

Ekonomía

Europa se pone en guardia ante el dominio chino en la fabricación de coches eléctricos

El desarrollo de baterías y la mano de obra originan un producto más barato que la UE vigila por posible subsidio estatal

Jorge Garma

NTM

BILBAO – La industria de la automoción es esencial para la economía europea y también para la vasca y la navarra. Según los datos del Clúster Vasco de Automoción, el sector facturó el pasado año 25.023 millones de euros el año anterior, un 11,5% más que en el ejercicio anterior. Por eso cualquier acontecimiento que trastoque su evolución es especialmente sensible. Y una amenaza que está emergiendo con mucha fuerza en los últimos tiempos es la que representan los automóviles eléctricos chinos, más baratos tanto a la hora de producirlos como de venderlos.

El pasado mes de septiembre, la Comisión Europea puso en marcha una investigación sobre las importaciones de vehículos eléctricos de batería procedentes de China. La investigación tiene como propósito determinar si las cadenas de valor de estos coches “se benefician de subvenciones ilegales” y si estas causan o amenazan con “causar un perjuicio económico” a los productores de dichos vehículos en la UE. Aunque la investigación no ha concluido –se prevé que lo haga en noviembre– las agencias de noticias Bloomberg y Reuters han avanzado, sin citar fuentes oficiales, que la Comisión Europea tiene pruebas de que el Gobierno chino está subsidiando con ayudas estatales la fabricación de estos automóviles.

“Además de disponer de una mano de obra barata, China tiene acceso a minerales como el litio y los que están en las denominadas ‘tierras raras’, y que son fundamentales para desarrollar las baterías de estado sólido que necesitan estos coches”, proclama Massimo Cermelli, profesor de Economía de



Un operario trabaja en una fábrica de automóviles en Anting, en las cercanías de Shanghai. Foto: E.P.

la Universidad de Deusto. Se refiere Cermelli a los elementos químicos muy escasos –solo se encuentran en China y algunos países africanos– que pueden ayudar a ensanchar la distancia del país asiático con el resto de competidores en fabricación de baterías. El problema no reside únicamente en que estos coches fabricados en las factorías china dominen el mercado europeo, sino que, además, las

marcas del Viejo Continente opten por trasladar allí su construcción. “Esto impactaría de forma severa en el sector de la automoción, con una pérdida de puestos de trabajo, y también afectaría a la industria vasca”, recalca el docente de Deusto.

ESTADOS UNIDOS Ante esta situación, y sabedor de que los trabajadores del sector del automóvil

suponen un importante granero de votos para el Partido Demócrata, el presidente estadounidense, Joe Biden, ha deslizado su intención de imponer aranceles a estos automóviles.

Sin embargo, a juicio de Massimo Cermelli, “la electrificación es beneficiosa por razones medioambientales, pero es necesario asumir que se puede producir una pérdida en la capacidad de producción”

para la economías europea y vasca.

Poco a poco surgen iniciativas en el entorno más cercano que tratan de garantizar una competencia en la fabricación de baterías. Así, BasqueVolt, ubicada en el Parque Tecnológico de Araba, que cuenta con el respaldo tanto de inversores privados del sector de la energía y de la automoción, está desarrollando una tecnología de baterías de esta-

La Unión Europea corre el riesgo de quedar descolgada

La CE ha aplazado su decisión sobre los aranceles a los eléctricos chinos hasta los comicios europeos del 9-J

BILBAO – El fuerte apoyo de la Casa Blanca a las inversiones para la reindustrialización y la innovación y el modelo de subvenciones de Pekín, entre otros factores, están haciendo que Estados Unidos y China lideren la carrera global por la economía en

estos momentos. ¿Qué lugar le espera a Europa? “El riesgo de quedarnos descolgados existe. Estados Unidos y China están inmersos en una batalla por el comercio internacional y la UE tendrán que elegir su camino. El envejecimiento poblacional y la desindustrialización son dos problemas que hay que afrontar y que van a tener su impacto en términos de generación de PIB y de riqueza para las sociedades europeas”, advierte Cermelli.

