



Bruselas planea limitar al 49% las inversiones extranjeras en sectores industriales estratégicos

La Comisión prevé exigir a compañías de países como China que inviertan en la UE que contraten al menos un 50% de trabajadores europeos en todas las categorías

MANUEL V. GÓMEZ
BRUSELAS

La Comisión Europea quiere que las inversiones extranjeras en los sectores industriales estratégicos aporten valor añadido, que no se limiten solo a instalaciones en las que se ensamblan las piezas de alta tecnología fabricadas en otros países y lograr así la etiqueta *made in Europe* para saltarse aranceles. Para esto, Bruselas está elaborando un proyecto legal en el que planea incluir condiciones mínimas a esos inversores. La nacionalidad de estos no se detalla, pero se intuye: China. Quiere exigirles que creen sociedades conjuntas en las que no controlen más del 49% del capital a las que transfieran derechos de propiedad intelectual, innovaciones o tecnología y en las que al menos la mitad de los trabajadores “en todas las categorías de la plantilla” sean europeos, según el proyecto de norma para la aceleración de la industria que el Ejecutivo comunitario prevé aprobar el próximo 25 de febrero, al que ha tenido acceso este periódico.

Desde que ha comenzado el siglo, Europa no solo ha perdido varios trenes en la revolución digital. También en su campo, la industria, se está quedando atrás: en el año 2000 el sector manufacturero representaba el 20,8% del PIB de la UE; en 2020 bajo al 14,3%. La ha adelantado China. El gigante asiático ha aprendido todas las lecciones que las empresas del Viejo Continente comenzaron a transferirle a finales del siglo XX. Pekín exigió entonces esas lecciones si las empresas europeas querían acceder a su basto mercado y su inacabable mano de



obra barata. Reclamó esas transferencias de tecnología y ahora son sus automóviles eléctricos los que tienen un horizonte mucho más despejado que los europeos.

Maestro y alumno

De ahí que la Comisión prepare esta norma que busca ahora cambiar los papeles de maestro y alumno en la tecnología de las baterías eléctricas y en sus cadenas de suministro; en los coches eléctricos, los híbridos enchufables y su industria de componentes; en los paneles solares, y, por último, en la extracción, proceso y reciclaje de materias primas críticas. Son los sectores industriales estratégicos que, según el

borrador de la norma, estarán sujetos a estas condiciones.

La combinación de sectores y de umbrales que se establecen ofrecen pocas dudas de que son las compañías chinas las que pueden verse más afectadas si los planes de la Comisión salen adelante. Afectará las inversiones de más de 100 millones en las que el país de origen del inversor controle al menos el 40% de la capacidad de fabricación de estos sectores. Por si hicieran falta más pistas, en la exposición de motivos de la norma se explica que en baterías eléctricas y en placas fotovoltaicas el gigante asiático controla el 80% de la capacidad de fabricación mundial.

Obras de construcción de la planta de baterías de automóvil de Stellantis y CATL en Figueruelas (Zaragoza). CARLOS ROSILLO

Quiere asegurar que la inversión añada valor a la economía y la sociedad europea

El reglamento se presenta como angular para reindustrializar el continente

“El objetivo [...] es asegurar que la inversión extranjera directa en sectores emergentes estratégicos [...] añaden valor a la economía y la sociedad de la UE, mientras refuerzas la competitividad de la industria de la UE, fortaleciendo su ventaja tecnológica y salvaguardando la seguridad económica y el mercado único”, señala el texto.

Para lograr esto, se reclama la transferencia de la tecnología (innovación, propiedad intelectual, patentes...) a las sociedades conjuntas o *joint ventures*, el anglicismo con que suelen denominarse en el argot económico. También se reclama que la plantilla tenga en todas las categorías de las empresas afectadas al menos un 50% de mano de obra europea. Esto último puede parecer fácil de lograr en los puestos de trabajo de menor cualificación, pero se complica conforme se asciende en la escala. Lo que se pretende, pues, es que no solo se transfiera la tecnología sino también la formación necesaria para cualificar a trabajadores en su uso.

Pocos sectores como el automóvil han reflejado en los últimos años la pérdida del esplendor industrial europeo y, concretamente, alemán. Los coches eléctricos chinos están ganando cuota de mercado a marchas forzadas. También por la competencia desleal, según las investigaciones de la Comisión Europea, que ha llevado al Gobierno de Pekín a subvencionar y dar ayudas por diferentes vías a su sector hasta colocarlo en la cabeza mundial.

En respuesta, la Unión Europea aprobó aranceles compensatorios. Pero las empresas del gigante asiá-

tico están invirtiendo en países europeos para que sus productos logren la etiqueta *made in Europe* y así esquivar, al menos, parte de los aranceles. En España hay ejemplos como la antigua factoría de Nissan en la zona franca del puerto de Barcelona, que ahora ensambla vehículos de Chery, o la planta de baterías que se está construyendo en Zaragoza; también se encuentran en Hungría con la china BYD, el mayor fabricante de vehículos eléctricos del mundo.

Componentes europeos

El borrador al que ha tenido acceso este diario no entra todavía en uno de los puntos que más fricciones están provocando en el seno de la Comisión y entre los Estados miembros: si se va a exigir, además, un porcentaje mínimo de componentes fabricados en Europa en el producto final. Ese capítulo del borrador todavía está en blanco.

El reglamento que se presenta por el Ejecutivo europeo como angular para reindustrializar el continente y elevar el peso del sector secundario hasta el 20% del PIB en 2035 ha sido retrasado varias veces por estas diferencias. De hecho, la previsión inicial era que la norma se aprobara el pasado diciembre; la fecha que se baraja ahora es a finales de este mes.

La recuperación de la competitividad en la economía de la UE es un tema muy presente en la agenda de la Comisión Europea desde que arrancó esta legislatura, en la segunda mitad del año 2024. Los informes de los ex primeros ministros italianos Enrico Letta y Mario Draghi han inspirado varias de las propuestas lanzadas por el Ejecutivo comunitario, especialmente en el campo industrial y energético. Ahí se enmarca el programa llamado Clean Industrial Deal. Y esta semana, precisamente, el asunto de la revitalización económica europea gana protagonismo por la convocatoria de una reunión informal de líderes de la UE en un castillo belga fronterizo con Países Bajos en las que este va a ser el principal y casi único punto del orden del día.