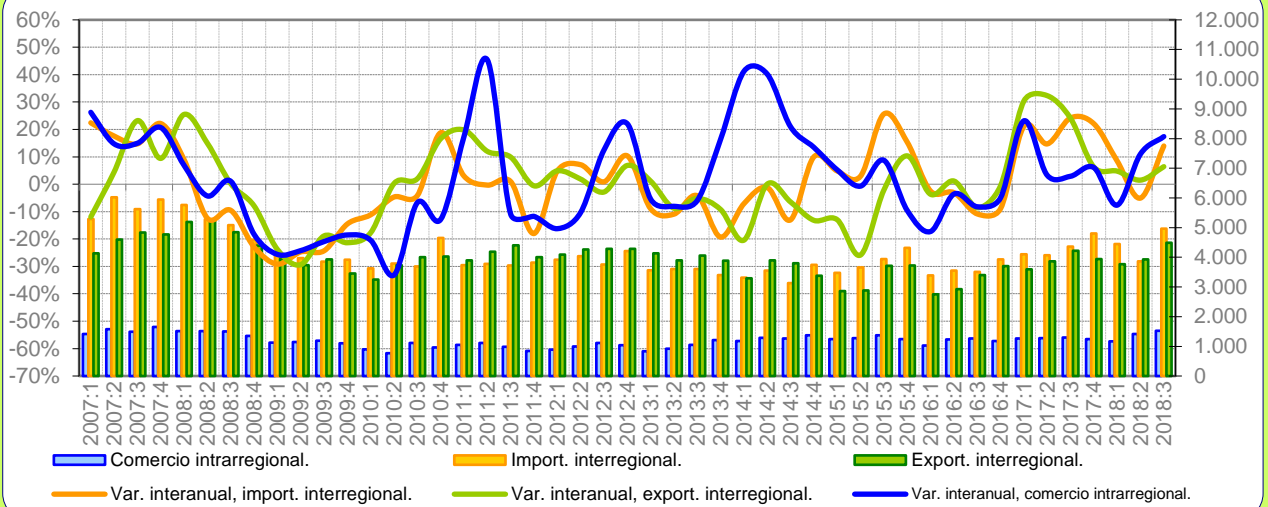
Millones de euros y tasas de variación interanuales	Propia CCAA (1)	EXPORTA A		IMPORTA DE		SALDO		PRODUCCIÓN EFECTIVA (1+2+3)
		ESPAÑA (2)	MUNDO (3)	ESPAÑA (4)	MUNDO (5)	ESPAÑA (2-4)	MUNDO (3-5)	
<b>Promedio 95-07</b>	9.399	14.158	7.578	16.908	7.523	-2.750	55	31.135
<b>Promedio 08-12</b>	10.265	18.628	10.621	19.523	9.425	-896	1.197	39.514
<b>Promedio 13-15</b>	11.002	16.924	13.301	16.570	11.831	354	1.471	41.228
<b>2016</b>	10.914	17.080	16.329	17.569	12.704	-488	3.626	44.324
<b>T-1 2017</b>	2.759	4.319	4.067	4.782	3.509	-463	558	11.146
<b>T-2 2017</b>	2.830	4.869	4.005	4.867	3.539	2	466	11.704
<b>T-3 2017</b>	3.055	4.518	3.516	4.320	2.978	198	538	11.089
<b>T-4 2017</b>	2.878	4.237	3.924	4.920	3.419	-684	505	11.039
<b>2017</b>	11.523	17.943	15.512	18.890	13.446	-947	2.067	44.978
<b>T-1 2018</b>	2.641	3.916	3.932	4.708	3.398	-792	534	10.489
<b>T-2 2018</b>	2.962	4.422	4.214	5.128	3.727	-706	486	11.598
<b>T-3 2018</b>	2.946	4.419	3.181	5.002	3.044	-583	137	10.546
<b>2016 Var. anual</b>	0,1%	-0,3%	9,7%	1,2%	1,8%	-118,6%	50,9%	3,3%
<b>T-1 2017</b>	10,0%	7,6%	3,4%	20,6%	12,7%	-1028,1%	-31,9%	6,6%
<b>T-2 2017</b>	4,3%	15,7%	-12,2%	13,0%	4,2%	101,8%	-60,1%	1,9%
<b>T-3 2017</b>	4,6%	0,0%	-3,5%	-6,4%	6,9%	297,1%	-37,4%	0,1%
<b>T-4 2017</b>	3,9%	-2,4%	-6,4%	5,2%	0,2%	-101,3%	-35,2%	-2,3%
<b>2017 Var. anual</b>	5,6%	5,1%	-5,0%	7,5%	5,8%	-94,0%	-43,0%	1,5%
<b>T-1 2018</b>	-4,3%	-9,3%	-3,3%	-1,6%	-3,2%	-70,9%	-4,3%	-5,9%
<b>T-2 2018</b>	4,7%	-9,2%	5,2%	5,4%	5,3%	-40566,3%	4,3%	-0,9%
<b>T-3 2018</b>	-3,6%	-2,2%	-9,5%	15,8%	2,2%	-394,7%	-74,5%	-4,9%

En las tasas de variación de los saldos, el color azul indica si en el primer período de la tasa había superávit, y el rojo si había déficit. El signo "+" indica que el saldo mejora (saldo más positivo o menos negativo), y el "-" que empeora (saldo menos positivo o más negativo). Ejemplos: un saldo deficitario en el primer período que pasa a positivo ("+" rojo); un saldo deficitario que pasa a más deficitario ("- rojo); un saldo positivo que pasa a menos positivo ("- azul); etc.

# Castilla-La Mancha

**Gráfico 1.3. Comercio interregional e intrarregional trimestral de Castilla-La Mancha.**

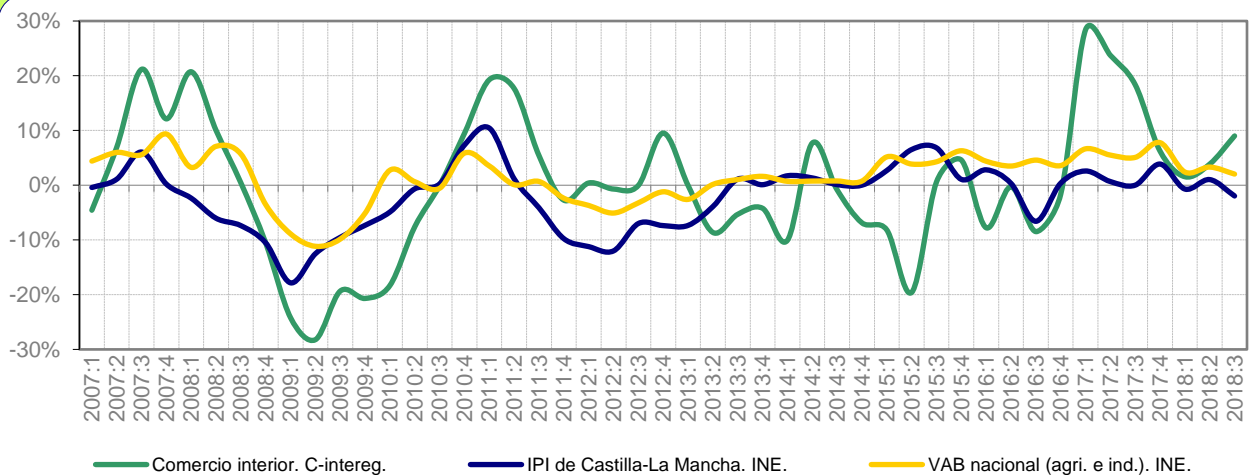
Millones de euros y tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 1.3** recoge los niveles y tasas de todos los componentes del comercio interior de Castilla-La Mancha. Durante la crisis, todos los flujos se desplomaron. A partir del 2010:2-3 los flujos interregionales comenzaron a recuperarse, especialmente las exportaciones, que cayeron en el 2011:4, y en el 2013:1. A partir del 2014:2 esta serie ha oscilado entre tasas positivas y negativas; desde el 2015:3 su evolución fue alcista. Las importaciones interregionales se resintieron en 2011, y tras crecer durante 2012, volvieron a debilitarse entre el 2013:1 y el 2014:3. Desde entonces y hasta el 2015:3, su trayectoria ha sido creciente. El flujo intrarregional ha sido la serie más fluctuante, con periodos de crecimiento y recaídas entre 2013 y 2015. El 2017 fue un año más positivo, donde las exportaciones interregionales crecieron próximos al 30%. Los datos del 2018:1 muestran un debilitamiento del comercio intra-regional (-7,4%) aunque el comercio interregional se mantiene en tasas positivas. A partir de 2018:2 se revierte la tendencia, obteniendo un fuerte crecimiento en el comercio intrarregional e interregional.

**Gráfico 2.3. El comercio interior de Castilla-La Mancha y otros indicadores.**

Tasas de variación interanuales.

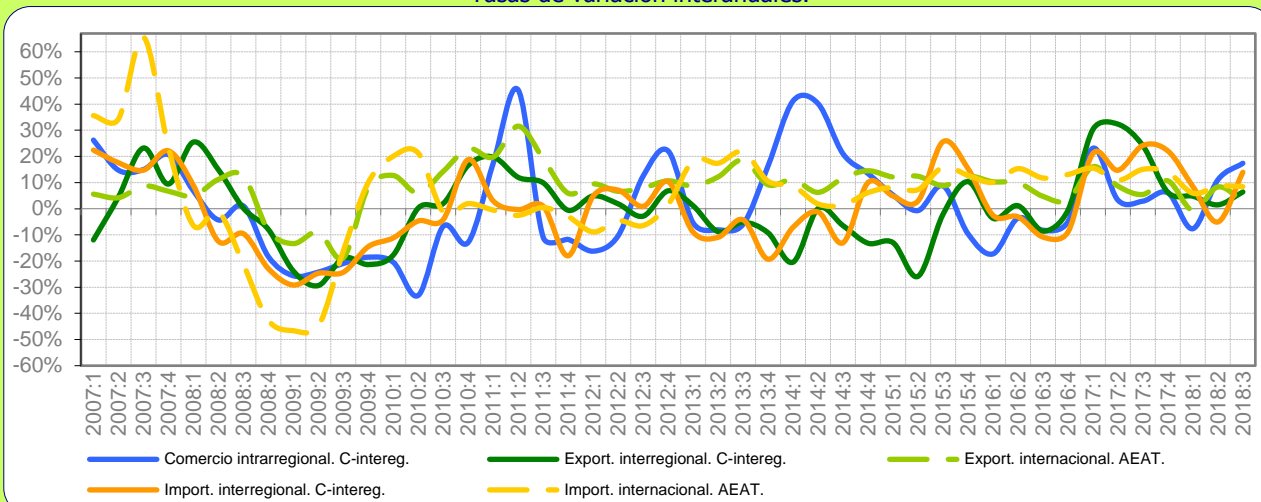


El **Gráfico 2.3** presenta la evolución del comercio interior de Castilla-La Mancha, en comparación con su IPI y el VAB nacional (de agricultura e industria). El IPI es el primer indicador en caer (2008:1). El comercio interior inició su etapa de contracción en el 2008:3, seguido por el VAB nacional. Durante el 2010:3-2011:3 remontó parte de los niveles perdidos, pero desde entonces su evolución ha sido muy variable. Desde 2015 destaca el repunte del 2015:3-4 (entorno al 10%), del 2016:2 (4,8%), del 2016:4 (5,3%), del 2017:1 (26,3%) y del 2017:2 (22,5%). El IPI se ha mostrado más uniforme: creciendo durante el 2010:4-2011:2, con una tasa máxima en 2011:1 de 10,4%, cayendo nuevamente durante el 2011:4-2013:2, logrando una tasa de caída máxima en 2012:2 del -12%. El IPI se ha mantenido estos últimos trimestres en valores cercanos al 0%, con trimestres en negativo y otros en positivo. Durante 2018 los indicadores se han mantenido estables, salvo un repunte del comercio interior registrado en el 2018:3.



