

Las relaciones económicas entre China y Aragón

JAVIER CAMO MONTERDE

Director gerente de Arex.

KATHARINA MARIA MORMANN

Responsable de Comunicación en Arex.

RESUMEN

Este estudio analiza el impacto de China en la economía aragonesa, especialmente en los sectores de la automoción y el porcino. Aragón se ha convertido en destino de importantes inversiones de empresas chinas, la mayor de ellas es la gigafactoría de baterías para vehículos eléctricos que CATL y Stellantis levantarán en Figueruelas.

Empresas y gobiernos en Europa y China están navegando las turbulentas aguas de lo que se podría denominar el nuevo proteccionismo, que está reorientando la estrategia de los fabricantes chinos de automoción a trasladar producción a Europa y a las empresas cárnicas aragonesas a luchar por su cuota de mercado en el gigante asiático. Un momento de grandes desafíos, pero también de grandes oportunidades

PALABRAS CLAVE

China, Comercio exterior, Automoción, Sector cárnico, Aranceles, Geopolítica, Oportunidades

Introducción

En las últimas décadas, China ha emergido como potencia económica mundial, poniendo fin al periodo de hegemonía de Estados Unidos que comenzó con la caída del muro de Berlín. La “fábrica del mundo” se ha transformado en un líder tecnológico dispuesto a dominar el comercio global, con una estrategia holística que abarca desde el control de materias primas y cadenas logísticas hasta la innovación tecnológica y la producción en sectores estratégicos. Su mercado doméstico, además, está a punto de relevar al de EE.UU. como el más grande del mundo.

Para Europa, el crecimiento de China implica oportunidades y amenazas. Aragón, como se verá a continua-

ción, ha sabido aprovechar alguna de esas oportunidades en los últimos años.

La influencia china se está notando en muchos sectores económicos de Aragón: logística, ecommerce, comercio minorista, hostelería etc. A efectos de este estudio, vamos a centrarnos en dos sectores, la automoción y el sector cárnico, que destacan por su especial peso en la economía aragonesa y su estrecha relación con China. Las recientes alianzas estratégicas de Stellantis con los gigantes chinos CATL y Leapmotor resultan fundamentales para apuntalar el futuro de la automoción en España, impulsando su transición hacia el vehículo eléctrico y anclando industria auxiliar en el territorio.

En el lado de las exportaciones, la industria cárnica de la comunidad ha vivido una expansión sin precedentes gracias a la fuerte demanda del gigante asiático. Ambos sectores están siendo objeto de medidas proteccionistas en este momento, un claro reflejo de la compleja situación geopolítica.

Comercio entre Aragón y China

China es el **uno de los principales socios comerciales de Aragón**, con un volumen de intercambio de bienes de más de **2.700 millones de euros en 2024**. Es el **segundo proveedor (importaciones)** de Aragón en valor (después de Francia) con 2.251,81 millones de € en 2024 y el **octavo destino** de nuestras exportaciones (475,91 millones de € en 2024), con un incremento notable en los últimos años.

Los principales productos importados son bienes de equipo (44,5% del total, destacando los aparatos eléctricos y mecánicos) y manufacturas de consumo

(38,7% del total, sobre todo textil). El principal producto exportado es la carne, con un 66% del total en 2024.

El **balance comercial** entre los dos territorios se caracteriza por un fuerte desequilibrio hacia las importaciones: la tasa de cobertura es del 17,9%, ligeramente por encima de la media española (17,0%).

