

## El comercio exterior de Asturias en un contexto internacional de incertidumbre

Lorena García Alonso

**Más información en:**

Página web de REGIOlab: <http://regiolab>

Página del Observatorio Regional – REGIOlab: <http://regiolab.es/observatorio>

En los últimos cinco años, las cadenas de suministro mundiales han enfrentado sucesivas crisis que han complicado el comercio internacional. A ello se suma en 2025 la política comercial errática de Estados Unidos, caracterizada por el proteccionismo y el uso de aranceles con fines políticos, que ha aumentado la incertidumbre global. Ante ello, España puede reforzar su resiliencia apostando por el mercado único europeo, acortando cadenas de valor dependientes del exterior, fortaleciendo alianzas con socios afines y diversificando mercados.

En este contexto, las exportaciones de Asturias cayeron un 8 % y las importaciones crecieron un 1 % en 2024. A lo largo de los primeros meses de 2025 se observa un mal comportamiento de ambos flujos, en sintonía con lo que sucede en el conjunto del país. Europa sigue siendo el principal destino de las ventas regionales al exterior (72 %), seguida por Asia y América Latina. Concretamente, los principales destinos de las exportaciones asturianas continúan siendo Alemania, Francia e Italia. Y las principales partidas siguen vinculadas a las semifabricas y los bienes de equipo.

A lo largo del último lustro, y por muy diversas razones (pandemia, incremento de los costes, accidentes, conflictos bélicos, amenaza de piratería...), las cadenas de suministro han tenido que adaptarse a sucesivos escenarios internacionales adversos, que complican la organización de la producción y el comercio a nivel mundial. A estas tensiones, este año se ha sumado un nuevo obstáculo: la errática política comercial de los EE.UU.

Superado el colapso del transporte marítimo internacional provocado por el COVID en 2020, y extendido a lo largo de 2021, el Canal de Suez se convirtió en el punto negro de las redes de suministro. A lo largo de 2024, cientos de buques se desviaron de sus rutas tradicionales, y evitaron este paso bordeando el cabo de Buena Esperanza para conectar los principales puertos europeos con el sureste asiático. El resultado es un aumento significativo de los costes, tanto en términos monetarios como de tiempos de viaje, así como de las emisiones de gases y de partículas contaminantes.

A estos problemas, cuya solución no se prevé en el corto plazo, hay que añadir el aumento de la congestión portuaria observada a lo largo de los últimos meses en puertos clave para el comercio internacional. Esto está generando tensiones en las principales cadenas logísticas, que recuerdan a lo ya vivido en 2021 y 2022: volatilidad de las tarifas y menor fiabilidad en las entregas en las principales rutas Este-Oeste. En este caso concreto, con las vinculadas a la región de Asia del Norte (Shangai, Qingdao o Busan). Esta situación es fruto de una combinación de factores, entre los que destaca la reorganización de rutas, tanto por la reconfiguración de las alianzas entre las grandes navieras como por el desvío de otras para evitar el paso por el Mar Rojo. Asimismo, el aumento del tamaño de los buques dificulta su atención en los puertos cuando su llegada no está perfectamente sincronizada, a lo que se suman la escasez de espacio y de mano de obra especializada, así como los cuellos de botella que se forman en los enlaces con los modos de transporte terrestre que han de dar salida a los flujos de mercancía. Todo ello ha dado como resultado el aumento de la incertidumbre en materia logística.

Los continuos vaivenes de la política comercial de los EE.UU. habidos a lo largo de los últimos meses, de carácter extremadamente intervencionista y unilateral, contribuyen a acrecentar esta incertidumbre. La doble estrategia de estimular la economía nacional mediante la protección de sus mercados, así como de alcanzar otros objetivos políticos a través del uso arbitrario de los aranceles, está generando fuertes tensiones entre sus socios comerciales tradicionales, que han de reducir sus márgenes de ganancia y buscar clientes alternativos en un contexto de guerras comerciales cruzadas, más o menos reconocidas. No obstante, lo observado a lo largo de la primera mitad de 2025, indica que son las propias empresas importadoras estadounidenses las que, mayoritariamente, han absorbido el grueso del incremento de los costes arancelarios habido hasta entonces. Una posible explicación es que estas empresas hayan fijado sus precios de venta atendiendo al stock acumulado antes de la subida de los aranceles. Si esto es así, cabe esperar que el encarecimiento de los productos importados se repercuta a sus consumidores a lo largo de los próximos meses, estimulando la inflación en EE.UU. y provocando, entonces sí, la caída de sus compras en el exterior.