**Gráfico 3.3. El comercio de bienes de Castilla-La Mancha según mercados.**

Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 3.3** recoge la evolución del comercio de bienes de Castilla-La Mancha. Durante la crisis las exportaciones internacionales fueron las más estables, mientras que las importaciones internacionales experimentaron las mayores contracciones. Las importaciones se estancaron durante el 2010:3-2011:3, pasando a decrecer hasta el 2012:3. Desde entonces, las importaciones no han dejado de crecer y las exportaciones internacionales han sido muy dinámicas. En 2017:1, las exportaciones internacionales repuntaron hasta el 16,6%, moderándose luego en 2017:2 (5,4%) y 2017:3 (5,2%), donde se vieron superadas por las importaciones internacionales (9,3% y 14,4% respectivamente). En 2017:3 las exportaciones e importaciones interregionales fueron las series más dinámicas, con tasas superiores al 20%. En 2017:4 destaca la reactivación de las importaciones interregionales (que crecieron al 23,3%) e internacionales (11,5%). Tras un 2018:1 bastante negativo, desde el 2018:2 los indicadores comenzaron a recuperarse y muestran crecimientos importantes. El 2018:3 terminó con crecimientos superiores al 2,8% en todas las series, y el intra al 17,4%.

**Tabla 1.3. Distribución espacial del comercio de bienes de Castilla-La Mancha.**

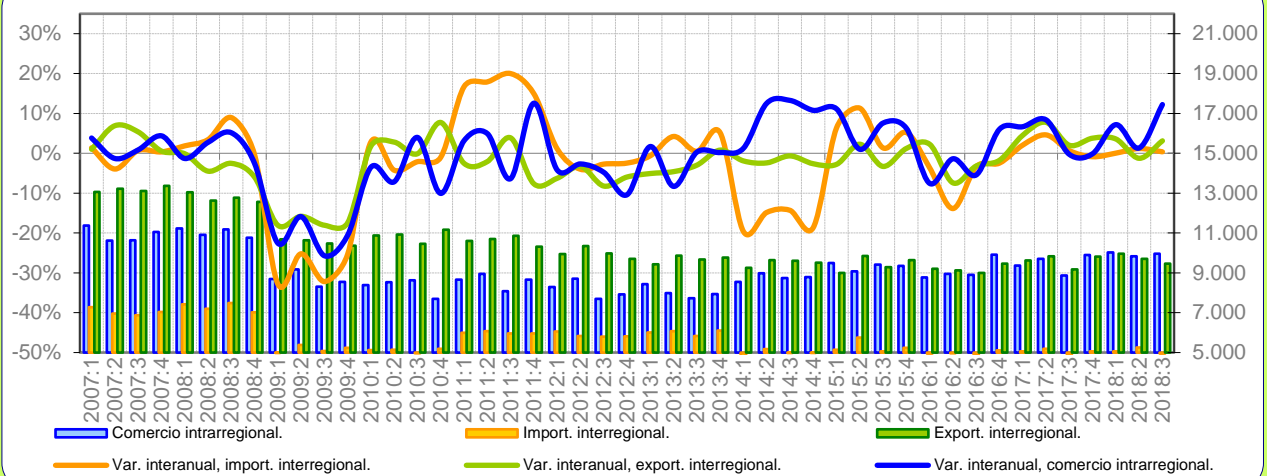
Millones de euros y tasas de variación interanuales	Propia CCAA (1)	EXPORTA A		IMPORTA DE		SALDO		PRODUCCIÓN EFECTIVA (1+2+3)
		ESPAÑA (2)	MUNDO (3)	ESPAÑA (4)	MUNDO (5)	ESPAÑA (2-4)	MUNDO (3-5)	
<b>Promedio 95-07</b>	3.716	12.532	2.022	12.669	3.782	-137	-1.760	18.270
<b>Promedio 08-12</b>	4.442	16.643	3.579	16.652	5.328	-9	-1.749	24.665
<b>Promedio 13-15</b>	4.744	14.507	5.426	14.430	6.108	78	-682	24.677
<b>2016</b>	4.695	12.781	6.426	14.372	7.468	-1.592	-1.042	23.902
<b>T-1 2017</b>	1.262	3.595	1.729	4.099	1.996	-504	-267	6.586
<b>T-2 2017</b>	1.272	3.866	1.743	4.070	2.036	-204	-293	6.881
<b>T-3 2017</b>	1.299	4.218	1.753	4.359	2.125	-141	-371	7.270
<b>T-4 2017</b>	1.248	3.935	1.848	4.798	2.345	-863	-497	7.031
<b>2017</b>	5.082	15.614	7.073	17.326	8.502	-1.712	-1.428	27.769
<b>T-1 2018</b>	1.166	3.767	1.717	4.447	2.115	-680	-397	6.650
<b>T-2 2018</b>	1.412	3.924	1.888	3.865	2.212	59	-324	7.224
<b>T-3 2018</b>	1.525	4.489	1.804	4.967	2.305	-478	-500	7.818
<b>2016 Var. anual</b>	-8,5%	-3,1%	6,9%	-6,6%	12,6%	27,3%	-67,9%	-1,8%
<b>T-1 2017</b>	23,1%	30,3%	16,1%	21,1%	15,5%	19,5%	-12,0%	24,9%
<b>T-2 2017</b>	3,3%	32,3%	8,7%	14,7%	10,9%	67,4%	-26,2%	19,5%
<b>T-3 2017</b>	2,9%	24,1%	5,5%	24,2%	15,1%	-27,1%	-101,7%	15,0%
<b>T-4 2017</b>	6,1%	6,3%	10,6%	22,1%	14,0%	-280,0%	-28,5%	7,4%
<b>2017 Var. anual</b>	8,2%	22,2%	10,1%	20,6%	13,8%	-7,6%	-37,1%	16,2%
<b>T-1 2018</b>	-7,6%	4,8%	-0,7%	8,5%	5,9%	-34,9%	-48,7%	1,0%
<b>T-2 2018</b>	11,0%	1,5%	8,3%	-5,1%	8,6%	129,0%	-10,5%	5,0%
<b>T-3 2018</b>	17,4%	6,4%	2,9%	14,0%	8,5%	-239,7%	-34,7%	7,5%

En las tasas de variación de los saldos, el color azul indica si en el primer período de la tasa había superávit, y el rojo si había déficit. El signo "+" indica que el saldo mejora (saldo más positivo o menos negativo), y el "-" que empeora (saldo menos positivo o más negativo). Ejemplos: un saldo deficitario en el primer período que pasa a positivo ("+" rojo); un saldo deficitario que pasa a más deficitario ("- " rojo); un saldo positivo que pasa a menos positivo ("- azul); etc.

# Cataluña

**Gráfico 1.4. Comercio interregional e intrarregional trimestral de Cataluña.**

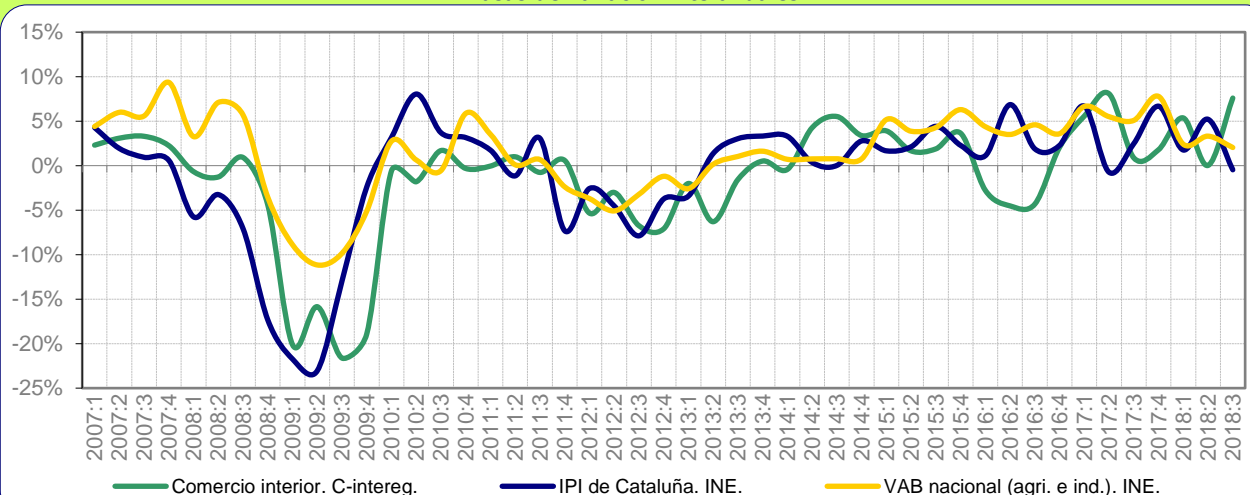
Millones de euros y tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 1.4** muestra la evolución del comercio catalán intrarregional e interregional. Durante el 2009, todas las series sufrieron el impacto de la crisis. La reactivación de los flujos interregionales se inició en el 2010:1. El comercio intrarregional fluctuó entre tasas positivas y negativas hasta el 2014:1. Las exportaciones interregionales volvieron a contraerse desde el 2011:1, mientras que las importaciones lo hicieron en 2012:2. Durante el 2014, las exportaciones volvieron a crecer. El comercio intrarregional, tras un periodo de cierta recuperación entre el 2014:2 y el 2014:4, registró altibajos en 2016:1 y 2016:4. El 2017 comenzó con tasas muy positiva. En 2017:2 el flujo intrarregional creció al 8%, mientras que las exportaciones interregionales lo hacían al 7,7% y las importaciones al 6,6%. Sin embargo, todas las series recogen una desaceleración en el 2017:3. En 2017:4 el comercio intra (0,2%) y las importaciones interregionales (-0,2%) vuelven a dar síntomas de debilidad. El 2018:3 viene marcado por un comportamiento muy positivo en el comercio intrarregional (11%), y por ligeros crecimientos de las exportaciones e importaciones interregionales (3,1% y 0,4% respectivamente).