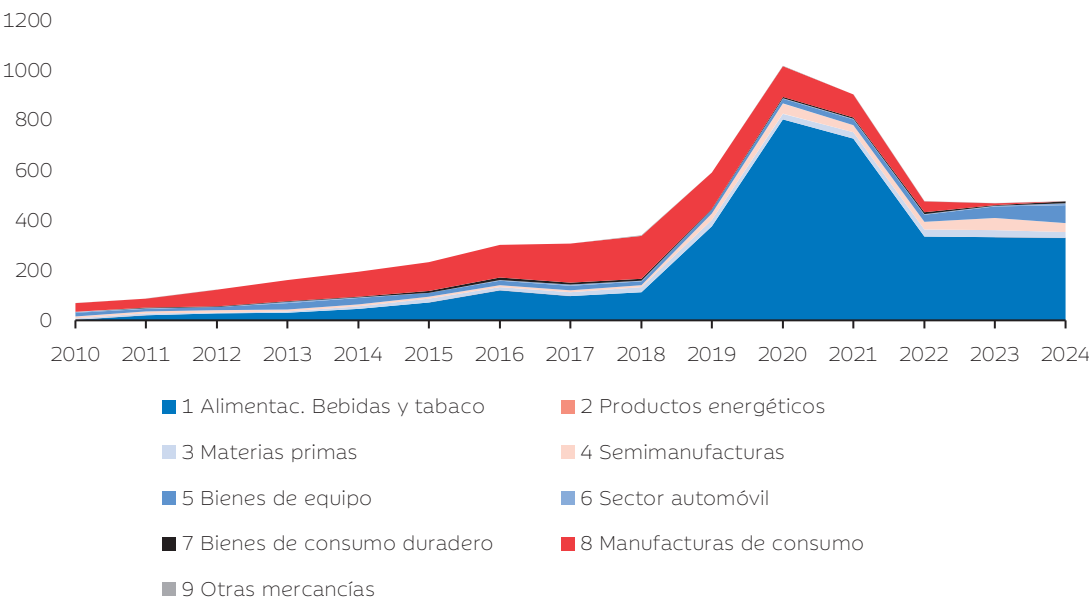
Cuantificar las inversiones mutuas resulta más complejo. No es posible disponer de números exactos de la presencia de empresas chinas en Aragón ya que los registros de empresas se rigen por la ubicación de su sede, sin tener en cuenta posibles centros productivos en otras comunidades autónomas. Por los datos existentes en bases de datos y en los medios, podemos estimar que unas 30 empresas chinas están implantadas en Aragón. Además, hay más de 2.500 autónomos de nacionalidad china en Aragón, de los que unos 1.500 se dedican a la hostelería y 800 al comercio. En cuanto a la implantación de empresas aragonesas en China, hay una veintena de empresas con representación o filial en el país.

Evolución del comercio de Aragón con China (millones de euros)



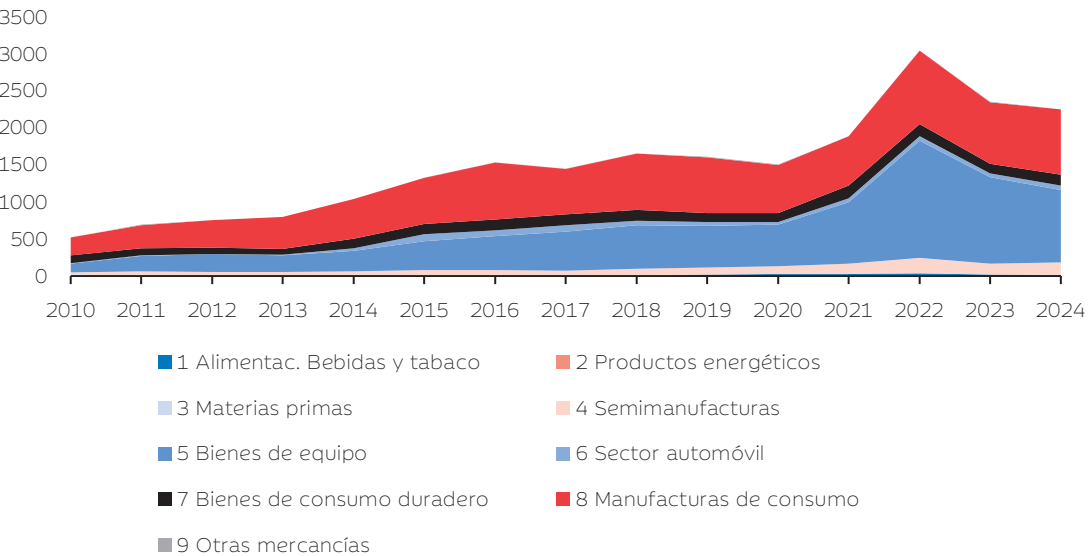
FUENTE: ESTACOM

Desglose exportaciones por sectores (millones de euros)



FUENTE: ESTACOM

Desglose importaciones por sectores (millones de euros)



FUENTE: ESTACOM

Aragón apuesta por China

“China tiene un potencial económico enorme y estamos más que abiertos a las inversiones de las empresas chinas en nuestra comunidad autónoma”. Así de claro formuló el presidente de Aragón, Jorge Azcón, su posición respecto al gigante asiático en mayo de 2024. Estas palabras reflejan la apuesta de la comunidad por las relaciones comerciales con China, que vienen de años atrás, pero se han ido intensificando en los últimos años.

El primer puente del Gobierno de Aragón a China fue la oficina de AREX en Shanghái, creada en 2008 para ayudar a las empresas aragonesas a exportar y establecerse en el mercado chino. Esta oficina ha sido y es un importante apoyo para las empresas aragonesas a la hora de establecer contactos comerciales y ayudar en trámites administrativos. También ha organizado la participación aragonesa en numerosas ferias de alimentación, de vino, de alfalfa y otros sectores, propiciando las visitas a Aragón de numerosas delegaciones chinas de diferentes sectores y regiones.

