

ECONOMÍA / POLÍTICA

Trump asesta un duro golpe a la UE con aranceles del 25% a coches y medicamentos

GUERRA COMERCIAL/ Fármacos y automóviles son los dos mayores capítulos exportadores de Europa a EEUU, ambos deficitarios para el mercado estadounidense, al que la UE vende 91.700 millones en medicamentos y 40.700 en vehículos.

J. Díaz. Madrid

Con el retorno de Donald Trump a la Casa Blanca, la política económica de Estados Unidos se ha convertido en una vorágine de amenazas que, de cumplirse, dejarán un panorama desolador en el comercio internacional. Tras anunciar aranceles del 25% al acero y al aluminio y anticipar que aplicará tarifas recíprocas a los países con los que el balance comercial de EEUU es deficitario, Trump ha anticipado un nuevo mazazo arancelario a las importaciones de automóviles, semiconductores y productos farmacéuticos, un golpe que se anunciará formalmente en abril y que inicialmente sería del 25%, pero que irá *in crescendo* en el caso de los microchips y los medicamentos, que “subirán sustancialmente más en el transcurso de un año”, afirmó el presidente estadounidense, que en menos de un mes de mandato ha revolucionado el escenario internacional.

Aunque las amenazas de Trump son generalizadas, los aranceles a coches y fármacos golpearán de lleno los intereses de la UE, que de la noche a la mañana ha pasado de tener un aliado en EEUU a un rival que no oculta su hostilidad hacia el continente. La UE tiene motivos sobrados para la preocupación, porque medicamentos y automóviles son, por este orden, los principales capítulos de exportación europeos al otro lado del Atlántico. En 2023, la UE vendió a EEUU medicamentos y productos farmacéuticos por más de los 91.700 millones, según datos de Eurostat, sobresaliendo Alemania, que exporta más del 20% de los fármacos que produce, además de Francia o Irlanda. Sin olvidar el célebre *Ozempic*, el medicamento producido por la empresa danesa Novo Nordisk que se usa contra la obesidad y que está viviendo un *boom* inusitado en EEUU.

Aunque las ventas fueron un 1,7% inferiores a las de 2022, siguen siendo un apartado crucial y muy rentable para Europa, ya que las importaciones europeas de fármacos procedentes de EEUU solo sumaron 46.800 millones, arrojando un déficit de casi

Europa exporta cerca de 800.000 coches anuales a EEUU, al que compra menos de 300.000

45.000 millones para la economía estadounidense. Esto constituye, en sí mismo, una seria amenaza para las farmacéuticas europeas, aunque éstas tienen a su favor el carácter crítico de su producción (medicamentos) y la poca elasticidad de la demanda, lo que podría atenuar el impacto de los aranceles en las ventas.

Desequilibrio

Otro cantar puede ser en la industria de automoción, donde el desequilibrio en el comercio bilateral es aún más patente. Mientras que Europa vende a EEUU unos 800.000 coches anuales, compra menos de 300.000 al otro lado del Atlántico, lo que deja un saldo muy deficitario para el mercado estadounidense. Según datos de Eurostat, en 2023 las ventas europeas de coches y otros vehículos de motor a EEUU sumaron 40.700 millones de euros, mientras que Europa apenas importó automóviles por valor de 9.700 millones, evidenciando que la balanza está claramente inclinada del lado europeo.

El propio Trump ha situado a la industria automotriz europea en el foco al señalar que la UE impone un arancel del



El presidente de EEUU, Donald Trump, en el Despacho Oval de la Casa Blanca el pasado viernes.

10% a los vehículos importados, al que se añade después el IVA comunitario, cuyo tipo general fluctúa entre el 17% y el 27%, según los Estados miembros, mientras que EEUU aplica una tasa del 2,5% a los vehículos que importa.

El presidente estadounidense ya anticipó que replicaría el IVA europeo, que considera un “arancel encubierto” (no lo es, ya que lo pagan todos los productos al margen de donde hayan sido fabricados), imponiendo tarifas de doble dígito. El polémico mandata-

rio apuntó directamente a Alemania, asegurando que hay una razón fundamental por la que “vende más coches que los que nosotros les vendemos, y no es por la calidad de la manufactura ni el diseño estadounidense; es simplemente por prácticas comerciales desleales, y eso es letal. Es un arancel oculto”, señaló en referencia al IVA.