La aparente improvisación de la estrategia comercial de EE.UU., unida a la volatilidad de los sucesivos acuerdos alcanzados con sus diferentes interlocutores, impide prever la evolución del comercio internacional, incluso en el corto plazo, debido a que la incertidumbre puede ser más desestabilizadora que los propios aranceles. En este contexto de desconcierto, en el que incluso se ha cuestionado la legitimidad de la Organización Mundial de Comercio para hacer valer los acuerdos internacionales alcanzados en su seno, se impone la necesidad de apostar por aquello que nos hace más resilientes. En el caso del comercio exterior de España: el mercado único de

la UE y su política comercial común. Esto conlleva acortar las cadenas de valor más dependientes de países no comunitarios, fortalecer vínculos con los países más afines (no sólo en lo económico, sino también en lo socio-político) y diversificar entre ellos nuestros mercados (tanto de origen/importaciones como de destino/exportaciones). La adopción de estas medidas implica retroceder en el camino emprendido en los años noventa hacia la globalización y, por tanto, un aumento de los costes y una previsible contracción de los flujos de comercio internacional. A cambio, la contrapartida esperada es la ganancia en términos de seguridad geoestratégica.

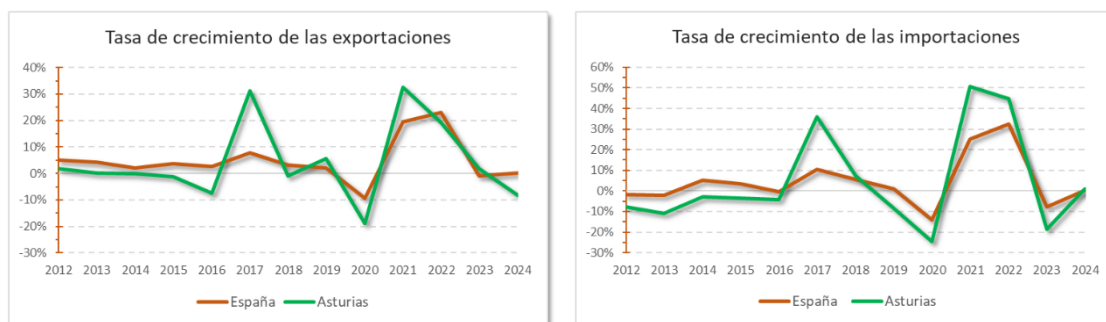
### Evolución reciente de nuestro comercio exterior

La exportación de bienes equivale a algo más de dos terceras partes del total de exportaciones de España, lo que supone cuatro puntos porcentuales menos que en 2015. En cambio, las exportaciones de servicios han crecido notablemente a lo largo de este periodo, especialmente los no turísticos, entre los que destaca la evolución de los servicios intensivos en tecnología.

La caída relativa de las exportaciones de bienes se produce principalmente en el ámbito de las manufacturas (y dentro de éstas, en las de tecnología media-alta). No obstante, en términos absolutos, se produjo un muy importante crecimiento de las ventas al exterior de este tipo de bienes a lo largo de los diez últimos años (44,5%), y su peso respecto al PIB se ha mantenido en el entorno del 20%.

En términos generales, la evolución reciente del comercio exterior nacional no mantiene el ritmo de crecimiento previo a la pandemia. Si bien los datos de 2024 son aún provisionales, muestran un estancamiento tanto en las ventas como en las compras al exterior del conjunto del país. En el caso de Asturias, los datos son aún más alarmantes, y reflejan un retroceso importante en las exportaciones de bienes (-8%). Las importaciones, sin embargo, sí presentan un ligero crecimiento (1%), aunque conviene recordar que en 2023 se habían desplomado respecto a 2022. En la Figura 1 se puede observar dicha evolución a lo largo de los últimos años.

Figura 1. Evolución reciente del comercio exterior en España y Asturias (en valor)



Fuente: elaboración propia a partir de datos de DataComex, de la Secretaría de Estado de Comercio.

Durante este periodo, la tasa de cobertura comercial<sup>1</sup> de Asturias estuvo mayoritariamente por encima del 100%, mientras que la nacional osciló en torno al 90%. Concretamente, en 2024,