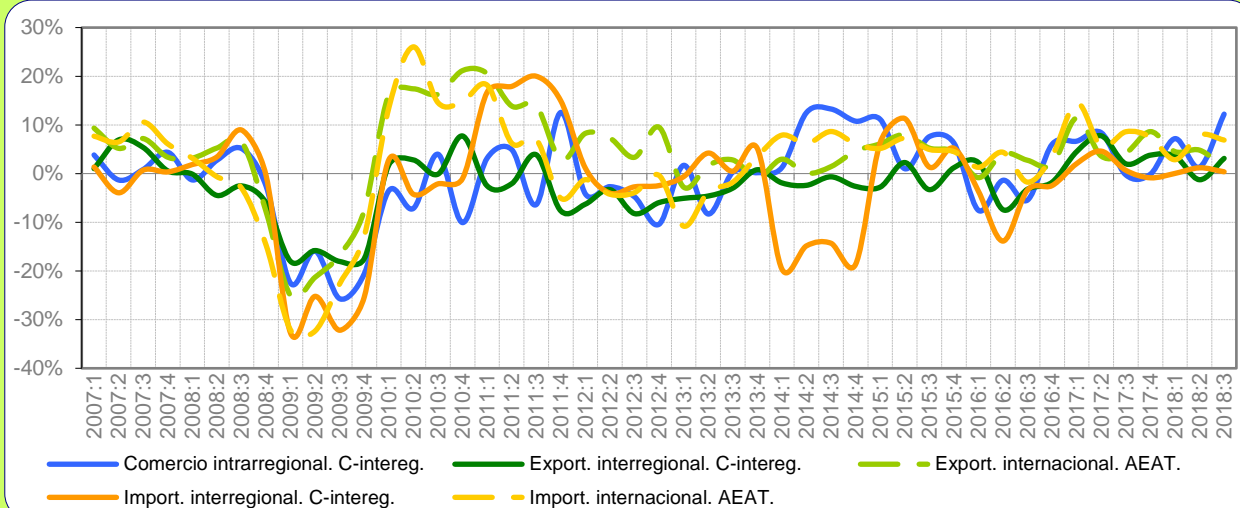
**Gráfico 2.4. El comercio interior de Cataluña y otros indicadores.**

Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 2.4** presenta la evolución del comercio interior catalán (intrarregional + exportaciones interregionales), junto a su IPI y el VAB de España (agricultura e industria). Tanto el IPI como el comercio interior registraron fuertes caídas entre el 2008:1 y 2009:4. Con el 2010, el IPI recuperó ritmo, debilitándose a partir del 2010:2, y decreciendo desde el 2011:2. Entre el 2013:2-2014:1 el IPI repuntó con claridad, manteniendo crecimientos del 2%, salvo en el periodo 2014:2-3. En 2016 sufrió un leve parón, compensado con crecimientos durante el resto del año. El comercio interior remontó posiciones durante el 2010, registrando caídas entre el 2011:1 y el 2014:1. A partir del 2014:2, aunque avanzó en la recuperación, pronto volvió a contraerse. El 2017 mostró importantes oscilaciones en el IPI y el comercio interior de Cataluña. El comportamiento en el 2018 es similar, con variaciones poco sincrónicas de las series. En 2018:3, el comercio interior se dispara al 8%, mientras que el IPI cae a tasas ligeramente negativas.

**Gráfico 3.4. El comercio de bienes de Cataluña según mercados.**  
Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 3.4** recoge el comercio catalán en todos los mercados. Tras la crisis, entre el 2010:1 y el 2011:3, el comercio internacional avanzó con firmeza, superando al comercio interior. Desde el 2011:4 las exportaciones internacionales crecieron, salvo en el 2013:1 y 2013:4. Las exportaciones internacionales, desde el 2014:3 fueron alcistas, con tasas del 6,1% en 2015:1, del 8% en 2015:2 y algo superiores al 4,5% durante el 2015:3 y 4. Las importaciones internacionales retrocedieron a partir del 2011:4, registrando avances significativos desde 2013:4. Desde entonces, el ritmo importador es persistente, salvo el parón de 2016:3. Las exportaciones internacionales no habrían dejado de crecer desde el 2016:1. En 2017, las exportaciones internacionales crecieron fuertemente, sobre todo en la primera la mitad del año, superando a las importaciones. En el 2018 las importaciones internacionales crecen con fuerza (entre el 5-10%), mientras que las exportaciones internacionales lo hacen a ritmos más suaves (en torno al 2-3%). Las importaciones interregionales se estarían manteniendo planas desde el 2017:1.

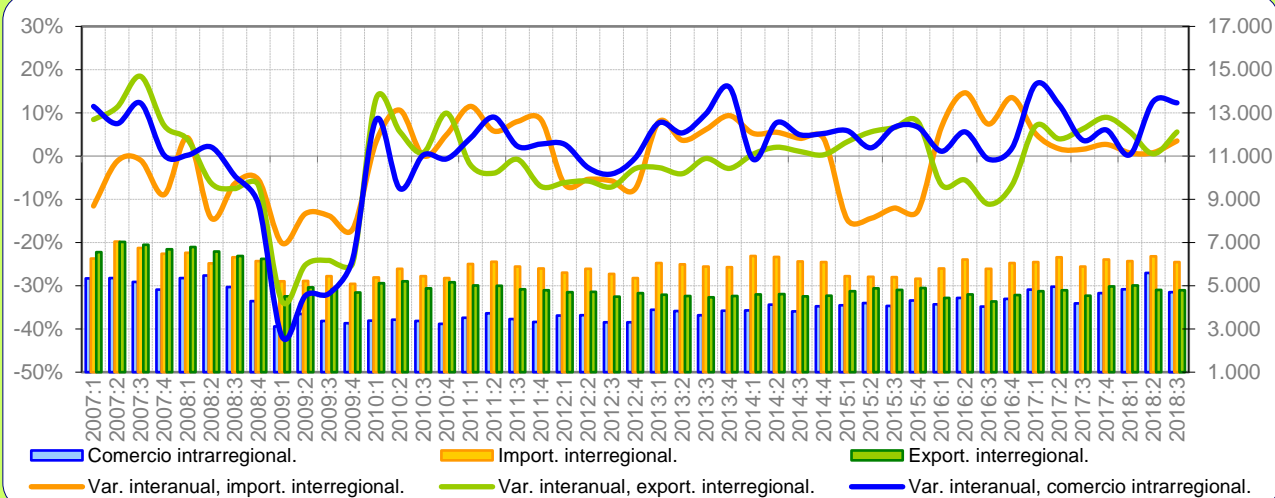
**Tabla 1.4. Distribución espacial del comercio de bienes de Cataluña.**

Millones de euros y tasas de variación interanuales	Propia CCAA (1)	EXPORTA A		IMPORTA DE		SALDO		PRODUCCIÓN EFECTIVA (1+2+3)
		ESPAÑA (2)	MUNDO (3)	ESPAÑA (4)	MUNDO (5)	ESPAÑA (2-4)	MUNDO (3-5)	
<b>Promedio 95-07</b>	36.472	42.533	33.845	23.120	49.812	19.413	-15.967	112.850
<b>Promedio 08-12</b>	35.805	43.804	50.930	23.536	68.637	20.268	-17.707	130.539
<b>Promedio 13-15</b>	34.817	38.177	61.045	21.728	71.926	16.449	-10.882	134.039
<b>2016</b>	36.527	36.776	65.142	19.904	77.627	16.871	-12.485	138.444
<b>T-1 2017</b>	9.360	9.616	17.448	5.057	21.793	4.560	-4.345	36.424
<b>T-2 2017</b>	9.699	9.826	17.576	5.185	21.327	4.641	-3.751	37.101
<b>T-3 2017</b>	8.873	9.174	16.744	4.922	20.113	4.252	-3.370	34.790
<b>T-4 2017</b>	9.895	9.821	17.879	5.059	21.373	4.762	-3.494	37.595
<b>2017</b>	37.826	38.438	69.647	20.223	84.606	18.215	-14.959	145.911
<b>T-1 2018</b>	10.032	9.961	18.236	5.058	22.414	4.903	-4.177	38.229
<b>T-2 2018</b>	9.827	9.702	18.422	5.247	23.014	4.455	-4.592	37.952
<b>T-3 2018</b>	9.956	9.461	16.947	4.940	21.499	4.520	-4.552	36.364
<b>2016 Var. anual</b>	-2,1%	-2,6%	2,0%	-6,1%	1,9%	1,7%	-1,6%	-0,4%
<b>T-1 2017</b>	6,7%	4,5%	11,5%	2,1%	14,5%	7,4%	-28,7%	8,3%
<b>T-2 2017</b>	8,4%	7,8%	3,6%	4,6%	5,6%	11,5%	-16,2%	5,9%
<b>T-3 2017</b>	-0,3%	2,0%	4,3%	0,7%	8,6%	3,6%	-36,9%	2,5%
<b>T-4 2017</b>	-0,1%	3,8%	8,6%	-0,9%	7,5%	9,2%	-2,1%	4,9%
<b>2017 Var. anual</b>	3,6%	4,5%	6,9%	1,6%	9,0%	8,0%	-19,8%	5,4%
<b>T-1 2018</b>	7,2%	3,6%	4,5%	0,0%	2,8%	7,5%	3,9%	5,0%
<b>T-2 2018</b>	1,3%	-1,3%	4,8%	1,2%	7,9%	-4,0%	-22,4%	2,3%
<b>T-3 2018</b>	12,2%	3,1%	1,2%	0,4%	6,9%	6,3%	-35,1%	4,5%

En las tasas de variación de los saldos, el color azul indica si en el primer período de la tasa había superávit, y el rojo si había déficit. El signo "+" indica que el saldo mejora (saldo más positivo o menos negativo), y el "-" que empeora (saldo menos positivo o más negativo). Ejemplos: un saldo deficitario en el primer período que pasa a positivo ("+" rojo); un saldo deficitario que pasa a más deficitario ("- rojo); un saldo positivo que pasa a menos positivo ("- azul); etc.