Durante la década de 2010, la apuesta proactiva del Gobierno de Aragón por el mercado chino comprendió tres objetivos principales: Posicionar Aragón como centro logístico para las empresas chinas en el sur de Europa, facilitar las exportaciones sobre todo en el sector agroalimentario y atraer inversiones chinas a la comunidad. En marzo de 2018, AREX organizó, junto con Heraldo de Aragón, la jornada “Aragón y el mercado asiático”, que contó con la presencia del entonces Embajador de China en España, Lyu Fan. AREX también organizó varios viajes institucionales al país asiático para establecer contactos y estrechar relaciones.

El Gobierno actual ha redoblado la apuesta por el país asiático, intensificando las relaciones institucionales y el ritmo de visitas al país asiático, con la mirada puesta en el sector de la automoción y la energía. El actual embajador de China en España, Yao Jing, mantiene una estrecha relación de colaboración con autoridades, asociaciones y empresas de la comunidad.

En el ámbito cultural, los lazos entre Aragón y China se han estrechado gracias al Instituto Confucio de la Universidad de Zaragoza, que abrió sus puertas en 2017. Nació con el fin de fortalecer la cooperación educativa entre China y España, apoyar y promover el desarrollo de la enseñanza de la lengua china, así como incrementar la amistad y el entendimiento mutuo entre el pueblo chino y el pueblo español. Un factor de gran valor para las relaciones económicas que, tanto en España como en China, tienen un fuerte componente de relación personal.

Logísticamente, hay numerosas conexiones que facilitan el comercio: A las rutas por vía marítima, accesibles gracias al puerto seco de Aragón, se suman varios vuelos directos semanales de carga. En octubre de este año se estrenó otra conexión regular con China, entre los aeropuertos de Ezhou Huahu (provincia de Hubei) y Zaragoza, que servirá principalmente al sector textil. Las pocas conexiones directas por tren, sin embargo, están inactivas desde 2022, debido a la imposibilidad de transitar por territorio ruso. Por último, Cosco Shipping Ports (CSP Spain), filial del gigante chino COSCO, gestiona la terminal ferroviaria de Plaza en Zaragoza desde 2013.

El entorno geopolítico: inestabilidad y rivalidades

Tras su espectacular evolución en materia de comercio exterior - de tener una economía cerrada en los años 1970 a ser “la fábrica del mundo” y el país más exportador desde 2009 - el Gobierno chino pasó a una nueva fase en su política de comercio exterior, la “estrategia de circulación dual”. Aprobada en 2020, esta hoja de ruta se articula sobre dos ejes complementarios: reforzar la capacidad interna y mantener y expandir sus vínculos exteriores. Una de las principales herramientas de su política exterior es la iniciativa de “La Franja y la Ruta” (Road and Belt Initiative), que aspira a diversificar rutas comerciales y financiar proyectos de infraestructura en todo el mundo. Respecto a sus exportaciones, han ido ganando peso los productos de mayor valor añadido, basados cada vez más en tecnología propia, en línea con el plan “Made in China 2025” anunciado en 2015.

En 2024, China fue origen del 14,6% de las exportaciones del mundo (por delante de EE.UU. con un 10% y Alemania con 6%) y destino del 10% de las importaciones. Según publica el Gobierno chino, el país está entre los primeros tres socios comerciales de 157 países del mundo.

El rápido desarrollo de China ha llevado a un pronunciado déficit comercial de la Unión Europea con China, de más de 300.000 millones de euros en 2024, y a una gran dependencia en el suministro de productos considerados estratégicos. Además, China se ha convertido en un serio competidor en mercados clave como el de la movilidad. Por ese motivo, la Comisión Europea ha adoptado una postura cauta en sus relaciones comerciales y políticas con el país, al considerar que “China es simultáneamente, un socio, un competidor y un rival sistémico”. Esta compleja relación, engloba desde movimientos proteccionistas por ambas partes - a destacar los aranceles de la UE para importaciones

de vehículos eléctricos chinos y de China para la carne porcina europea –hasta la intervención estatal, como en el reciente caso de la empresa Nexperia en Países Bajos. Pero a la vez, los países y regiones europeas compiten por atraer inversiones de empresas chinas.

También está por ver hasta qué punto afectará a Europa la rivalidad entre Estados Unidos y China, que se ha acentuado bajo la actual administración estadounidense y en cuyo epicentro se encuentran la tecnología y las materias primas. El dilema europeo quedó patente cuando, en abril de este año, Pedro Sánchez se reunió en Pekín con su homólogo Xi Jinping y fue criticado duramente por el Gobierno estadounidense.