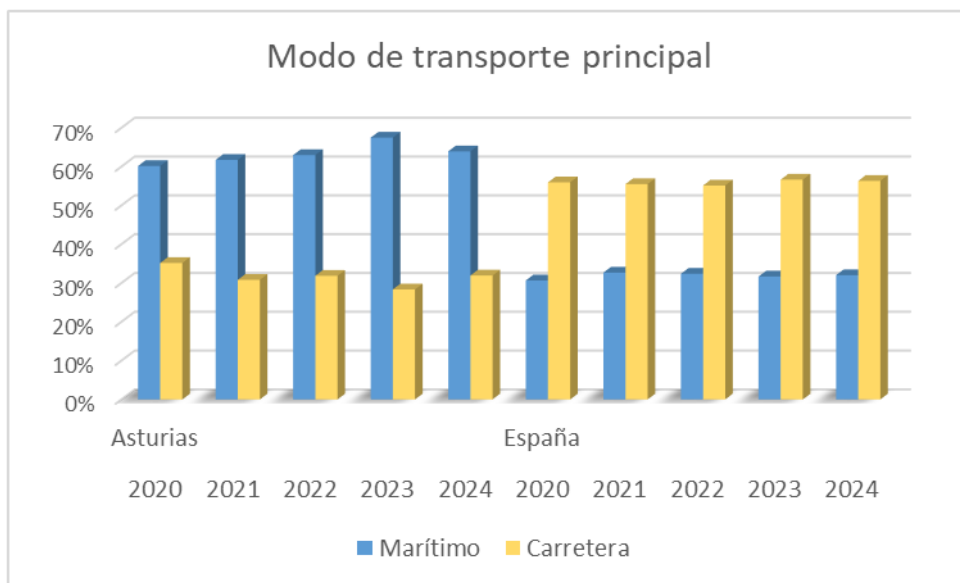
<sup>1</sup> Porcentaje de las importaciones que se pueden pagar con los ingresos generados por las exportaciones habidas durante el mismo periodo.

fueron del 103,2% y 90,5% respectivamente. Esto indica que el saldo comercial de la región fue positivo, aunque sensiblemente inferior al habido en 2023, cuando la tasa de cobertura fue del 113,8%.

La participación de Asturias en las exportaciones nacionales en 2024 mantuvo a la región en la décimo segunda posición del conjunto de CC.AA., que es la que viene ocupando a lo largo de los últimos años, aunque con un peso ligeramente inferior (1,5% respecto al total). Esta aportación está ligeramente por debajo de las que hace al PIB (1,9%) y a la población (2,1%), lo que sitúa a la región en las posiciones décimo tercera y décimo cuarta, respectivamente, del ranking nacional. A lo largo de la primera mitad de 2025, el peso de Asturias en los flujos del comercio exterior de España permanece en niveles similares a los de 2024. No obstante, se mantiene la tendencia negativa. Según datos del Informe mensual de Comercio Exterior, COMEX, del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, la tasa de variación anual muestra un retroceso del 4,2% en las exportaciones asturianas, y del 1,7 en las importaciones. Estos datos son peores que los del conjunto del país, donde las exportaciones se estancan y las importaciones crecen.

Los principales socios comerciales, tanto de España como de Asturias, son otros países comunitarios. Casi tres cuartas partes de las exportaciones nacionales y regionales se destinaron a Europa (74% y 72,4%, respectivamente, en 2023). En ambos casos, el segundo bloque en importancia es Asia, hacia donde Asturias canalizó en 2023 el 9,3% de sus ventas (7,8% en el caso español). El tercer destino por orden de importancia para Asturias es América Latina (7,2% del total, dos puntos más que para el conjunto del país), aunque su peso ha caído más de dos puntos desde 2020, al igual que el bloque de EE.UU. y Canadá. Ambos retrocesos sirvieron para fortalecer los vínculos con nuestro entorno geográfico. Concretamente, Alemania, Francia, Italia, Portugal y Países Bajos concentran más de cuatro quintas partes de las exportaciones de Asturias a Europa, con un protagonismo creciente de Alemania (18,4%) en detrimento de Francia (17,6%) e Italia (14,8%).

Figura 3. Evolución de los principales modos de transporte utilizados en las exportaciones

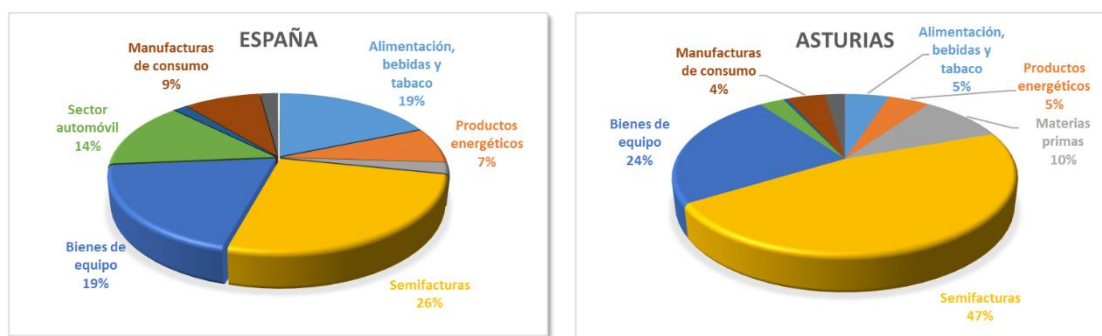


Fuente: elaboración propia a partir de datos de DataComex, de la Secretaría de Estado de Comercio.

