

Economía

Bruselas lanza su gran proyecto para recuperar la industria europea y reducir la dependencia de China

La CE condiciona las ayudas públicas para la compra de coches eléctricos a que estos tengan un 70% de componentes europeos

MANUEL V. GÓMEZ
BRUSELAS

El camino hacia la autonomía económica y estratégica en el actual escenario geopolítico pasa por la industria. La Unión Europea parece haberlo entendido de una vez y se ha lanzado a revitalizar las áreas más estratégicas del sector. Con este objetivo, la Comisión ha impulsado una serie de medidas que pretenden dar preferencia a los productos *made in Europe* en el vasto mercado interior o condicionar el acceso al mismo a que los inversores –chinos, sobre todo– contribuyan a alcanzar la meta de reindustrialización del Viejo Continente. “Viendo lo que pasa en Irán, debemos reforzar sectores estratégicos. Sin una base industrial fuerte, no hay autonomía estratégica”, argumentó ayer el vicepresidente de la Comisión Europea Stéphane Séjourné al presentar la iniciativa.

Ya hace tiempo que la UE se marcó como meta recuperar la competitividad de su economía en general y de su industria en particular. Pero la nueva realidad geopolítica y la seguridad económica han convertido este objetivo en una necesidad imperiosa. Y esto último obliga a que la Comisión plantee medidas que hace poco más de un año hubieran sido rechazadas por el propio Ejecutivo de la Unión por ir contra las normas del mercado.

Es un “cambio de doctrina”, señaló el francés Séjourné, parafraseando el “cambio de paradigma” con el que se defendían las grandes inyecciones de dinero público que se aprobaron durante la pandemia, tan contrarias a la austeridad defendida hasta entonces desde Bruselas. Grandes sacudidas que provocan cambios profundos en las instituciones.



El vicepresidente de la CE, Stéphane Séjourné, presentaba ayer el proyecto industrial europeo. EFE

Pese a esto, la Ley de Aceleración Industrial, cuyo borrador adelantó este periódico, ha tardado bastante más de lo previsto en ver la luz. Iba a salir en diciembre; después se aplazó a finales de febrero y, por último, se aprobó a comienzos de marzo. Las discrepancias entre los Estados miembros (también de algunos socios cercanos de la UE), los integrantes del Colegio de Comisarios y las dudas entre los técnicos de la propia Comisión –uno de sus últimos borradores llegó

La norma plantea exigir, sobre todo a China, transferencia de tecnología

El reto es llegar a 2035 con un peso de las manufacturas del 20% en el PIB

a tener objeciones de nueve direcciones generales, apuntaba en aquel momento una fuente del propio Ejecutivo– provocaron el retraso. Los “cambios de doctrina” suelen encontrar resistencias.

Líneas complementarias

Y finalmente el reglamento vio la luz. Se centra en las industrias estratégicas: vehículos eléctricos, baterías, paneles solares, bombas de calor, equipamiento de instalaciones de generación nuclear, extracción y procesamiento de materias primas o acero, aluminio y cemento producido con bajas emisiones de carbono. Para relanzar a estos sectores, la norma plantea varias líneas que se complementan entre sí.

La primera de estas líneas pasa por recuperar la competitividad perdida y exigir, sobre todo a China, transferencia de tecnología: un intercambio de papeles en lo que pasó entre ambas regiones mundiales entre los años ochenta del siglo pasado y los comienzos de este. La versión final del reglamento atempera algo

los límites de las primeras versiones. Plantea que los fabricantes de países que controlen más del 40% de la producción mundial de algún producto en estos sectores estratégicos –un requisito que apunta principalmente a la gran potencia asiática– cumplan cuatro de una lista de seis requisitos cuando quieran hacer una inversión de más de 100 millones en la UE.

El listado de requisitos contempla contratar al menos el 50% de trabajadores cualificados de la UE; no controlar más del 49% de la inversión; no superar ese mismo porcentaje de control en la sociedad conjunta que se cree con uno o más socios europeos; transferencia de tecnología; inversión de al menos el 1% de los ingresos brutos mundiales en innovación e investigación en la UE, y, por último, que un 30% de componentes del producto final sean *made in Europe*. De este menú de seis opciones, el inversor tendrá que cumplir al menos cuatro, siendo obligada la de la mano de obra. Es

Los astilleros de Pymar elogian el plan, “en un momento decisivo”

La CEO de Pymar, Almudena López del Pozo, expresó ayer su satisfacción por la aprobación del plan industrial europeo, que se alinea con las aportaciones formuladas por la asociación de astilleros privados españoles. “Se abre una nueva etapa en la que la UE apuesta por fortalecer el liderazgo de la industria naval europea en un momento decisivo”, declaró López del Pozo. “Pymar será un aliado leal en la coordinación de las medidas y mecanismos que permitan su implementación”, añadió. “Las iniciativas aprobadas tendrán un impacto significativo en la industria naval española, tanto para armadores y empresas de la cadena de valor como para los procesos productivos de los astilleros”.

decir, que en realidad hay una condición obligatoria y cinco requisitos, de los que se deben cumplir tres.

La otra palanca a la que plantea recurrir Bruselas para reindustrializar el continente es el dinero público y la contratación. El reglamento puesto sobre la mesa condiciona las subvenciones públicas a la compra de coches eléctricos por las empresas o por particulares (los conocidos planes *renove*, en el caso español) a que, seis meses después de la entrada en vigor del reglamento, el vehículo haya sido ensamblado en la UE, tenga un 70% de piezas europeas entre los componentes que no sean baterías (el dominio chino en este producto es abrumador) y que en estas últimas haya, al menos, tres piezas fabricadas en la Unión. Para otras ramas industriales estratégicas, lo que plantea es darles preferencia en la contratación pública.

Suspicias levantadas

Este elemento ha levantado muchas suspicacias entre los socios más cercanos a la UE y también corre el riesgo de generar roces con los países y zonas con las que se firman y mantienen acuerdos comerciales. “La idea es muy sencilla. Nuestros socios de confianza, con los que tenemos compromisos comerciales, se integrarán en [el sistema de] preferencia europea si hay reciprocidad”, intentó tranquilizar Séjourné. “Muchos socios también practican la preferencia nacional en sus países. Esperamos que nos integren en sus mercados para que nosotros podamos integrarnos en los nuestros”, añadió.

Todo el paquete de medidas, en realidad, se complementa para lograr relanzar un sector que en los últimos años ha perdido mucho peso en la economía europea: a comienzos de siglo representaba el 17,4% del PIB y en 2024 había bajado al 14,3%. “Si la tendencia continuara, se perderían unos 600.000 empleos en los próximos cinco o 10 años”, explica uno de los documentos presentados por la Comisión. El objetivo, pues, es revertir la situación para crear alrededor de 150.000 puestos y llegar a 2035 con un peso de las manufacturas del 20% en el PIB.