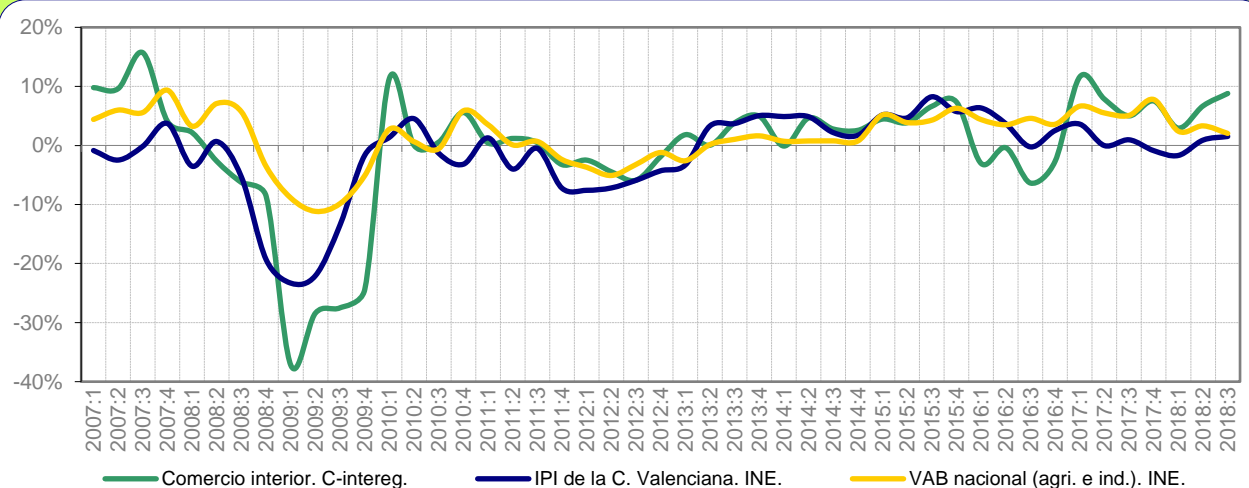
# Comunidad Valenciana

**Gráfico 1.4. Comercio interregional e intrarregional trimestral de C. Valenciana.**  
Millones de euros y tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 1.4** muestra la evolución del comercio de la comunidad valenciana intrarregional e interregional. Durante el 2009, todas las series sufrieron el impacto de la crisis. Durante 2010 se produjeron repuntes importantes, especialmente por el lado de las importaciones interregionales. Desde el 2011 y hasta finales del 2013 las exportaciones interregionales registraron tasas negativas, mientras que el flujo intra mantuvo tasas positivas, con la excepción del 2012:2 y 3. Durante el 2014, las tres series registraron tasas positivas. Sin embargo, en 2015, las importaciones interregionales se retrajeron de forma importante y no retomaron tono hasta el 2016. En media anual, los mayores incrementos del 2016 y 2017 se registraron en los flujos intrarregionales, con un 3,1% y un 8,7% respectivamente. En 2017 todas las series del comercio interregional presentaron tasas positivas, registrando los mayores crecimientos desde 2013 en el comercio intrarregional. Ya en 2018, tras un importante frenazo del comercio interregional en la primera mitad de año, en el 2018:3 volvió a crecer (en torno al 5%). Por otro lado, el comercio intrarregional se mantiene con crecimientos por encima del 10% en el último trimestre analizado.

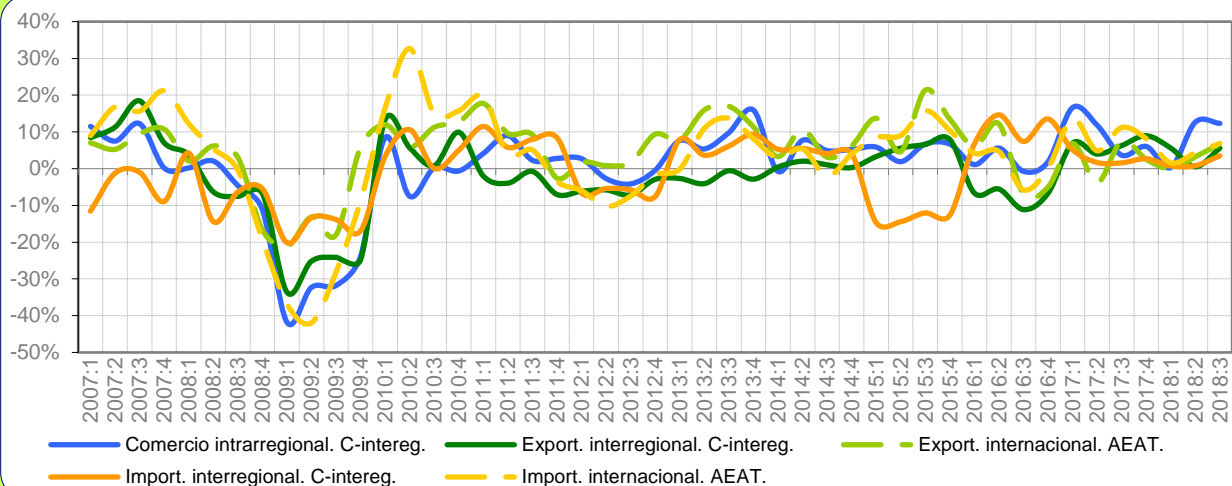
**Gráfico 2.4. El comercio interior de C. Valenciana y otros indicadores.**  
Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 2.4** presenta la evolución del comercio interior de la Comunidad Valenciana (intrarregional+exportaciones interregionales), junto a su IPI y su VAB de España (agricultura e industria). Todas las series registraron fuertes caídas entre el 2008:1 y 2009:4. Durante el 2010, el VAB autonómico mantiene el crecimiento más estable, mientras que el IPI sigue manteniendo síntomas de debilidad. El comercio interior repuntó en 2010:1, pero luego languidece hasta el 2013:1. Es precisamente a partir de 2013 cuando todas las series dan síntomas de una recuperación sostenida, recogiendo una evolución muy similar entre el IPI y el indicador de comercio interior. Desde el comienzo de 2017 IPI y comercio interior muestran una tendencia a la baja, que en el caso del IPI lo llevó a registrar tasas negativas en 2018:1. A partir de 2018:2 la tendencia se ha revertido al registrar un aumento cercano al 10% en el comercio interior, mientras que el IPI y el VAB crecen a ritmos del orden del 2-3%.

**Gráfico 3.4. El comercio de bienes de C. Valenciana según mercados.**

Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 3.4** recoge el comercio de la Comunidad Valenciana en todos los mercados. Tras la crisis, entre el 2010:1 y el 2011:3, el comercio internacional creció intensamente, por encima del comercio interior. Durante el 2012 las importaciones internacionales registraron tasas negativas consecutivas, mientras que las exportaciones internacionales prácticamente han registrado tasas positivas sin interrupción, con algunas excepciones puntuales en 2011:3, 2016:3 y 2017:2. Junto a la evolución muy expansiva del comercio internacional, el flujo intra-regional ha seguido una evolución también expansiva desde finales del 2010, con caídas en 2012:3, 2014:1 y 2016:3. Las exportaciones interregionales mantuvieron una evolución muy débil entre 2011 e inicios de 2014, con tasas negativas ininterrumpidas. A partir del 2014:1 registraron tasas positivas muy débiles hasta el 2015. En 2016 y 2017 y 2018:1 mantienen un perfil de crecimiento bajo tanto en el comercio interregional como en el internacional, algo lógico teniendo en cuenta lo apuntado en el Cuadro sobre el sector de la automoción. A partir de 2018:2 el comercio intra e inter muestran un perfil al alza.

**Tabla 1.4. Distribución espacial del comercio de bienes de C. Valenciana.**

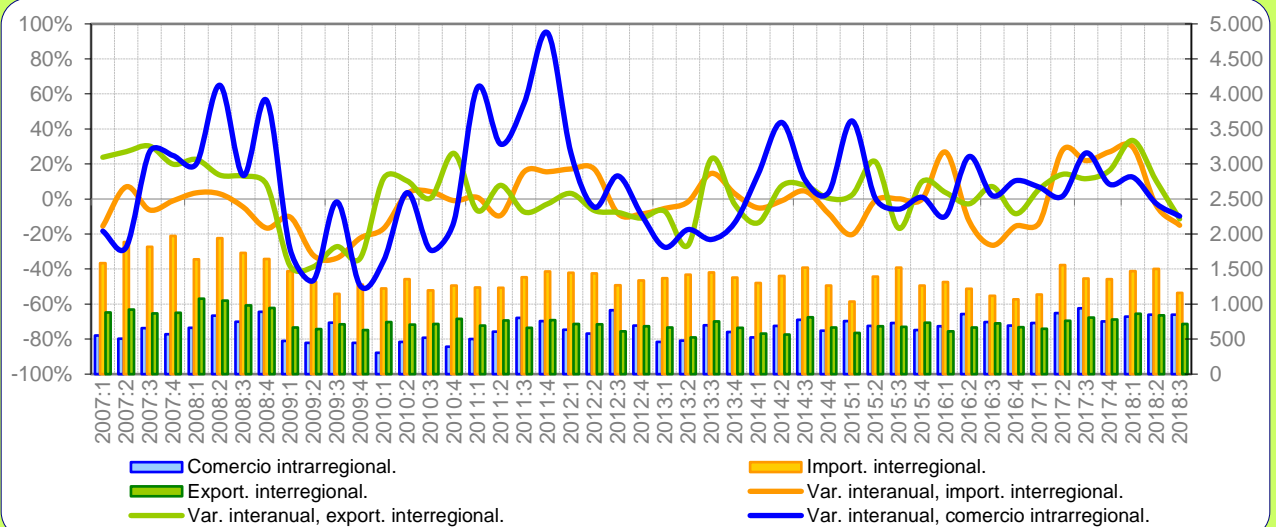
Millones de euros y tasas de variación interanuales	Propia CCAA (1)	EXPORTA A		IMPORTA DE		SALDO		PRODUCCIÓN EFECTIVA (1+2+3)
		ESPAÑA (2)	MUNDO (3)	ESPAÑA (4)	MUNDO (5)	ESPAÑA (2-4)	MUNDO (3-5)	
<b>Promedio 95-07</b>	14.962	20.039	15.115	22.113	13.595	-2.074	1.519	50.116
<b>Promedio 08-12</b>	14.959	20.705	19.234	22.812	19.807	-2.107	-572	54.898
<b>Promedio 13-15</b>	15.900	18.557	25.610	23.434	21.964	-4.877	3.645	60.067
<b>2016</b>	17.001	17.877	28.666	23.845	23.885	-5.968	4.781	63.543
<b>T-1 2017</b>	4.821	4.743	8.055	6.101	6.890	-1.358	1.165	17.618
<b>T-2 2017</b>	4.960	4.786	7.505	6.312	6.698	-1.526	806	17.250
<b>T-3 2017</b>	4.185	4.543	6.535	5.881	6.093	-1.339	442	15.262
<b>T-4 2017</b>	4.661	4.975	7.431	6.209	6.438	-1.234	992	17.066
<b>2017</b>	18.626	19.046	29.525	24.503	26.119	-5.457	3.406	67.197
<b>T-1 2018</b>	4.836	5.008	8.054	6.146	6.998	-1.137	1.055	17.898
<b>T-2 2018</b>	5.588	4.810	7.748	6.363	6.989	-1.553	759	18.146
<b>T-3 2018</b>	4.700	4.796	6.975	6.088	6.510	-1.292	466	16.471
<b>2016 Var. anual</b>	2,0%	-7,5%	1,6%	10,5%	0,9%	-165,8%	5,4%	-1,0%
<b>T-1 2017</b>	16,6%	7,0%	6,8%	5,2%	13,6%	0,7%	-20,9%	9,4%
<b>T-2 2017</b>	11,8%	4,0%	-3,8%	1,7%	4,9%	4,9%	-43,0%	2,4%
<b>T-3 2017</b>	3,7%	6,3%	7,5%	1,6%	11,2%	11,7%	-26,2%	6,1%
<b>T-4 2017</b>	6,0%	9,0%	2,6%	2,7%	8,2%	16,6%	-23,3%	5,3%
<b>2017 Var. anual</b>	9,6%	6,5%	3,0%	2,8%	9,4%	8,6%	-28,8%	5,8%
<b>T-1 2018</b>	0,3%	5,6%	0,0%	0,7%	1,6%	16,2%	-9,4%	1,6%
<b>T-2 2018</b>	12,7%	0,5%	3,2%	0,8%	4,3%	-1,7%	-5,8%	5,2%
<b>T-3 2018</b>	12,3%	5,6%	6,7%	3,5%	6,8%	3,5%	5,4%	7,9%

En las tasas de variación de los saldos, el color azul indica si en el primer período de la tasa había superávit, y el rojo si había déficit. El signo "+" indica que el saldo mejora (saldo más positivo o menos negativo), y el "-" que empeora (saldo menos positivo o más negativo). Ejemplos: un saldo deficitario en el primer período que pasa a positivo ("+" rojo); un saldo deficitario que pasa a más deficitario ("- rojo"); un saldo positivo que pasa a menos positivo ("- azul"); etc.

