

LA RELEVANCIA DE LA AUTOMOCIÓN EN EUSKADI EN CONTEXTO

Posted on 23/07/2025 by Xabier Gangoiti

El sector de la automoción está en permanente actualidad. En septiembre de 2024, Volkswagen anunció el posible cierre de algunas fábricas en Alemania ([cosa que no había sucedido nunca](#)), causando [la mayor huelga en la historia de la compañía](#), de unos 100.000 trabajadores. Mientras tanto, la mayor apuesta para desarrollar un competidor europeo en el mercado de las baterías eléctricas [se declaraba en quiebra a inicios de 2025](#).

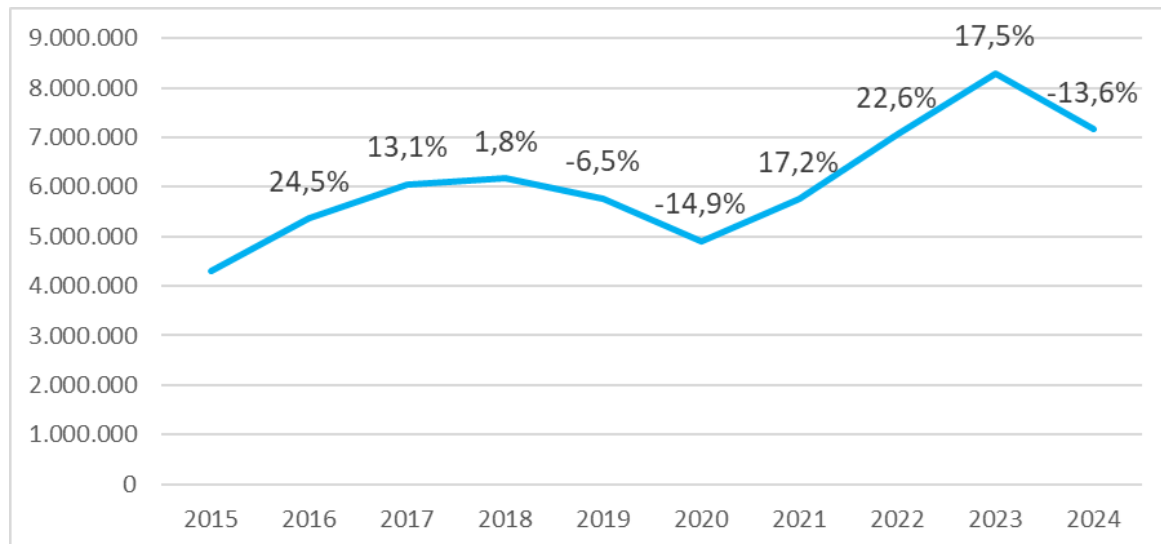
En Euskadi, en particular, vivimos todos los acontecimientos que le rodean con especial atención porque afecta directamente a nuestro tejido empresarial. En mayo, el conflicto laboral en Bridgestone (Basauri) se terminó [saldando con 232 salidas](#). [Mercedes-Benz España ha sufrido una reducción de beneficios del 70%](#), coincidiendo con la reducción de la producción de su fábrica de Vitoria-Gasteiz.

Pero, ¿qué proporción de nuestra actividad supone realmente el sector de automoción?. En un sentido amplio, el sector de la automoción no se reduce a los fabricantes de coches o piezas. Incluye a los proveedores de todos aquellos bienes y servicios que solo existen en la medida en que el vehículo privado es el principal medio de transporte. La construcción de autopistas, la extracción y refinación de petróleo, gran parte de los seguros e incluso la construcción de ciertas áreas suburbanas o ciudades dormitorio son actividades que están íntimamente ligadas a la centralidad del automóvil en la realidad socioespacial. Cuantificar el peso de este ecosistema es una tarea ciertamente compleja.

Según la fuente, los datos relativos al peso de la automoción en la economía vasca varían considerablemente. Desde el Gobierno Vasco estiman que supone [un 25% del PIB de la CAPV](#) otros matizan esa cifra y hablan de cifras en torno al 35% del PIB industrial (un 8,75% del PIB). Una estimación conservadora contando *únicamente* las exportaciones de vehículos y componentes (descontando las importaciones), el gasto de los hogares asociado al automóvil y la inversión de fabricantes de coches situaría la relevancia del sector en torno al 10,4% del PIB para el año 2023.

Su protagonismo sobre el total de las exportaciones es también notorio: en torno a un cuarto de todos los bienes exportados son automóviles y componentes, cifra que en el caso de Araba se eleva a más de la mitad. Euskadi tiene también un saldo positivo a este respecto: las exportaciones son casi seis veces más grandes que las importaciones.

Seguramente, aún falte por hacer investigaciones específicas en torno a la importancia real del sector de la automoción en el PIB y abordar el alcance del sector en Euskadi desde un punto de vista más holístico. Entender la automoción no solamente como un sector económico más sino como un sistema interrelacionado, en línea con importantes referencias académicas en el ámbito como [Giulio Mattioli](#) o [John Urry](#). En todo caso, todas estas proporciones son suficientes para corroborar la importancia de (y la dependencia hacia) el sector automovilístico en la CAPV, al igual que sucede también en Navarra.



Evolución de las exportaciones de automóviles en la CAPV (miles de euros y variación % interanual), 2015-2024. **Fuente:** Eustat.

El ecosistema de la automoción es, por tanto, un eje central de la economía vasca. La cercanía geográfica del conjunto de eslabones de la cadena de valor en Euskadi y [su integralidad](#) (desde materia prima, fabricantes de bienes de equipo, hasta matriceros y mecanizadores, pasando por universidades, centros de investigación, consultorías, ingenierías, etc.) son un activo que ha facilitado el crecimiento en el sector, ahorrando costes asociados al transporte en la cadena de valor y favoreciendo las economías de aglomeración.

Este elevado grado de concentración geográfica, que tan buenos resultados ha proporcionado, también multiplicaría los efectos negativos de una eventual crisis sistémica en el sector donde la escasez de oferta en una rama podría causar un *efecto dominó* en el resto de la automoción. Su elevada intensidad en capital y costes de capital fijo hacen que, en un contexto de crisis, invertir en el sector bajo condiciones de incertidumbre sea incluso más arriesgado (y precedentes como el de Nortvolt no tranquilizan a los inversores en ese sentido).

Los próximos años serán testigo de profundos cambios en la geografía productiva de la automoción, en los que un número creciente de empresas asiáticas se instalará en territorio europeo, mientras que los competidores locales tratarán de sobrevivir en el mercado del vehículo eléctrico y sus componentes, destinado a crecer en relevancia siempre que no haya cambios políticos en sentido populista *à la Trump* en la UE.

Los profesionales en políticas públicas, expertos del sector privado, administraciones públicas, etc. hacen bien monitorizando al minuto el estado de salud del sector automovilístico en tanto contiene muchos de los secretos de la estabilidad económica en un entorno como la CAPV. Lo único claro es que el futuro del propio continente europeo en general, y de Euskadi en particular se encuentra íntimamente ligado al futuro del sector de automoción. Conocer su realidad y anticiparse a los cambios puede ser la única receta.

