

# El comercio entre los Estados miembros de la UE disminuye

Alice Hancock/Barbara Moens.  
Financial Times

El comercio entre los Estados miembros de la UE ha caído por primera vez en casi una década, sin tener en cuenta la pandemia, según muestran las cifras de la Comisión Europea, a pesar de los esfuerzos por reactivar el mercado único ante las amenazas económicas de China y EEUU.

El comercio entre los Estados miembros como porcentaje del PIB de la UE se redujo del 23,5% en 2023 al 22% en 2024, según un borrador del informe anual sobre el mercado único del bloque al que ha tenido acceso *Financial Times*. Se trata de la primera caída interanual desde 2016 si se excluyen los efectos de los confinamientos por el Covid-19. Mientras tanto, el tiempo necesario para elaborar y aprobar normas comunitarias para los productos aumentó de 3,2 años en 2023 a cuatro años en 2024.

Las cifras subrayan las advertencias de líderes como la presidenta del Banco Central Europeo, Christine Lagarde, de que el mercado interior “se ha estancado”, a pesar de las crecientes amenazas como los aranceles estadounidenses y el fortalecimiento de la competencia china.

“El Mercado Único es nuestro mejor activo para contrarrestar la presión externa, y es hora de aprovechar sus fortalezas”, afirma el informe, cuya publicación está prevista para finales de este mes y podría estar sujeto a cambios.

Si bien se han producido mejoras en algunas áreas, como el reconocimiento de las cualificaciones profesionales en toda la UE y la adopción de tecnologías digitales, el informe señala un “claro deterioro” en otras.

Según el informe, la cuota que la UE representa en la inversión extranjera directa ha disminuido un 22% en los últimos cinco años. La “fragmentación” de las normas jurídicas nacionales “sigue dificultando y encareciendo el establecimiento y la operación de empresas en toda la UE, sin que se haya producido ningún progreso hasta la fecha”, advierte.

“La pérdida de competitividad de Europa es en gran medida autoinfligida”, afirma



Tráfico de contenedores en el Puerto de Hamburgo, el más importante de Alemania.

**Ha aumentado además el tiempo necesario para aprobar normas para productos**

**“El Mercado Único es nuestro mejor activo para contrarrestar la presión externa”, afirma la Comisión**

Francesca Stevens, secretaria general de Europen, la organización europea de la industria del embalaje. “El problema no es sólo una regulación compleja y onerosa, sino una falsa división ideológica entre competitividad y sostenibilidad, la creencia errónea de que una puede existir sin la otra”. La Comisión no respondió de inmediato a una solicitud de comentarios.

**El factor energético**

Los funcionarios han sugerido que la caída del comercio entre los Estados miembros podría atribuirse a las fluctuaciones en los precios de los productos energéticos tras la invasión a gran escala de Ucrania por parte de Rusia.

El grupo de presión Busi-

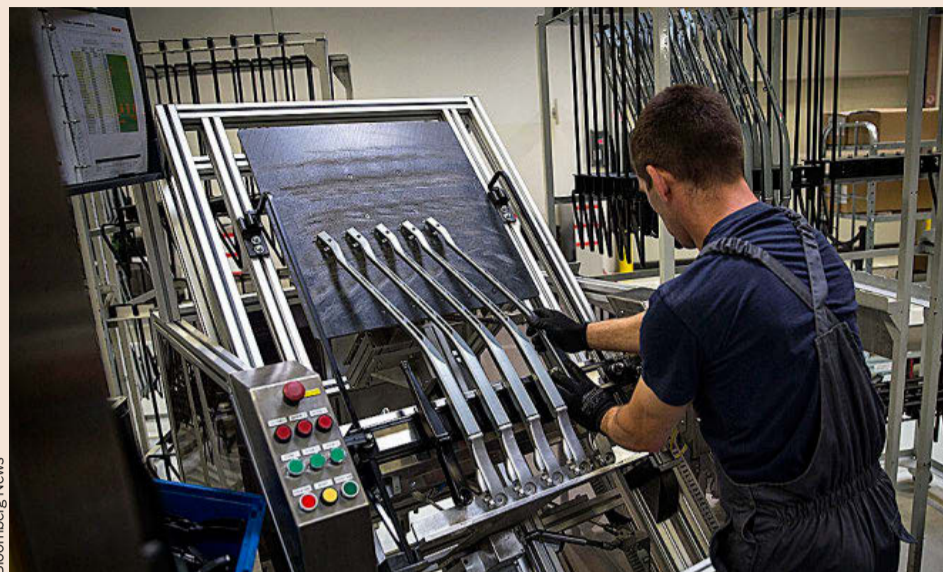
nessEurope advierte que las empresas europeas “consideran cada vez más atractiva la exportación a mercados no pertenecientes a la UE que el comercio dentro del mercado único”.

