

¡Que vienen los chinos!

China depende más de la UE que al revés: sus exportaciones a nuestro continente suponen el 20% del total; mientras que en el sentido inverso solo alcanzan el 11%



XAVIER VIDAL-FOLCH

16 SEPT 2023 - 05:45 CEST



La presidenta de la Comisión Europea, Ursula Von der Leyen, el jueves en Copenhague (Dinamarca).
MADS CLAUS RASMUSSEN (EFE)

La presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, adoptó el

miércoles, en su discurso del estado de la Unión, [un tono inhabitualmente duro con las importaciones desde China](#). Anunció una exhaustiva “investigación antisubvención sobre los vehículos eléctricos procedentes” de ese país.

No es un envite habitual, pues Europa propugna “reducir el riesgo” (*derisking*), con la potencia asiática, en vez de “desacoplarse” (*decoupling*), y está convenciendo de esa estrategia suave a Washington.

Pero el coche eléctrico escondería, según Bruselas, subvenciones estatales excesivas, quizá a los precios, algo más insidioso que solo a las inversiones. Un coche chino de baja gama cuesta unos 4.000 euros; los europeos y americanos vendidos en Europa multiplican esa cifra por 10.

[Así que habría motivos para la protección](#), si no se cae en el burdo proteccionismo. Porque importar barato también incita a las firmas europeas a estrujar meninges y métodos para rebajar costes.

Este episodio debe acabar de forma equilibrada. Defendiendo la importancia del sector europeo y al mismo tiempo el carácter imprescindible de la relación con China, sobre todo para operaciones de tierras raras o componentes de baterías. Está en juego el Pacto Verde. Y el comercio con las dos grandes potencias, opuestas entre sí. Pero también urge un reequilibrio comercial global con los chinos.

En efecto, la balanza bilateral exhibe una cobertura del 15% para el lado europeo; Alemania ostenta déficit, cuando solía ser superavitaria. Y al cabo, China depende más de la UE que al revés: sus exportaciones a nuestro continente suponen el 20% del total; mientras que en el sentido inverso solo alcanzan el 11%.

Lo interesante de este pulso es que plasma —geopolítica aparte— el intento europeo, post era covid, de afinar más sus relaciones comerciales. Para que sean más proporcionadas y de efectos más equivalentes. Y China ya no es un país emergente, aunque goce —enorme paradoja— de los beneficios de esa clasificación, sin dejar de ser una gran potencia militar y comercial.

Es la nueva actitud que en Bruselas se divulga como “el fin de la era de la ingenuidad”, como la definió con salero el jueves el vicepresidente

Margaritis Schinas, en el CIDOB barcelonés.

Y que no solo se refiere a los intercambios bilaterales con otras regiones. Sino a un nuevo hincapié en las inversiones europeas en el exterior, matizando el tradicional predominio del binomio comercio-solidaridad. “No podemos ser los primeros donantes en ayuda oficial al desarrollo y tener a [parte de] África votando contra nosotros en la ONU”, ejemplificó.

De ahí la estrategia Global Gateway (2021), la Estrategia europea de seguridad económica (20 de junio 2023), las nuevas propuestas a Latinoamérica (17 de julio) y el pacto inversor consorciado con EE UU suscrito (9 de septiembre) en el G-20 para el corredor Asia/Oriente Próximo/Europa. Una alternativa, tardía pero tangible, a la Ruta de la Seda de Pekín. Volveremos a este asunto crucial.