Atendiendo al modo de transporte utilizado para llegar a destino, también se observan diferencias entre Asturias y el conjunto de España. Como se puede ver en la Figura 3, mientras las exportaciones asturianas se canalizan mayoritariamente vía marítima (dos tercios del total), las ventas nacionales al exterior se transportan principalmente por carretera (56%). Esto tiene mucho que ver, además de con la dotación de infraestructuras portuarias de la región, con la naturaleza de los bienes exportados.

En cuanto a la composición de los flujos, en la Figura 4 se pueden apreciar claramente las diferencias entre el patrón nacional y el regional. Si bien las semifacturas son la partida más importante en ambos casos, el peso que tienen en las exportaciones de Asturias casi duplica al que tienen a nivel nacional (47% vs 26%), aunque su participación se haya ido reduciendo a lo largo del último decenio. Aquí se encuentran los materiales no ferrosos, el hierro y el acero. Precisamente, el sector del acero y del aluminio están entre los principales damnificados por la política proteccionista de los EE.UU. Ciertamente, este mercado no es crítico ni para España ni para Asturias, pero estas medidas sí perjudican indirectamente a los exportadores nacionales/regionales porque la competencia en el resto del mundo se ha ido incrementando a medida que éste se cerraba.

Figura 4. Composición de los flujos de exportación (2024)



Fuente: elaboración propia a partir de datos de DataComex, de la Secretaría de Estado de Comercio.

Otra diferencia importante tiene que ver con el sector de la alimentación. A nivel nacional, supone casi cuatro quintas partes del total, mientras que para Asturias apenas representa el 5%. España arroja un saldo positivo en esta rama de actividad, con una presencia de productos agroalimentarios en el mercado comunitario muy destacada, y con un fuerte desequilibrio en favor de los de origen mediterráneo.

En el sector agroalimentario, Asturias tiene un gran potencial. A lo largo del último decenio, sin embargo, su peso en las exportaciones regionales apenas ha variado a pesar de su calidad objetiva. Falta dinamismo, empuje. Vivimos en un mundo en el que el objetivo de promover el desarrollo económico se traduce en una apuesta por sectores directamente vinculados a las más nuevas e innovadoras tecnologías de la información y la comunicación. Esto conlleva que otros más tradicionales, como éste, hayan quedado en un segundo plano. Sin embargo, este sector se considera un pilar estratégico para la UE por varias razones. La primera es de índole económica, porque se trata de un sector que descansa sobre el comercio intra-europeo, y esto minimiza su exposición a disrupciones internacionales. La segunda tiene que ver con la seguridad y el bienestar de la población, porque favorece el abastecimiento estable de alimentos de calidad. Y

la tercera, y no menos importante, está relacionada con la cohesión territorial, ya que favorece la creación de empleo y de riqueza en el ámbito rural.

En un contexto de cambio climático, de despoblación del campo, de falta de relevo generacional en producciones tradicionales que son seña de identidad del territorio y de su cultura, la apuesta de toda la sociedad por un sector agroalimentario renovado y fuerte debería ser firme. Y esto implica que la digitalización, la innovación y la transición verde lleguen también a su cadena de producción, que va desde el campo hasta la industria transformadora, incluyendo los servicios vinculados a la distribución de sus productos.

### Referencias:

Bedoya-Maya, F., Beckers, J., Cant, J., Martínez-Moya, J., van Hassel, E., Vanelslander, T. (2025). Container port competitiveness amid disruptions: insights from the European maritime network during the Red Sea crisis. *Journal of Transport Geography*, 128, 104304.

Esteve, V. (2025). Los nuevos aranceles impuestos por la administración de Trump están siendo asumidos por las empresas estadounidenses. Blog de Economía de la Aldea Global, de ALdE. 22 de octubre de 2025.

Fanjul, E. (2025). Geopolítica y negocios internacionales: implicaciones para empresas y gobiernos. *Economistas*, 189, 112-122.

Feás, E. (2025). Comercio y geopolítica. *Economistas*, 189, 77-86.

Fundación Valenciaport (2025). Los puertos se enfrentan a un aumento de la congestión con un 40% de buques con retraso. Alerta de mercado, Julio 2025.

Fundación Valenciaport (2025). Los puertos españoles presentan sus ventajas a la competitiva industria hortofrutícola. Alerta de mercado, Octubre 2025.

Gandoy, R. (2025). La composición de las exportaciones españolas. Blog de Economía de la Aldea Global, de ALdE. 21 de octubre de 2025.

Minondo, A. (2025). ¿Qué ha ocurrido con las exportaciones españolas de acero y aluminio a Estados Unidos? Blog de Economía de la Aldea Global, de ALdE. 14 de octubre de 2025.

UNCTAD (2025). Global trade update. UN trade & development. September 2025.