Estamos viviendo tiempos convulsos y con muchas incertidumbres. Tras 35 años de hegemonía estadounidense, y coincidiendo con el auge de China como potencia mundial, se está configurando un nuevo orden global, cuyos detalles todavía están por definirse, pero en el que el gigante asiático sin duda tendrá un gran protagonismo.

Inversiones chinas en Aragón

Aragón se ha consolidado en los últimos años como un destino atractivo para la inversión china en sectores estratégicos de la economía industrial, con especial protagonismo de la automoción y, en concreto, la movilidad eléctrica.

Los proyectos anunciados en los últimos meses suman casi 4.500 millones de euros (incluyendo la posible inversión de Leapmotor) y crearán unos 4.000 empleos directos en Aragón.

Entre los proyectos más relevantes destaca la gigafactoría de baterías de Stellantis y CATL en Figueruelas, que fue anunciada oficialmente el 10 de diciembre de 2024 y que el presidente Azcón ha calificado de “cambio histórico en la economía de Aragón”. La inversión conjunta alcanza los 4.100 millones de euros, con una capacidad prevista de 50 GWh anuales y la creación de 3.000 empleos directos. Su puesta en marcha supondrá un refuerzo importante a la posición de Stellantis y CATL en el mercado europeo de la automoción y para el ecosistema de proveedores de automoción en Aragón.

La inversión se confirmó tras recibir casi 300 millones de euros en ayudas del Gobierno de España entre el PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado y el PERTE de Descarbonización Industrial del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. El proyecto fue declarado inversión de interés autonómico y de inte-

rés general de Aragón por el Gobierno de Aragón el 19 de agosto de 2025 para facilitar la realización del proyecto.

Otro posible, e importante, hito para Aragón, sería la confirmación oficial de que la empresa china Leapmotor ha elegido la planta de Figueruelas para producir su modelo eléctrico B10 (y posiblemente otro más). Desde 2023, Stellantis tiene una participación del 20% en Leapmotor y un 51% de la filial Leapmotor International. Esta última empresa conjunta, creada para desarrollar, vender y dar servicio a los vehículos Leapmotor fuera de China, registró en septiembre la sociedad española LPMIB Automotive Spain, cuya sede está en Figueruelas. Por parte de Stellantis, su CEO Antonio Filosa ha confirmado que Leapmotor fabricará en España, sin especificar en qué planta del grupo. Según fuentes de la Embajada de China en España, la inversión aproximada de Leapmotor en España ascendería a 200 millones de euros y el inicio de la fabricación estaría previsto para agosto de 2026.

La elección de Zaragoza, que la prensa económica da por hecha, respondería a la combinación del ecosistema de automoción ya existente y las buenas conexiones marítimas de Zaragoza, así como las sinergias con la planta existente de Stellantis. Es importante destacar que Stellantis no se ha pronunciado sobre la veracidad de la localización de esta inversión, solo ha transmitido que ha sido España la elegida para implantar la producción del nuevo vehículo de Leapmotor.

Los efectos en la industria auxiliar ya se están notando: La empresa china Duoli Technology, junto con la vasca Fagor, va a reactivar la planta de Fagor Ederlan en Borja tras cerrar un contrato de suministro con Leapmotor para el B10. Invertirán 45 millones de euros en acondicionar la planta y generarán 200 puestos de trabajo directos en la primera fase de actividad.

Otras inversiones confirmadas recientemente:

TDG Ibernavitas: Inversión anunciada el 16 de febrero de 2025. TDG, especializada en soluciones de almacenamiento energético, establecerá en Zaragoza su base de operaciones para Europa y Norte de África, con una fábrica de baterías y soluciones de almacenamiento energético y actividades de I+D, invirtiendo 120 millones de euros y creando 800 puestos de trabajo directos en cinco años. Se trata de una alianza estratégica entre la empresa zaragozana Zeumat y el grupo TDG, uno de los grandes exponentes del liderazgo tecnológico de China en el almacenamiento de energía.

El 23 de septiembre de 2025, y tras el viaje institucional del Ayuntamiento de Zaragoza a China, el grupo empresarial chino Juneyao anunció una inversión de 10 millones de euros en Zaragoza como base para introducir sus vehículos eléctricos en Europa. Acometerá la inversión a través de su filial automovilística Dongfang Automobile, para poner en marcha la primera sede en Europa de esta división de venta y distribución de automóviles eléctricos y servicios asociados.