# Extremadura

**Gráfico 1.5. Comercio interior trimestral de Extremadura.**

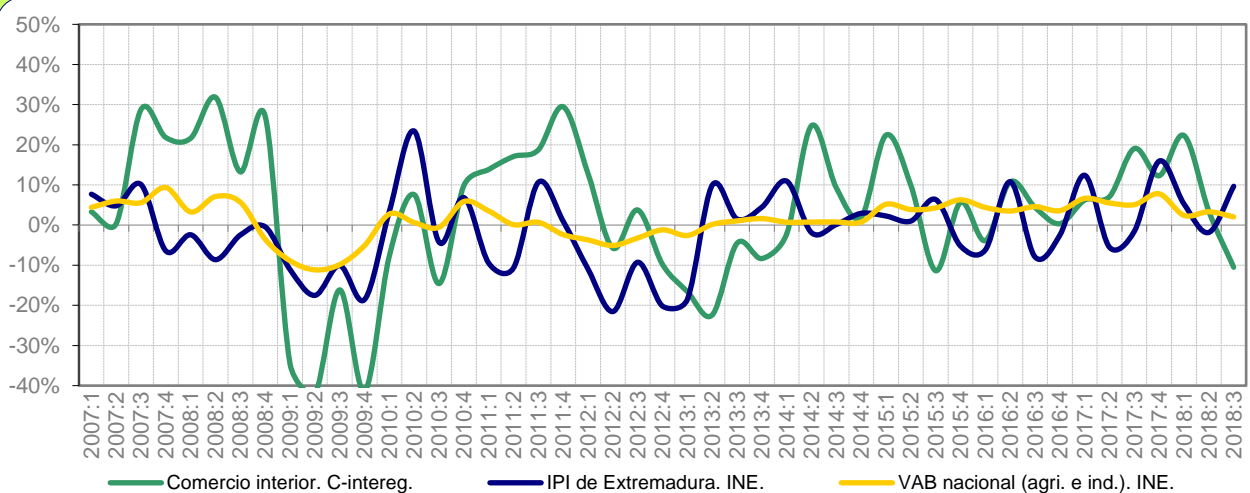
Millones de euros y tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 1.5** contiene la evolución del comercio intrarregional e interregional de Extremadura. Tras las caídas del 2009, la evolución de las series ha sido muy volátil. Las exportaciones interregionales fueron las primeras en crecer (2010:1), seguidas por el flujo intrarregional (2011:1) y las importaciones interregionales (2011:3). Entre el 2012:2 y el 2013:2 las exportaciones volvieron a resentirse. Posteriormente, su evolución ha sido cambiante, con repuntes entre 2013:2 y 2015:2. Las importaciones interregionales han sido más estables, con caídas (2012:3-2013:2) y repuntes (2016:1), pasando a deprimirse desde entonces. El flujo intrarregional, tras rebotes entre 2011:1-2012:1 y el 2014:2-2015:1, se mantuvo débil. En 2016 las series interregionales decrecieron. Al inicio del 2017 se apreciaron débiles crecimientos del comercio intrarregional (por debajo del 5%) e interregional (casi nulos), con tendencia a acelerarse con el transcurso del año, hasta valores del 20%. El 2018 muestra una tendencia a la baja que en el 2018:3 termina con tasas de variación negativas en todos los indicadores.

**Gráfico 2.5. El comercio interior de Extremadura y otros indicadores.**

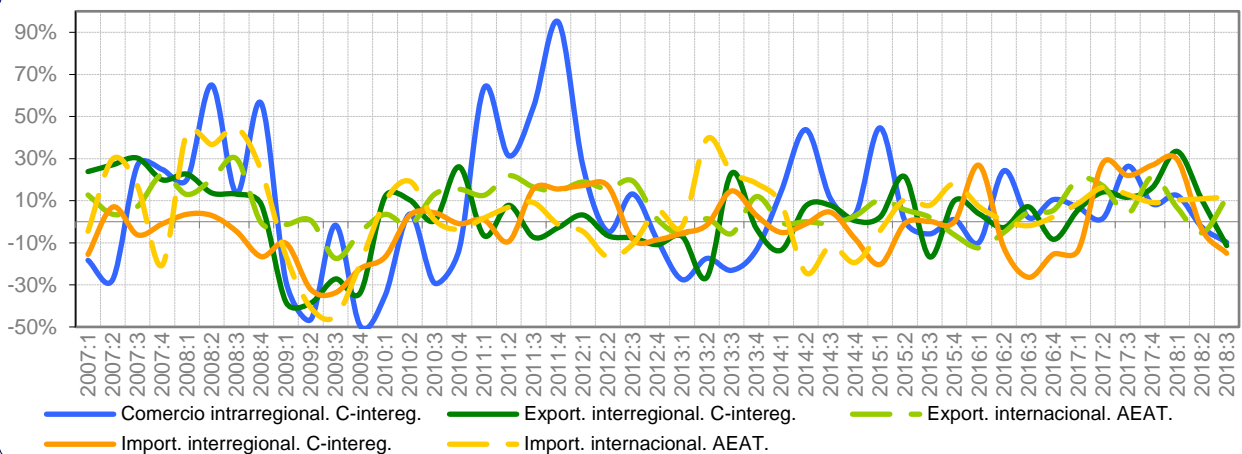
Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 2.5** presenta la evolución del comercio interior de Extremadura, junto con el IPI regional y el VAB nacional. El IPI comenzó a contraerse en 2007:4. En el 2009:1 lo hizo el comercio interior, registrando las mayores caídas. Entre el 2010:4 y 2012:1, el comercio interior recuperó parte de sus niveles, no tan clara fue la recuperación del IPI regional. Entre el 2012:2 y el 2014:1 el comercio interior volvió a resentirse. Entre el 2012:1 y el 2013:1 lo hizo el IPI. Con el 2014:2 el comercio interior volvió a recuperarse. Tras una caída en 2015:3, durante el 2016, ha seguido una senda muy cambiante, similar a la del IPI. Tanto en el 2017:2 y 2017:3 el comercio interior se habría disparado, mientras que el IPI registraba tasas negativas moderadas. En 2017:4 el indicador de comercio interior y el IPI apuntan en la misma dirección. En 2018:1 IPI y comercio interior comienzan con elevadas tasas de crecimiento que se "desinflan" a lo largo del año y lleva en el caso del comercio interior a registrar tasas de variación negativas.

**Gráfico 3.5. El comercio de bienes de Extremadura según mercados.**

Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 3.5** recoge el comercio de Extremadura en todos los mercados. Las exportaciones internacionales comenzaron a caer en 2008:4, mientras que las importaciones lo hicieron desde 2009:1. Entre el 2010:3 y el 2012:3, las exportaciones internacionales registraron sus mayores progresos. Desde el 2012:4 hasta el 2014:3, su trayectoria ha sido muy plana, salvo en 2013:4. En 2015:4, 2016:1 y 2016:2 volvió a resentirse. Desde el 2016:3 no ha dejado de crecer, registrando tasas importantes. Las importaciones internacionales crecieron en 2011, resintiéndose en 2012 y experimentaron un sorprendente dinamismo entre 2013:2 y 2014:1. Con el 2014:2 se desplomaron, y aunque entre el 2015:2-2016:1 crecieron con fuerza, desde entonces han mostrado signos de atonía. En 2017:1-2 han crecido con fuerza, registrando crecimientos del 16,2% y el 13,3% respectivamente. En 2017:3-4 todas las series se muestran dinámicas, especialmente los flujos dentro de España. El 2018:1 recogió una mejoría en todas las series, mientras que el 2018:2 y 2018:3 recoge un debilitamiento de todas las series del comercio interior (con caídas entre -9,8% y -15%), aunque las exportaciones e importaciones internacionales mantienen el tipo, con subidas del 11%.