Una mejor integración del mercado único se ha convertido en un pilar fundamental de los esfuerzos de Bruselas para mejorar la economía de la UE frente a los aranceles estadounidenses y a los países asiáticos que ofrecen precios más bajos que los fabricantes europeos, que se enfrentan a costes energéticos y laborales estructuralmente más elevados.

La presidenta de la Comisión, Ursula von der Leyen, publicó una estrategia para el mercado único el verano pasado. Se espera una “hoja de ruta” antes de septiembre que promete establecer cómo alcanzará el bloque la plena integración para 2028.

La Comisión ha publicado al menos ocho estrategias para el mercado único desde 2003.

El BCE estima que los costes ocultos del comercio de bienes dentro de la UE equivalen a un arancel del 65%. Esta estimación aumenta al 100% en el caso de los servicios.



Planta de Robert Bosch en Pecinci, Serbia.

## El sector europeo de componentes pierde 100.000 empleos

**CRISIS/** Los proveedores de componentes para coches, afectados por la baja demanda y una fuerte competencia.

I. Johnson/S. Ash.  
Financial Times

Los proveedores europeos de recambios para coches han anunciado más de 100.000 despidos en los últimos dos años debido a la baja demanda de vehículos y a la fuerte competencia de sus rivales chinos. Las cifras recopiladas por la organización europea de comercio Clepa muestran que los proveedores de componentes para automóvil anunciaron 50.000 despidos en 2025, tras los 54.000 de 2024, lo que indica la grave crisis que atraviesa el sector. “Es una situación sin precedentes, con más de 100.000 despidos anunciados en los últimos dos años y la tendencia no se ha frenado”, declaró Benjamin Krieger, secretario general de Clepa. Aunque durante los años de la pandemia, en 2020 y 2021, los proveedores anunciaron un total de 53.700 recortes de empleo, la demanda en Europa se ha mantenido significativamente por debajo de los niveles prepandemia, con una aceptación limitada de vehículos eléctricos. El bajo rendimiento del sector ha llevado a muchas empresas de automoción a recortar la producción en todo el continente, lo que afecta a los fabricantes de componentes.

La industria también se enfrenta a una fuerte competencia de las empresas chinas, que están aumentando su cuota en el mercado europeo. “El mayor problema es China.

**Las empresas chinas están subiendo su cuota en el mercado europeo**

Ofrecen vehículos técnicamente bien fabricados a precios muy bajos”, añadió Krieger.

Bosch, el mayor proveedor de componentes para automóviles del mundo, anunció en septiembre 13.000 despidos de aquí a 2030 tras afirmar que se enfrentaba a una brecha de costes anual de 2.500 millones de euros. Los empleados convocaron protestas el mes pasado. Después de que los fabricantes de componentes Valeo, Forvia y Schaeffler anunciaran planes para recortar miles de empleos en 2024, el año pasado se anunciaron nuevos despidos en la división de componentes de automoción de Continental, que posteriormente se escindió bajo la marca Aumovio.

Arnd Franz, CEO de Mahle, con sede en Stuttgart, declaró a *FT* que era “difícil predecir” si el sector había tocado fondo o si seguiría enfrentándose a desafíos en 2026. El proveedor anunció medidas para recortar 1.000 empleos en noviembre, sobre todo en Europa y Norteamérica. La crisis en el sector hará que “veamos una ola de consolidación en los próximos dos, quizás incluso tres años, y ajustes de capacidad”, añadió.

El CEO de Valeo, Christophe Périllat, fue más contundente, advirtiendo en noviembre pasado de que la industria se enfrentaba a una “transformación darwiniana”, y añadiendo que se perderían más empleos en Europa a menos que Bruselas sea capaz de proteger al sector de la competencia china.

Aunque la adopción de vehículos eléctricos ha sido más lenta de lo previsto en Europa, el abandono de los coches de gasolina y diésel ha aumentado constantemente la presión sobre los proveedores europeos, que se han centrado en la producción de motores de combustión.

La Comisión Europea estudia propuestas para proteger el sector mediante la introducción de iniciativas para industrias clave, lo que garantizaría que un cierto porcentaje de piezas se fabrique en el continente.

Fabricantes como Valeo han pedido que el umbral se sitúe en torno al 75% para mantener el *statu quo*, pero las propuestas se han encontrado con la oposición de los fabricantes de automóviles, que temen un golpe a su competitividad si se ven obligados a comprar componentes europeos más caros. Se espera que las medidas se presenten a finales de enero. Krieger insistió en que las empresas europeas podrían competir con sus homólogas chinas si todas produjeran dentro de la UE.