Automoción: De importaciones a inversiones

El sector aragonés que más está notando la influencia china es el de la automoción. No es de extrañar: China ya es, con diferencia, el mayor país productor de vehículos del mundo, con más de 25 millones de unidades en 2024 y un fuerte incremento del 12,3% interanual en el primer semestre de 2025. Su cuota de la producción global de coches es del 35,4% (2024) frente al 15,1% de la Unión Europea, y el número de marcas de coches chinas supera ya los 130.

De momento, los flujos comerciales entre Aragón y China en este sector son modestos. Sin embargo, la cuota de mercado de las marcas chinas en el mercado europeo crece rápidamente y se estima que llegue al 10% en 2030.

Para el ecosistema europeo de automoción, esta situación presenta claras amenazas, pero también

oportunidades. En una región como Aragón, donde este sector representa el 30% del PIB regional y una parte sustancial de las exportaciones, resulta de vital importancia no perder competitividad en este momento de cambio.

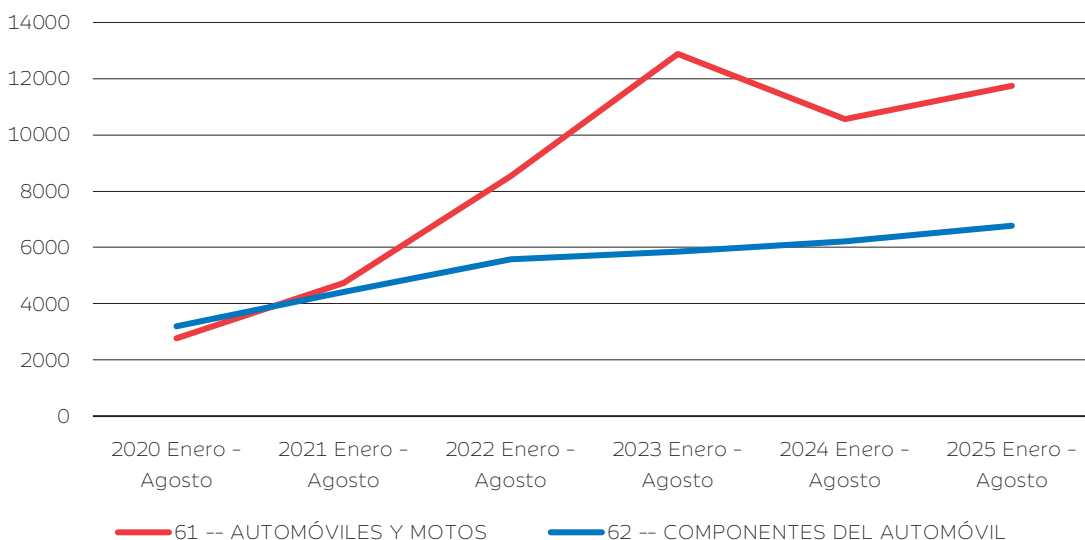
El impacto de los aranceles: Alianzas y fabricación local

Los vehículos chinos que se venden en Europa son en su gran mayoría eléctricos, en este segmento China ya tiene una cuota de mercado superior al 12% en el viejo continente. Los fabricantes chinos, líderes en tecnologías de propulsión eléctrica y con excesos de capacidad productiva, han visto su oportunidad en un continente que apuesta por la movilidad eléctrica y está desarrollando las infraestructuras necesarias para ello, pero donde los vehículos eléctricos no tenían cuota de mercado.

Los aranceles impuestos por la Unión Europea a los vehículos eléctricos importados de China entraron en vigor el 30 de octubre de 2024 con una duración máxima de cinco años. Se aplican de forma adicional al 10% ya establecido anteriormente y varían entre el 17% y el 35,5% según el fabricante.

Desde la entrada en vigor de los aranceles, el crecimiento de las importaciones de vehículos desde China a la UE se ha estancado, en 2024 y 2025 no han al-

Importaciones de vehículos y componentes en la UE (millones de euros)



canzado el mismo volumen que en 2023 (12.900 millones de euros). Pero, lo que es más importante: se han producido varias inversiones productivas de los fabricantes chinos en Europa para ensamblar y fabricar sus vehículos.

El mejor ejemplo de este tipo de inversiones productivas en España es la ya mencionada alianza entre Stellantis y Leapmotor. Su efecto será eminentemente positivo al crear puestos de trabajo y aprovechar la capacidad productiva de las plantas europeas de OEMs y empresas auxiliares, además de las posibles transferencias tecnológicas en movilidad eléctrica.

La automoción aragonesa, desde luego, está viendo en la expansión china una gran oportunidad para atraer inversiones y fortalecer el sector. En palabras de Benito Tesier, presidente del Clúster de Automoción de Aragón (CAAR): “Tenemos que trabajar en conjunto desde el Gobierno de Aragón y el sector para estar presentes en el mapa de China y vendernos como una tierra de oportunidades.”