**Tabla 1.5. Distribución espacial del comercio de bienes de Extremadura.**

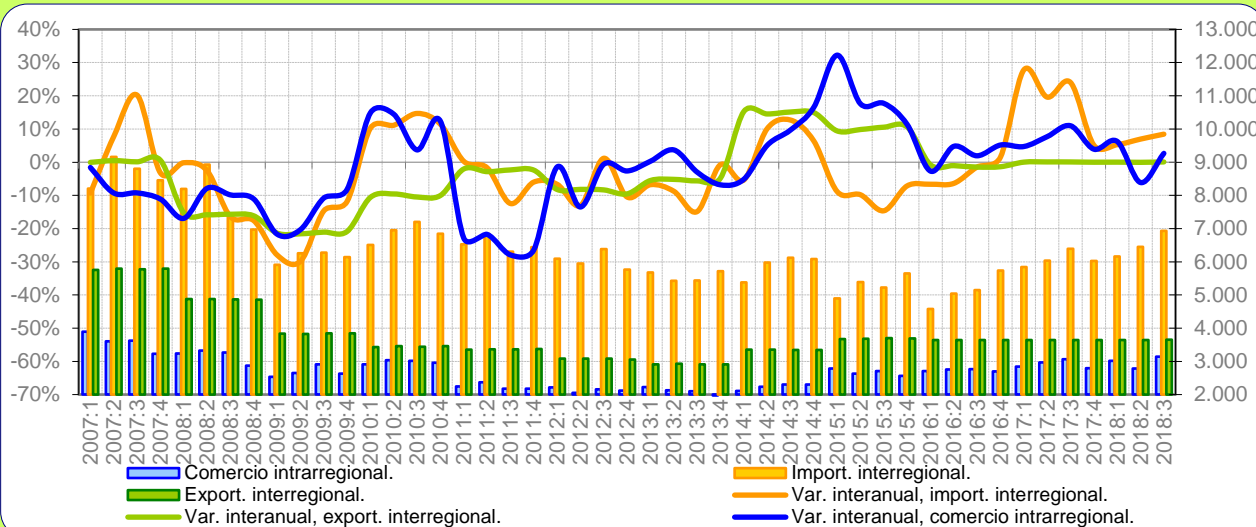
Millones de euros y tasas de variación interanuales	Propia CCAA (1)	EXPORTA A		IMPORTA DE		SALDO		PRODUCCIÓN EFECTIVA (1+2+3)
		ESPAÑA (2)	MUNDO (3)	ESPAÑA (4)	MUNDO (5)	ESPAÑA (2-4)	MUNDO (3-5)	
<b>Promedio 95-07</b>	1.566	2.188	805	4.962	483	-2.774	322	4.559
<b>Promedio 08-12</b>	2.478	3.055	1.362	5.604	1.043	-2.549	320	6.896
<b>Promedio 13-15</b>	2.550	2.637	1.687	5.439	1.053	-2.802	634	6.874
<b>2016</b>	2.979	2.672	1.689	4.719	1.077	-2.047	612	7.341
<b>T-1 2017</b>	730	646	412	1.135	297	-489	115	1.789
<b>T-2 2017</b>	870	760	536	1.558	308	-798	228	2.166
<b>T-3 2017</b>	941	808	499	1.364	288	-556	210	2.248
<b>T-4 2017</b>	753	780	495	1.357	310	-578	185	2.028
<b>2017</b>	3.294	2.994	1.942	5.414	1.203	-2.420	739	8.230
<b>T-1 2018</b>	821	862	440	1.470	328	-608	112	2.123
<b>T-2 2018</b>	848	838	507	1.501	341	-662	166	2.194
<b>T-3 2018</b>	849	716	555	1.160	323	-443	233	2.120
<b>2016 Var. anual</b>	6,2%	-0,4%	-1,8%	-9,5%	2,0%	19,1%	-7,9%	1,8%
<b>T-1 2017</b>	6,8%	5,6%	20,1%	-13,6%	8,8%	30,4%	63,9%	9,1%
<b>T-2 2017</b>	1,6%	14,1%	17,0%	27,9%	16,3%	-44,7%	18,0%	9,4%
<b>T-3 2017</b>	26,3%	11,6%	3,9%	21,9%	12,9%	-40,9%	-6,4%	15,3%
<b>T-4 2017</b>	8,5%	16,3%	21,4%	26,9%	9,1%	-44,9%	49,4%	14,4%
<b>2017 Var. anual</b>	10,6%	12,0%	15,0%	14,7%	11,7%	-18,2%	20,7%	12,1%
<b>T-1 2018</b>	12,5%	33,4%	6,7%	29,6%	10,3%	-24,5%	-2,6%	18,7%
<b>T-2 2018</b>	-2,6%	10,3%	-5,3%	-3,7%	10,9%	17,0%	-27,0%	1,3%
<b>T-3 2018</b>	-9,8%	-11,4%	11,3%	-15,0%	11,8%	20,3%	10,6%	-5,7%

En las tasas de variación de los saldos, el color azul indica si en el primer período de la tasa había superávit, y el rojo si había déficit. El signo "+" indica que el saldo mejora (saldo más positivo o menos negativo), y el "-" que empeora (saldo menos positivo o más negativo). Ejemplos: un saldo deficitario en el primer período que pasa a positivo ("+" rojo); un saldo deficitario que pasa a más deficitario ("- rojo); un saldo positivo que pasa a menos positivo ("- azul); etc.

# Comunidad de Madrid

**Gráfico 1.6. Comercio interior trimestral de la Comunidad de Madrid.**

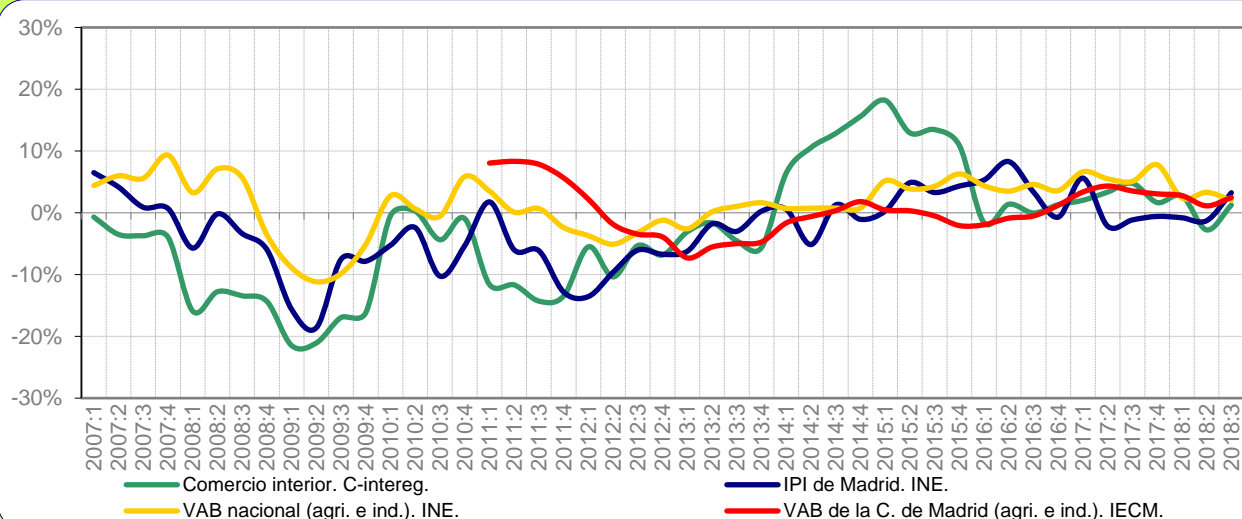
Millones de euros y tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 1.6** presenta la evolución del comercio de la Comunidad de Madrid dentro de España. Las mayores caídas se dieron entre el 2008 y el 2009, aunque el flujo intrarregional comenzó a caer en el 2007:1. En 2010 todas las series rebotaron, si bien las importaciones interregionales y los flujos intra lo hicieron con más fuerza. Las exportaciones alcanzan tasas positivas muy elevadas durante el 2014 y el 2015; las importaciones lo harán de forma más moderada. Desde inicios del 2016 las exportaciones han fluctuado suavemente alrededor del cero (2017:1, 0,2%; 2017:2, 0,9%) inferiores a las del resto de CCAA. Las importaciones interregionales han crecido desde el 2016:3, con un máximo en 2017:1 (19,9%) y valores muy elevados en 2017:2 (14,1%) y 2017:3 (18,9%). El flujo intrarregional tras crecer con fuerza entre el 2014:4-2015:3 y sufrir una caída en el 2016:1, ha vuelto a crecer desde el 2016:4. El 2017 se caracterizó por una tendencia positiva salvo en las exportaciones, que se han mantenido planas en torno al cero. En 2018:3 el comercio intra crece al 2,7%, las exportaciones siguen con crecimiento nulo y las importaciones crecen al 8,4%.

**Gráfico 2.6. El comercio interior de la Comunidad de Madrid y otros indicadores.**

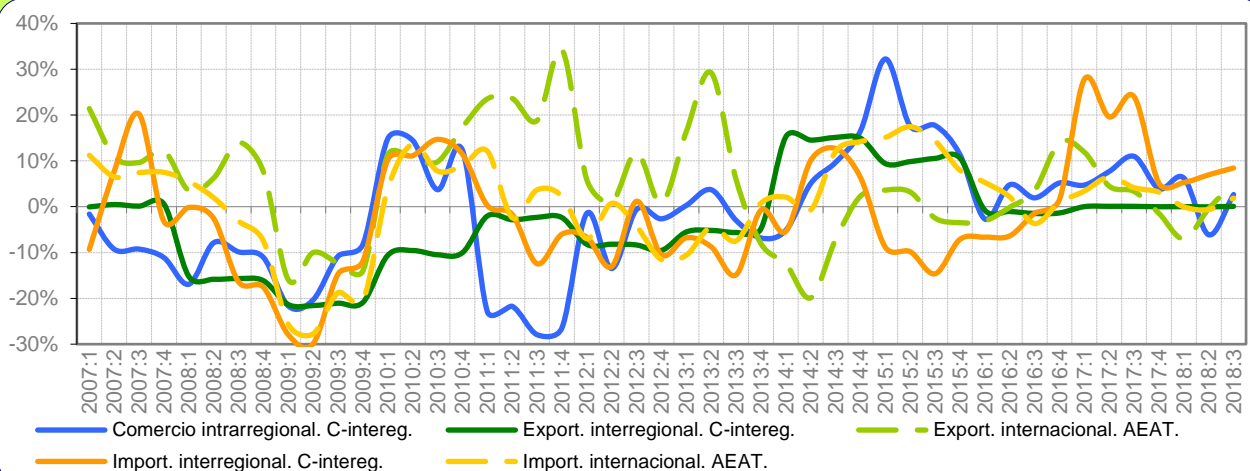
Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 2.6** muestra la evolución del comercio interior con origen en la Comunidad de Madrid, frente al IPI y el VAB regional y nacional (de agricultura e industria). Durante los inicios de la crisis, el indicador de comercio interior cayó primero (2007:1), seguido por el IPI (2008:1) y el VAB regional (2009:1). Durante el 2010:2–2012:1, de las series regionales, únicamente el VAB regional mostró signos de recuperación, con la excepción del IPI en el 2011:1. El comercio interior recobró fuerza con fuertes crecimientos en 2014-15. Durante los siguientes trimestres la evolución es moderada: 2016:3, 0%; 2016:4, 1,6%; 2017:1, 2,1%; 2017:2, 3,7%. El IPI evolucionó erráticamente: recuperó a partir del 2015:2; desde entonces y hasta finales del 2016 ha crecido; en el 2016:4 registraba una tasa de -0,5%, alcanzando un 5% en el 2017:1. Desde mediados de 2017 el comercio interior sigue una tendencia bajista hasta el 2018:3, donde ha recogido una tasa positiva similar a la del IPI y el VAB (bienes).



**Gráfico 3.6. El comercio de bienes de la Comunidad de Madrid según mercados.**  
Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 3.6** muestra el comercio de la Comunidad de Madrid en todos los mercados. Durante la crisis, el comercio internacional fue más estable que el intra-nacional. Desde el 2010:1 los flujos internacionales crecieron fuertemente, aunque las importaciones se recuperaron a ritmos menores, con caídas entre el 2011:2 y el 2013:3. A partir del 2013:4 las importaciones internacionales fueron más dinámicas que las exportaciones. Aquellas crecieron intensamente desde el 2014:3, aunque registraron caídas en el 2016:3 y el 2016:4. Las exportaciones cayeron entre el 2013:4-2014:3, recuperándose levemente entre el 2014:4 y el 2015:3, y volviendo a caer entre el 2015:4 y el 2016:2. Desde el 2016:3 han crecido. En 2017, las importaciones interregionales crecieron con fuerza (a ritmos cercanos al 20%), mientras que las exportaciones se mantuvieron con crecimientos prácticamente nulos. El comercio internacional mostró un importante dinamismo: las importaciones crecieron entre el 5 y el 10%. En el 2018 el comercio internacional muestra una tendencia positiva, con crecimiento del 5,1% en el caso de las exportaciones y del 1,9% en el de las importaciones. Sigue llamando la atención la evolución plana de las exportaciones interregionales desde el 2015:4.

