

Bruselas prevé primar los productos europeos en la contratación pública

La Comisión quiere que los Estados designen zonas de desarrollo manufacturero para actividades esenciales, como las que implican el uso intensivo de electricidad

MANUEL V. GÓMEZ
Bruselas

Bruselas quiere que el sector público ponga de su parte en el desarrollo de sectores estratégicos industriales europeos ayudando a sostener la demanda a través de compras y contrataciones públicas. Lo planea en su borrador del reglamento de aceleración industrial, en el que prevé que la contratación pública tenga en cuenta “requisitos de origen de la UE, de bajas emisiones, o ambas”. El mismo texto también contempla obligar a los Estados miembros a que designen zonas de desarrollo industrial para esos sectores clave que Bruselas pretende reanimar, con una norma en la que también busca obligar a los inversores chinos a que haya transferencia de tecnología y formación de mano de obra.

El objetivo final de estas medidas, como el pacto para una industria limpia o el plan para la energía asequible, pasa por que la industria europea vuelva a pesar un 20% del producto interior bruto en 2035. No obstante, esto tiene sus riesgos para los objetivos climáticos: llegar a una economía con emisiones cero en 2050 pasa también por descarbonizar el transporte —y no parece que la industria del automóvil europea esté en condiciones de garantizarlo— o por impulsar la producción eléctrica con renovables, nada fácil de hacer comprando solo producto europeo cuando, por ejemplo, China controla el 90% de la fabricación de paneles fotovoltaicos.

Para recuperar el esplendor industrial, argumenta Bruselas, hay actividades que resultan claves por su influencia sobre el resto de las manufacturas. Son las industrias electrointensivas (como el acero o aluminio), el automóvil o productos tecnológicos de emisiones cero en carbono.

En conjunto, apenas representan el 15% de la producción europea manufacturera, pero su importancia descansa en su capacidad para ejercer un efecto arrastre a lo largo de las cadenas de valor en otras ramas industriales y económicas como la defensa, los sistemas de energía, el transporte y la construcción.

Ese protagonismo, sin embargo, no garantiza a las empresas europeas una posición óptima porque, como desarrolla la exposición de motivos del reglamento, las cadenas de valor se extienden por todo el mundo y eso genera dependencias (algo que no es necesaria-



Planta del fabricante de coches eléctricos Aion en Cantón (China), en junio de 2025. V. DE V. (GETTY)

mente positivo, como Europa está aprendiendo desde la pandemia). Además, falta mano de obra formada en “ciertas tecnologías de emisiones cero y digitales”. También pesan los altos costes de producción y la demanda limitada de productos europeos fabricados con bajas emisiones.

De ahí que el sector público pueda “jugar un papel importante para estimular la demanda para ciertos sectores estratégicos y tecnologías”. Con esto, se preten-

de que las compras y contrataciones de las administraciones, que llegan a representar el 15% de la economía europea, “impulsen la seguridad económica y la resiliencia en las cadenas de valor” asentadas en productos producidos en la UE con tecnologías de bajas emisiones.

Junto a esta medida, el reglamento que la Comisión prevé aprobar el 25 de febrero próximo también contempla la obligación de que los Estados miembros designen zonas de desarro-

llo industrial para los sectores estratégicos teniendo en cuenta “el potencial de aceleración” que tiene esa área para lograr el objetivo final que se plantea desde Bruselas, o el número de pymes que se pueden beneficiar. Advierte el borrador que el impacto ambiental tendrá que ser mínimo, teniendo en cuenta la red ecológica europea Natura 2000.

La designación de estas zonas busca, como es tradicional cuando se apuesta por la concentración de una actividad económica en una zona concreta, el despliegue de sinergias, el desarrollo de infraestructuras o su modernización en espacios más controlados, el impulso de alianzas entre empresas que facilite iniciativas como las compras conjuntas de energía más barata o el intercambio de experiencias y de formación de mano de obra.

Estas dos líneas de trabajo se suman a la de obligar a los inversores de terceros países, principalmente los de origen chino, a transferir tecnología y conocimientos al tejido industrial europeo, como ha adelantado este diario. Para ello, plantea obligar a que las inversiones extranjeras directas que superen los 100 millones en sectores como las baterías, los paneles solares o los automóviles eléctricos se hagan a través de sociedades conjuntas en las que el capital europeo tenga en control.

Inspiración francesa

De ahí que el tope planteado en la *joint venture* para el inversor extranjero no supere el 49% del capital. Todas estas medidas tienen una clara inspiración francesa, al fin y al cabo, el departamento que lo está elaborando es el del vicepresidente de la Comisión, Stéphane Séjourné.

No obstante, su elaboración no está resultando sencilla. En el propio Ejecutivo de la UE hay sectores que temen que estas medidas lastren los objetivos climáticos a los que se ha comprometido la UE.

Entre los Estados miembros hay quienes creen que elevar mucho el listón a la inversión extranjera directa o con la obligación de que haya productos que tengan la obligación de tener componentes *made in Europe* acabe por frenar la economía. Por eso, varias de las delegaciones consultadas por este diario se mantienen prudentes a la hora de valorar los trabajos de la Comisión Europea con el argumento de que todavía no hay una propuesta formal.

Si esto es así, es porque esa propuesta se ha ido retrasando desde finales del año pasado. Las primeras fechas que se barajaban se situaron en diciembre de 2025. Después se ha ido aplazando hasta el próximo 25 de febrero que aparece ahora en el “calendario tentativo” de puntos del orden del día de las próximas reuniones del colegio de Comisarios.

El dato

20%

Es el porcentaje del producto interior bruto que Bruselas pretende que la industria europea alcance para 2035. Esto tiene sus riesgos para los objetivos climáticos de llegar a una economía con emisiones cero en 2050.