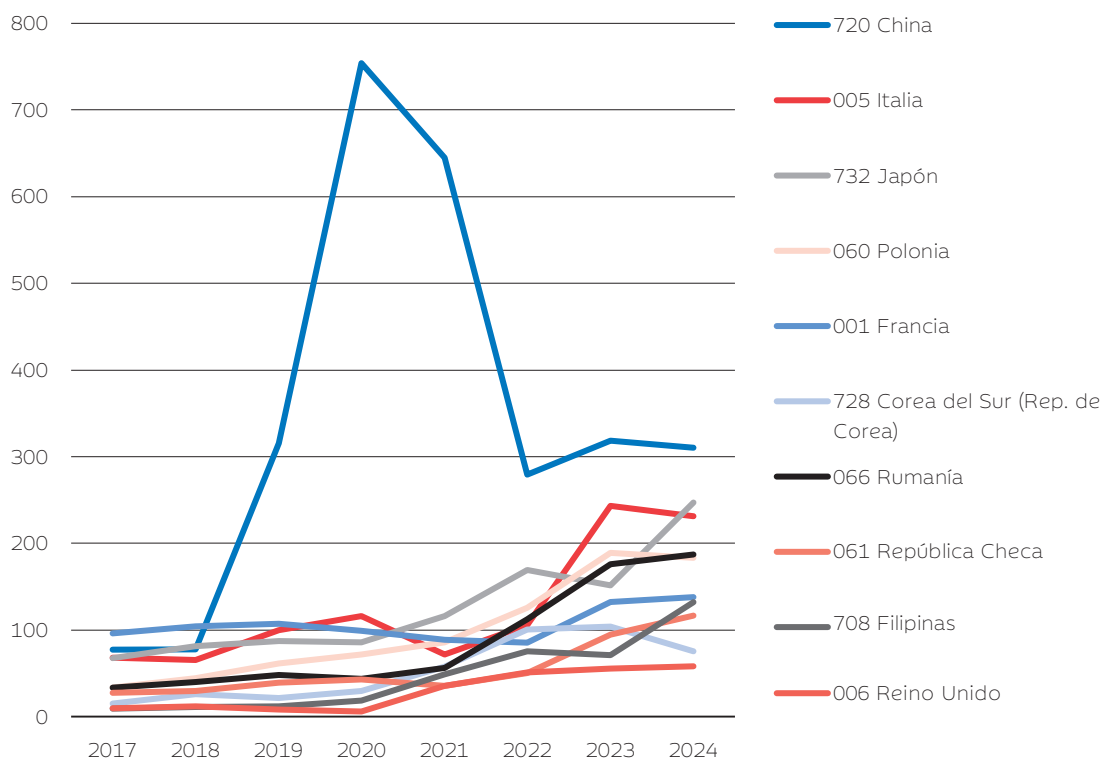
Sector porcino: Luces y sombras

En las exportaciones de Aragón a China, el sector porcino destaca por su volumen – dos tercios de las ventas de Aragón a China son de carne y despojos porcinos – y por su espectacular crecimiento con motivo de la epidemia de peste porcina africana (PPA) en China, que ya está bajo control. Cuando la demanda de China comenzó a bajar, los productores aragoneses lograron diversificar sus destinos en tiempo récord, no solo manteniendo sino aumentando el volumen de sus exportaciones.

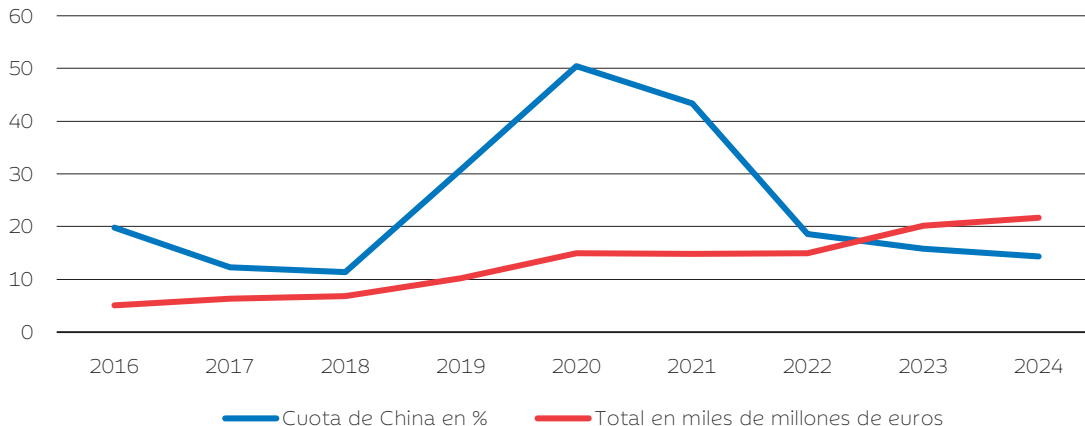
China es el principal destino de las exportaciones aragonesas de carne porcina, con un volumen de más de 300 millones de euros en 2024, el 1,8% de las exportaciones aragonesas. Aragón es la segunda Comunidad Autónoma con más exportaciones de cárnico a China, solo por detrás de Cataluña. A nivel nacional, Aragón supone el 33% del total de las exportaciones del sector.