Pese a todo, la Comisión Europea

aplazará su decisión sobre los aranceles a los eléctricos chinos hasta después de las elecciones europeas del 9 de junio, aunque medios europeos aseguran que se impondrán aranceles provisionales.

El pasado 4 de octubre, Bruselas inició una investigación acerca de la entrada de vehículos chinos al mercado europeo, con el objetivo de esclarecer si reciben demasiadas subvenciones públicas que hacen que sus coches sean anormalmente baratos, afectando a la competencia. Actual-

mente, los aranceles para los vehículos que llegan a la UE desde China son del 10% y, si Bruselas toma medidas, podrían subir al 15% o 20%, encareciéndose su precio final. Marcas tan populares en los últimos meses, BYD, Geely y MG están en el punto de mira de la investigación. No en vano, China exportó 1,55 millones de vehículos eléctricos el año pasado, alrededor del 40% de ellos a Europa.

Sin embargo, China tampoco se ha quedado parada y Pekín ya ha lanzado una nueva amenaza contra la

investigación *antisubvenciones* de la Comisión Europea sobre los vehículos eléctricos importados, que podría traducirse en aranceles adicionales para compensar el presunto uso de ayudas estatales.

“China insta a la UE a detener la investigación lo antes posible para no perturbar la cooperación económica y comercial y la estabilidad de las cadenas industriales y de suministro”, advirtió el jueves el portavoz del Ministerio de Exteriores de China, Mao Ning. –J. Garma/NTM

EN DATOS

11,5%

El sector de automoción facturó 25.023 millones de euros en 2023, un 11,5% más que en el ejercicio anterior, alcanzando “niveles históricos” y en los que no se contempla el peso específico de Mercedes Benz Vitoria o Volkswagen en Iruñea, según el último balance del Clúster de Automoción.

90%

Con respecto al empleo, en sus 740 plantas productivas superó las 140.000 personas en el mundo, de las cuales 38.480 se ubican en Euskadi, lo que supone que se mantiene la CAV el empleo respecto al año anterior. El 90% de las ventas del sector siguen siendo internacionales, y más de la mitad de las mismas se genera fuera de Europa.

“Las marcas europeas pueden optar por trasladar su construcción y sería un golpe severo para la automoción”

“Además de una mano de obra barata, China tiene acceso a minerales como el litio”

MASSIMO CERPELLI
Profesor Economía Universidad Deusto

do sólido “sostenible, más segura y muy competitiva”. Se puso en marcha el año pasado y comenzará la producción de celdas de batería en el año 2027.

RELACIONES COMERCIALES Conscientes de que el poderío chino es difícil de limitar, en Europa surgen cada vez más voces que abogan por alcanzar acuerdos con Pekín para equilibrar las relaciones comerciales en esta materia. China está disconforme con la investigación por parte de la Comisión Europea, y al mismo tiempo el canciller alemán, Olaf Scholz, y el presidente francés, Emmanuel Macron, tratan de apaciguar tensiones y evitar que el país asiático deje de importar productos de sus industrias. La competencia no se limita solo a los automóviles eléctricos.

El pasado mes de abril, los ministros de Energía de la Unión Europea y más de un centenar de firmas del sector acordaron impulsar la cadena industrial de valor en la generación de energía fotovoltaica y eólica y cortar así la fuerte importación de módulos solares desde China. ●



Fachada del edificio 'La Vela', en la ciudad del BBVA. Foto: E. P.

La OPA del BBVA sobre el Sabadell inicia esta semana su largo recorrido

La CNMV admitirá en breve el folleto para tomar el control del banco catalán

MADRID – La Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) admitirá a trámite la próxima semana el folleto de la OPA del BBVA sobre el Banco Sabadell, con la que la entidad vasca quiere tomar el control de la catalana para su posterior fusión, siempre que el supervisor no requiera información adicional.

El BBVA presentó formalmente el pasado 24 de mayo la solicitud con la que espera tener el visto bueno de la CNMV a la operación en la que propone a los accionistas del Sabadell un canje de títulos a razón de uno del BBVA por cada 4,83 del banco catalán.