**Tabla 1.6. Distribución espacial del comercio de bienes de la Comunidad de Madrid.**

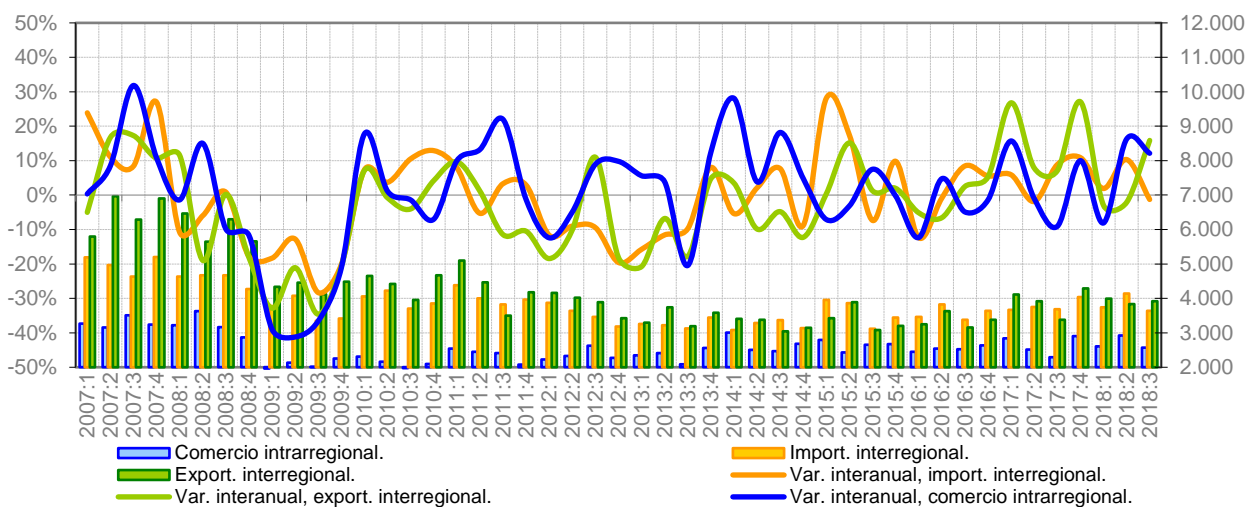
Millones de euros y tasas de variación interanuales	Propia CCAA (1)	EXPORTA A		IMPORTA DE		SALDO		PRODUCCIÓN EFECTIVA (1+2+3)
		ESPAÑA (2)	MUNDO (3)	ESPAÑA (4)	MUNDO (5)	ESPAÑA (2-4)	MUNDO (3-5)	
<b>Promedio 95-07</b>	12.201	19.682	13.408	25.092	40.236	-5.410	-26.828	45.291
<b>Promedio 08-12</b>	10.573	14.871	23.369	26.769	52.858	-11.898	-29.488	48.813
<b>Promedio 13-15</b>	9.351	13.264	28.760	22.324	52.054	-9.059	-23.295	51.374
<b>2016</b>	10.922	14.576	28.760	20.504	58.363	-5.928	-29.603	54.258
<b>T-1 2017</b>	2.840	3.644	7.625	5.847	15.002	-2.203	-7.378	14.108
<b>T-2 2017</b>	2.967	3.645	7.421	6.032	15.399	-2.386	-7.978	14.033
<b>T-3 2017</b>	3.065	3.647	7.101	6.388	14.483	-2.741	-7.382	13.813
<b>T-4 2017</b>	2.799	3.645	7.855	6.029	15.978	-2.383	-8.123	14.299
<b>2017</b>	11.671	14.582	30.001	24.296	60.862	-9.714	-30.861	56.254
<b>T-1 2018</b>	3.017	3.645	7.089	6.156	14.999	-2.511	-7.909	13.751
<b>T-2 2018</b>	2.786	3.644	7.390	6.452	15.309	-2.807	-7.918	13.820
<b>T-3 2018</b>	3.146	3.650	7.466	6.928	14.753	-3.278	-7.287	14.262
<b>2016 Var. anual</b>	2,2%	-1,2%	3,5%	-3,1%	1,1%	7,6%	1,1%	2,0%
<b>T-1 2017</b>	4,7%	0,0%	11,9%	27,8%	3,4%	-136,5%	4,1%	7,1%
<b>T-2 2017</b>	7,7%	0,1%	4,5%	19,6%	6,5%	-70,4%	-8,4%	3,9%
<b>T-3 2017</b>	11,0%	0,1%	3,3%	24,0%	4,1%	-81,9%	-5,0%	4,0%
<b>T-4 2017</b>	3,9%	0,0%	-1,5%	5,1%	3,2%	-14,1%	-8,1%	-0,1%
<b>2017 Var. anual</b>	6,9%	0,0%	4,3%	18,5%	4,3%	-63,8%	-4,2%	3,7%
<b>T-1 2018</b>	6,3%	0,0%	-7,0%	5,3%	0,0%	-14,0%	-7,2%	-2,5%
<b>T-2 2018</b>	-6,1%	0,0%	-0,4%	7,0%	-0,6%	-17,7%	0,8%	-1,5%
<b>T-3 2018</b>	2,7%	0,1%	5,1%	8,4%	1,9%	-19,6%	1,3%	3,3%

En las tasas de variación de los saldos, el color azul indica si en el primer período de la tasa había superávit, y el rojo si había déficit. El signo "+" indica que el saldo mejora (saldo más positivo o menos negativo), y el "-" que empeora (saldo menos positivo o más negativo). Ejemplos: un saldo deficitario en el primer período que pasa a positivo ("+" rojo); un saldo deficitario que pasa a más deficitario ("- " rojo); un saldo positivo que pasa a menos positivo ("- " azul); etc.

# País Vasco

**Gráfico 1.7. Comercio interregional e intrarregional trimestral del País Vasco.**

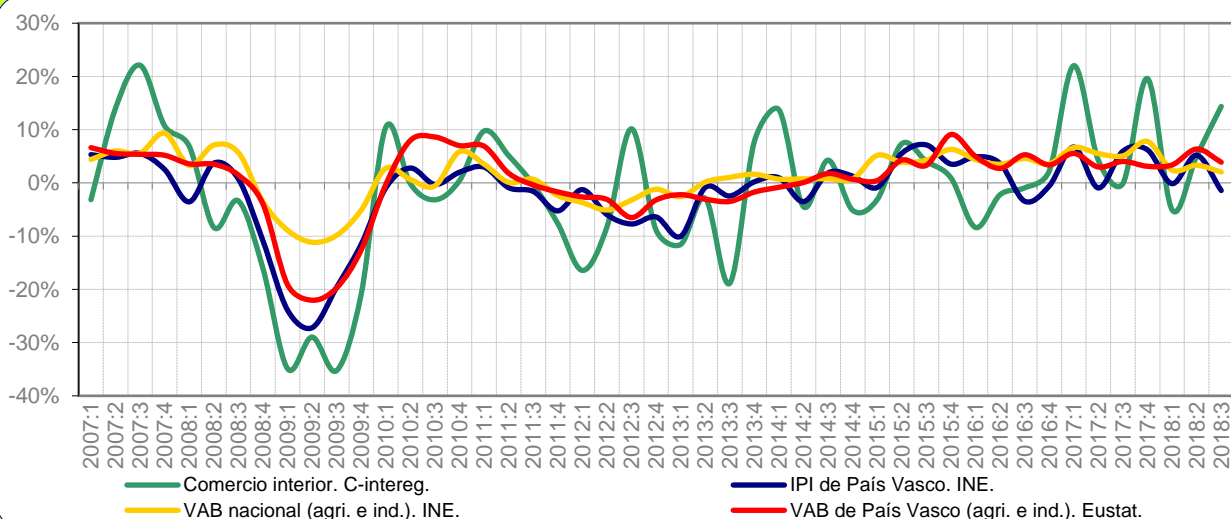
Millones de euros y tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 1.7** recoge la evolución del comercio vasco con el resto de España. Entre el 2008:3-2009:4 se dieron las caídas más acusadas, especialmente en el flujo intrarregional. Sólo las importaciones interregionales crecieron durante todo el 2010; durante el 2011 lo hizo el flujo intrarregional. En 2012:1 todas las series mostraron caídas importantes, con un repunte en 2012:3 de las exportaciones, y entre el 2012:3-2013:2 para el intrarregional. En 2013:3 todas las series cayeron. Desde el 2013:4 las importaciones se han movido entre tasas positivas, con algunas caídas puntuales, mientras que las exportaciones se contrajeron en 2014:2, 2014:4, 2016:1 y 2016:2, y crecieron en 2015:2 y 2017:1. El flujo intrarregional recuperó intensidad entre el 2013:4-2014:1, aunque registro nuevas caídas entre 2014:2-2016:1, con un repunte positivo en el 2016:2. En 2017:1 y 3 las series muestran importantes crecimientos, mientras que en 2017:2 y 4 experimentan caídas o bajos crecimientos. En 2018, tras un primer trimestre bastante flojo, en el 2018:3 las exportaciones interregionales se dispararon por encima del 15% y el comercio intrarregional por encima del 10%.