Durante la epidemia de peste porcina africana, las exportaciones aragonesas de porcino a China se dispa-

Diversificación de mercados en las exportaciones del porcino aragonés



Valor total y peso relativo de China en las exportaciones aragonesas de porcino



raron. Tras el primer brote, detectado en agosto de 2018, se extendió rápidamente por todo el país. La epidemia paralizó la producción de carne en el país asiático, obligando al sacrificio de cientos de miles de cerdos. El último brote fue detectado en febrero de 2023. Para satisfacer la demanda de su población, tradicionalmente consumidora de porcino, el Gobierno chino recurrió a las importaciones, y las empresas aragonesas supieron aprovechar el momento, escalando la producción en tiempo récord. Entre 2017 y 2020, las exportaciones porcinas de Aragón a China se multiplicaron por diez y en 2020, uno de cada dos kilos de carne exportados salió rumbo a China.

Controlada la epidemia, y siguiendo a rajatabla su estrategia de “circulación dual”, China apostó por la autosuficiencia en el sector cárnico y solo importa determinados productos. Desde 2019 está fomentando la construcción de miles de las llamadas “megagrانjas” para autoabastecerse en la medida de lo posible. Desde 2020, las ventas de carne porcina de Aragón a China se han reducido en un 60%, un cambio drástico tras la repentina subida.

Los productores cárnicos aragoneses, sin embargo, supieron gestionar esta situación de manera excepcional: una vez más en tiempo récord, diversificaron los destinos de sus exportaciones hacia Europa y otros mercados asiáticos, logrando incluso aumentar sus ventas al exterior.

El sector, liderado por las grandes integradoras, ha demostrado su enorme agilidad a nivel comercial,

logístico y operativo. De esta manera, han logrado compensar la caída del mercado chino aumentando el volumen total de sus exportaciones de carne porcina.

Los aranceles chinos y sus consecuencias

En la actualidad, el sector porcino europeo enfrenta dificultades por los aranceles impuestos por el Gobierno chino, un movimiento interpretado como represalia por los aranceles europeos a los coches eléctricos. Fue a principios de septiembre cuando se anunciaron los aranceles y su porcentaje, que varía según la empresa. Aunque ninguna empresa española tendrá un arancel por encima del 20% (mientras otras tienen hasta un 62,5%), la medida es delicada porque pone en peligro la rentabilidad de las exportaciones aragonesas al gigante asiático.

Los productos gravados con más peso en las exportaciones aragonesas a China son los despojos (125,5 millones de euros de 2024), la carne congelada (61,8 millones de euros) y la panceta (50,1 millones de euros). Los despojos, muy valorados en China, son un subproducto con márgenes comerciales reducidos. Además, otros competidores en el sector como Brasil no han sido gravados con aranceles y podrían arrebatarse cuota de mercado a España.

La imposición de los aranceles por el Gobierno chino, una medida de fuerte carácter proteccionista y que afecta especialmente a Aragón, contrasta con el gran número de proyectos de implantación de empresas

chinas en Aragón, especialmente en los sectores de automoción y energía.

La buena relación entre Aragón y China puede ser una ventaja a la hora de gestionar esta crisis. A finales de octubre, las empresas afectadas en Aragón, junto con representantes del Gobierno de Aragón y las asociaciones del sector, se reunieron con el Embajador de China en Madrid para analizar la situación. Pero a nadie se escapa que se trata de medidas proteccionistas de envergadura global, en las que es difícil poder influir.

Conclusiones

En el nuevo escenario multipolar dominado por la rivalidad entre China y EE.UU., Europa se ha visto relegada a un papel secundario y muchas veces reactivo ante los movimientos expansionistas y proteccionistas de estas dos potencias económicas. El ejemplo del sector automoción, sin embargo, muestra que el viejo continente, por el tamaño de su mercado interno, tiene cierto margen de actuación.