Alemania es el primer fabricante de coches europeos y, por tanto, el más expuesto al torpedeo arancelario de Trump. De hecho, de los

800.000 coches que la UE exporta a EEUU, 400.000 salen de Alemania. Además, es con diferencia el país europeo que más bienes exporta al otro lado del Atlántico: más de 161.400 millones en 2024, un 2,2% más que el año anterior, mientras que solo importó productos estadounidenses por 91.400 millones, un 3,4% menos. Esto es, un déficit de 70.000 millones para la economía americana que Trump parece determinado a corregir vía castigo arancelario. Las exportaciones totales de Alema-

La UE vende 91700 millones en fármacos a Estados Unidos, del que importa 46.800 millones

nia superaron los 1,55 billones de euros en 2024, un 1,2% menos que el año anterior, de los que 262.000 millones correspondieron a la venta de automóviles y componentes (casi el 17% del total), que disminuyó un 4%, y de los que muchos fueron a parar al mercado americano. El año pasado, BMW vendió más de 371.000 vehículos en EEUU, un 2,5% más que un año antes, mientras que Mercedes supera las 350.000 unidades y Audi ronda las 228.000.

Forzar traslados

Aunque algunas de esas marcas, como BMW y Mercedes tienen plantas allí, EEUU no tiene en estos momentos capacidad de producción suficiente para satisfacer toda la demanda del país, pero en la amenaza de Trump subyace otro objetivo más inquietante: forzar a las empresas europeas a producir directamente en EEUU. De hecho, las tarifas que se anunciarán en abril no entrarán en vigor de inmediato precisamente para dar tiempo a las empresas a trasladar sus fábricas allí, porque “como ustedes saben, cuando llegan a EEUU y tienen su planta o fábrica aquí, no hay aranceles. Así que queremos darles un poco de margen”, admitió Trump.

¿Y España? Es el segundo mayor fabricante de coches de Europa solo por detrás de Alemania, pero el destino del grueso de su producción es Europa. En 2024, fabricó 2,37 millones de vehículos, de los que 2,12 millones se destinaron a la exportación, el 89,4% del total y esencialmente a la UE. Las ventas directas del sector español a EEUU son simbólicas (unos 616 millones en 2023 y ni un solo coche en 2024), pero es evidente que no podrá escapar a la onda expansiva del proyectil lanzado por Trump a todo el automóvil europeo.

Castigo a los semiconductores, una industria copada por los países asiáticos

J.D. Madrid

La UE aspira a jugar un papel relevante en la industria de los semiconductores, un recurso estratégico y un eslabón crucial en la transformación tecnológica que necesita Europa para recuperar la competitividad perdida. Y de ahí su Ley Europea de Chips para impulsar inversiones público-privadas de más de 43.000 millones y crecer en este mercado has-

ta alcanzar una cuota mundial del 20% en 2030. Pero lo cierto es que, de momento, la UE ni siquiera alcanza una cuota del 10% dentro de un mercado copado y dominado por los países asiáticos: Taiwán, que se calcula que aglutina más del 60% de la fabricación mundial de chips; Corea del Sur, China y Japón, a los que en Occidente se suma EEUU, que, no obstante, tiene una

gran dependencia de los productores asiáticos, al igual que Europa.

Precisamente, la andanada lanzada por Trump de aplicar también un arancel del 25% a las importaciones de semiconductores apunta sobre todo a la región de Asia Pacífico, en el marco de los esfuerzos de EEUU por consolidar su capacidad de fabricar microchips en suelo estadounidense y fre-

nar a China en este ámbito. Es una de las pocas cosas en las que la Administración Trump coincide con su antecesora. De hecho, una de las últimas decisiones que tomó el Gobierno de Joe Biden antes de ceder el testigo fue promover nuevas restricciones a las exportaciones de tecnología a China para contener su desarrollo de semiconductores avanzados.