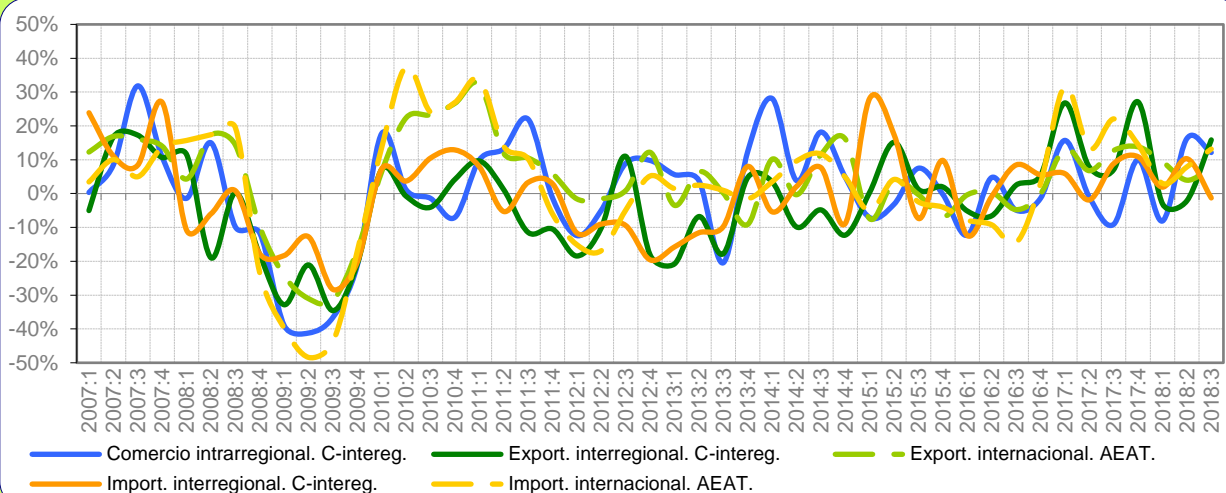
**Gráfico 2.7. El comercio interior de País Vasco y otros indicadores.**

Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 2.7** recoge el comercio interior (comercio intrarregional y exportaciones interregionales), el IPI y el VAB (agricultura e industria) del País Vasco. El comercio y el IPI fueron las series con mayores caídas en 2009. Como es habitual, el VAB vasco es la serie más estable. Desde el 2011:4, todas las series volvieron a contraerse, siendo el indicador de comercio la más afectada (2012:1). Durante el 2013:2 y el 2015:1 el IPI se estancó. Desde entonces ha vuelto a crecer firmemente. El comercio interior registró fuertes caídas (2012:1; 2012:4; 2013:3), seguido de un intenso repunte en 2013:4, 2014:1 y en 2014:3. Desde el 2016:4 ha vuelto a crecer intensamente, alcanzando un 20,6% en 2017:1, y un 3,5% en 2017:2. La moderación observada en el 2017:2 por las otras series es similar. En 2017:3 el comercio interior cae, mientras que en 2017:4 se disparó rozando una tasa del 20%. El comercio interior se disparó en el 2018:3 (en torno al 15%), mientras que el IPI y el VAB se mantienen con crecimientos moderados.

**Gráfico 3.7. El comercio de bienes del País Vasco según mercados.**  
Tasas de variación interanuales.



El **Gráfico 3.7** presenta el comercio vasco en todos los mercados. A partir del 2008:4, los flujos internacionales cayeron intensamente, especialmente las importaciones. Desde el 2010:1 el comercio internacional creció fuertemente. En 2011:4 las importaciones volvieron a decrecer, mientras que a partir del 2013:4 oscilaron entre tasas positivas y negativas, especialmente intensas entre el 2016:1-3. Desde el 2016:4 han vuelto a crecer. Las exportaciones internacionales fueron algo más dinámicas. Aunque cayeron con intensidad en 2013:1 (-3,5%) y 2013:4 (-9,1%), repuntaron en 2014:1 (10,1%) y 2014:3-4 (11,5% y 16,1% respectivamente). Desde 2015:1 (-7,4%) las exportaciones internacionales han mantenido suaves tasas negativas, con importantes crecimientos en el 2017:1 (13,3%) y el 2017:2 (5,5%). En 2018:3 las exportaciones internacionales crecieron un 7,9%, mientras que las importaciones internacionales crecieron el 13,2%. En dicho trimestre sólo las importaciones interregionales perdían fuerza hasta un -1,3%.

**Tabla 1.7. Distribución espacial del comercio de bienes de País Vasco.**

Millones de euros y tasas de variación interanuales	Propia CCAA (1)	EXPORTA A		IMPORTA DE		SALDO		PRODUCCIÓN EFECTIVA (1+2+3)
		ESPAÑA (2)	MUNDO (3)	ESPAÑA (4)	MUNDO (5)	ESPAÑA (2-4)	MUNDO (3-5)	
<b>Promedio 95-07</b>	9.072	17.673	11.616	14.103	10.527	3.570	1.088	38.360
<b>Promedio 08-12</b>	9.743	18.377	18.911	15.811	16.195	2.565	2.716	47.030
<b>Promedio 13-15</b>	10.214	13.462	21.666	13.438	16.634	24	5.032	45.342
<b>2016</b>	10.159	13.411	21.615	14.311	15.583	-900	6.032	45.185
<b>T-1 2017</b>	2.838	4.117	5.868	3.668	4.764	449	1.104	12.823
<b>T-2 2017</b>	2.519	3.918	6.271	3.755	4.663	164	1.608	12.708
<b>T-3 2017</b>	2.296	3.379	5.713	3.682	4.495	-303	1.218	11.388
<b>T-4 2017</b>	2.901	4.289	6.257	4.034	4.773	255	1.484	13.447
<b>2017</b>	10.553	15.705	24.109	15.139	18.695	565	5.413	50.366
<b>T-1 2018</b>	2.608	3.995	6.421	3.738	4.907	257	1.514	13.024
<b>T-2 2018</b>	2.928	3.834	6.519	4.142	5.030	-308	1.490	13.282
<b>T-3 2018</b>	2.574	3.916	6.163	3.635	5.086	281	1.076	12.653
<b>2016 Var. anual</b>	-3,8%	-1,4%	-1,1%	-0,5%	-7,3%	-14,8%	19,5%	-1,8%
<b>T-1 2017</b>	15,7%	26,8%	13,3%	5,9%	31,8%	307,8%	-29,3%	17,9%
<b>T-2 2017</b>	-1,0%	7,9%	6,8%	-1,9%	13,3%	184,4%	-8,5%	5,5%
<b>T-3 2017</b>	-9,1%	7,1%	12,7%	8,8%	22,1%	-33,4%	-12,1%	6,0%
<b>T-4 2017</b>	10,0%	27,1%	13,8%	10,9%	14,5%	196,9%	11,8%	16,8%
<b>2017 Var. anual</b>	3,9%	17,1%	11,5%	5,8%	20,0%	162,8%	-10,3%	11,5%
<b>T-1 2018</b>	-8,1%	-3,0%	9,4%	1,9%	3,0%	-42,8%	37,1%	1,6%
<b>T-2 2018</b>	16,2%	-2,1%	4,0%	10,3%	7,9%	-288,2%	-7,4%	4,5%
<b>T-3 2018</b>	12,1%	15,9%	7,9%	-1,3%	13,2%	192,7%	-11,6%	11,1%

En las tasas de variación de los saldos, el color azul indica si en el primer período de la tasa había superávit, y el rojo si había déficit. El signo "+" indica que el saldo mejora (saldo más positivo o menos negativo), y el "-" que empeora (saldo menos positivo o más negativo). Ejemplos: un saldo deficitario en el primer período que pasa a positivo ("+" rojo); un saldo deficitario que pasa a más deficitario ("- rojo); un saldo positivo que pasa a menos positivo ("- azul); etc.

## Anexo Metodológico.

### Breve descripción de la metodología.

- El presente informe recoge la información más destacada procedente de la primera estimación del comercio intrarregional e interregional a nivel trimestral realizada en España hasta la fecha (Gallego et al. 2010).
- Para ello, en paralelo al procedimiento de estimación de la base de comercio de bienes a nivel anual (Llano et al. 2008a. 2008b. 2010), se han estimado los correspondientes vectores de comercio intrarregional e interregional de cada Comunidad Autónoma con el Resto de España, estimando para ello los flujos emitidos y recibidos en unidades físicas (Tm.) y monetarias (Euros). Por motivos de espacio este informe se centra exclusivamente en el análisis de los flujos en unidades monetarias.
- La metodología utilizada entronca con los trabajos previos sobre interpolación temporal y estimación de magnitudes trimestrales en España, haciendo uso de los métodos de interpolación de carácter uni-variante y multi-variantes (Chow-Lin y Denton) más eficientes para cada una de las Comunidades Autónomas según los indicadores disponibles y los comportamientos específicos de los residuos.
- La trimestralización del comercio descansa fundamentalmente sobre el uso de indicadores de alta frecuencia relativos a los movimientos intra e interregionales de mercancías en España (carretera y barco fundamentalmente). Como consecuencia se aporta una nueva familia de indicadores "puros" que pueden ser comparados con otros indicadores habituales del análisis coyuntural regional (VAB, IPI's, consumo eléctrico...).
- Los datos relativos al comercio internacional proceden de la trimestralización de los datos mensuales aportados por la Dirección General de Aduanas de la Agencia Española de Administración Tributaria (AEAT). Nótese que mediante la suma del comercio interior (intra + interregional) y el internacional se dispondría de un indicador adicional sobre la producción de bienes en cada una de las regiones para cada trimestre.

### Referencias Bibliográficas.

- Gallego. N. Llano C., Pérez. J. (2010). El comercio interregional trimestral de bienes en España: metodología y primeros resultados. Documento de Trabajo. Instituto L.R. Klein. Marzo.
- Llano C., Esteban. A., Pérez. J., Pulido. A. (2008a): "[La base de datos C-interreg sobre el comercio interregional de bienes en España \(1995-2006\): metodología](#)". Documento de Trabajo. Instituto L.R. Klein. Septiembre.
- Llano C., Esteban. A., Pérez. J., Pulido. A. (2008b): "[Metodología de estimación de la base de datos C-interreg sobre el comercio interregional de bienes en España \(1995-05\)](#)". *Economiaz*. Nº 69. Vol:III. pp. 244-270.
- 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.

### Definiciones y claves interpretativas.

**Exportación (e importación) interregional:** flujos de mercancías con origen (destino) en una Comunidad Autónoma diferente a la de destino (origen).

**Comercio intrarregional:** flujos de mercancías con origen y destino en la misma Comunidad.

**Total exportaciones interregionales:** suma de todas las exportaciones interregionales con origen en una Comunidad y destino en el resto.

**Comercio interior:** suma del comercio intrarregional y exportaciones interregionales con origen en una Comunidad.

**Comercio internacional:** flujos de bienes entre una Comunidad y el resto del mundo excluido el resto de España.

**Saldo comercial interregional:** diferencia entre las exportaciones e importaciones interregionales de una Comunidad Autónoma.

**IPI:** Índice de Producción Industrial (INE).

**VAB nacional:** Valor Añadido Bruto nacional del sector agrario e industrial a precios de mercado (Contabilidad Nacional Trimestral del INE)

**VAB regional:** Valor Añadido Bruto del sector agrario e industrial a precios de mercado para aquellas Comunidades Autónomas que lo estiman con periodicidad trimestral. Cada serie corresponde a una fuente diferente.

**Producción efectiva:** la suma del comercio intra y las exportaciones interregionales e internacionales de una Comunidad equivale a la producción efectiva de sus sectores productores de bienes (agricultura + industria).

**Nota importante:** las cifras de comercio interregional trimestral no incluyen el comercio de la rama R16 de C-interreg (Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua). Dicha rama sí está incluida en los datos anuales de C-interreg habitualmente utilizados en los análisis estructurales del Proyecto. Según la metodología, los datos trimestrales del período 1995-2016 son compatibles con los datos anuales. Los datos de comercio interregional del período 2017-2018 no cuentan con restricción anual, y son considerados como una *predicción* dentro del período histórico. Sin embargo, los datos de comercio internacional y VAB son definitivos.