A partir de ese día la CNMV tiene un plazo de hasta 10 días naturales para admitir a trámite el folleto de la operación, que concluirían a principios de la próxima semana, salvo que el supervisor pida al BBVA alguna aclaración.

En ese supuesto, el proceso se retrasaría, pues el banco tendría que remitir la información que le demanda la CNMV y el supervisor, una vez que la reciba, volvería a contar con un nuevo plazo de 10 días naturales para estudiarla antes de admitir a trámite el folleto. En paralelo y con el objetivo de ir ganando tiempo, el BBVA ha convocado ya una junta extraordinaria para el 5 de julio, en la que propondrá a sus accionistas la ampliación de capital necesario para llevar a cabo el hipotético canje de

acciones con el Banco Sabadell.

LA DECISIÓN DE LANZAR LA OPA El consejo de administración del BBVA tomó la decisión de lanzar una OPA sobre el Sabadell el pasado 8 de mayo y dio cuenta de ello públicamente al día siguiente, cuando explicó que la propuesta se hacía para que los accionistas del banco catalán pudieran elegir.

Esa misma semana, el máximo órgano de gestión del Sabadell había rechazado una oferta de compra lanzada por el BBVA en las mismas condiciones con el argumento de que veían más recorrido al banco en solitario que integrado en el grupo BBVA.

Tras ese segundo intento fallido de fusión, después de un primero a finales de 2020, el BBVA optó por presentar la OPA con una ecuación de canje para los accionistas del Sabadell que equivalía a un 50% del precio de cotización de mediados de abril y cercano al 30% de la víspera de que se conociera el interés del BBVA por el Sabadell.

Después de anunciar el pasado 9 de mayo la OPA, el BBVA tenía un plazo de hasta 30 días para solicitar la autorización a la CNMV, aunque el presidente del banco, Carlos Torres, avanzó que previsiblemente lo harían en dos semanas, como finalmente sucedió.

A partir de entonces empezaba a

correr el plazo de 10 días naturales para que la CNMV decida si la admite a trámite y luego estudiará las condiciones del folleto remitido por el BBVA de la OPA antes de su aprobación.

El supervisor bursátil ha advertido de que podría tardar más de dos meses en revisar la información antes de dar luz verde a la OPA y a la espera del Banco Central Europeo (BCE), que es estrictamente necesaria.

Cuando la operación cuente con el beneplácito de los supervisores, el BBVA podrá lanzar la OPA incluso aunque la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) no haya dado su opinión o impuesto condiciones. De seguir adelante con su oferta, el BBVA tendrá que dar a los accionistas del Sabadell un plazo de entre 15 y 70 días para decidir si venden sus títulos. Si la oferta prospera y el BBVA consigue que más de la mitad de los accionistas del Sabadell estén dispuestos a vender, el banco podría avanzar con su idea final de la fusión de ambas entidades, lo que estará sujeto a las condiciones que ponga la CNMC y al pláct del Ministerio de Economía. –NTM



Bilbao Bizkaia Ur Partzuergoa
Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia

Aldi baterako Lan poltsak

Bilbao Bizkaia Ur Partzuergoak ondoko hautapen prozesuen deialdia egin du:

- Graduko tituluduna. Segurtasuna

Eskaerak aurkezteko epea **2024eko ekainaren 11an** amaituko da.

INFORMAZIOA ETA OINARRIAK:
Bilbao Bizkaia Ur Partzuergoa
San Bizente 8, ALBIA II eraikina, beheko solairua, 48001 BILBAO

Web-orria: <https://ope.consorciodeaguas.eus/>

Bolsas de trabajo temporal

El Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia ha convocado el siguiente proceso selectivo:

- Titulado/a de Grado. Seguridad.

El plazo de presentación de instancias finalizará el próximo **11 de junio de 2024**.

INFORMACIÓN Y BASES:
Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia
San Vicente 8, Edificio ALBIA II, planta baja, 48001 BILBAO

Página web: <https://ope.consorciodeaguas.eus/>