La palabra china para “crisis” se compone de dos caracteres que, según la creencia popular, combinan peligro y oportunidad. Las empresas aragonesas tienen muy claro que se inclinan por la segunda acepción y están determinadas a aprovechar las oportunidades que se ofrezcan.

Será crucial adaptarse en todo momento a las condiciones del mercado y desarrollar estrategias para posicionarse. Aragón está dando muestras de su capacidad para asegurar su papel en los mercados internacionales, gracias una vez más a su ubicación estratégica, la perseverancia y profesionalidad de sus empresas y el respaldo de las administraciones.

China dominará el comercio global en el futuro próximo. Aragón está decidido a ocupar un papel importante en este nuevo tablero de juego.

Bibliografía:

- “Azcón asegura que las empresas chinas quieren aprovechar las oportunidades que ofrece la economía aragonesa”, lavanguardia.com, 17 de mayo de 2024
<https://www.lavanguardia.com/local/aragon/20240517/9653896/azcon-asegura-empresas-chinas-quieren-aprovechar-oportunidades-ofrece-economia-aragonesa-agenciaslv20240517.html>

- “Aragón apuesta fuerte por el mercado asiático”, heraldo.es, 16 de marzo de 2018
<https://www.heraldo.es/noticias/economia/2018/03/16/aragon-apuesta-fuerte-por-mercado-asiatico-1230155-309.html>
- Mundo Global: “Zaragoza se suma a la red internacional del aeropuerto chino de Huahu con una ruta aérea de carga directa”, 3 de octubre de 2025
<https://mundoglobal.org/zaragoza-se-suma-a-la-red-internacional-del-aeropuerto-chino-de-huahu-con-una-ruta-aerea-de-carga-directa/>
- Observatorio Política China: “Comprendiendo la «circulación dual» de China y sus implicaciones para el mundo”, 20 de octubre de 2020
<https://www.politica-china.org/comprendiendo-la-circulacion-dual-de-china-y-sus-implicaciones-para-el-mundo/>
- Wikipedia, “Made in China 2025” https://es.wikipedia.org/wiki/Made_in_China_2025
- Portal de la Franja y la Ruta: “China se sitúa entre los tres principales socios comerciales de 157 países y regiones, según aduanas”, 26 de agosto de 2025
<https://esp.yidaiyilu.gov.cn/p/ODCSPB16.html>
- Comisión Europea: “Comercio UE-China: datos y cifras” <https://www.consilium.europa.eu/es/infographics/eu-china-trade/>
- Comisión Europea: “China: EU trade relations with China. Facts, figures and latest developments.” https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/china_en?prefLang=es&ettrans=es
- El Periódico de Aragón: “La llegada de Leapmotor toma forma en Zaragoza: la marca china registra una filial industrial en Figueruelas”, 9 de noviembre de 2025
<https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2025/11/09/llegada-leapmotor-toma-forma-zaragoza-123504049.html>
- El Periódico de Aragón: “El CEO de Stellantis oficializa la llegada de Leapmotor a España con Zaragoza como la gran favorita”, 16 de septiembre de 2025
<https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2025/09/16/ceo-stellantis-oficializa-llegada-leapmotor-121639557.html>
- La Vanguardia: “Stellantis y la china Leapmotor planean invertir 200 millones en la planta de Zaragoza”, 21 de marzo de 2025 <https://www.lavanguardia.com/economia/20250321/10505938/stellantis-china-leapmotor-planean-invertir-200-millones-planta-zaragoza.html>

- El Economista: “Dos modelos de Leapmotor se fabricarán en Zaragoza a finales de 2026”, 4 de septiembre de 2025
<https://www.eleconomista.es/motor/noticias/13522216/08/25/dos-modelos-de-leapmotor-se-fabricaran-en-zaragoza-a-finales-de-2026.html>
- El Periódico de Aragón: “Fagor y Duoli invertirán cerca de 45 millones de euros en adecuar la fábrica de Borja”, 26 de septiembre de 2025
<https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2025/09/18/fagor-duoli-invertiran-cerca-45-121684461.html>
- AECA: “Economic and Market Report: Global and EU auto industry, 2024”
https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report-Full_year-2024.pdf
- JATO: “Driving change: An outlook of Chinese brands in European Market”
<https://www.jato.com/resources/news-and-insights/driving-change-an-outlook-of-chinese-brands-in-european-market>
- KPMG: “Impact of Chinese OEMs in Europe (Part II)”
<https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/nl/pdf/2025/services/impact-of-chinese-oems.pdf>
- Comisión Europea: “La Comisión Europea impone derechos compensatorios a las importaciones de vehículos eléctricos de batería procedentes de China”
<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/es/news/la-comision-europea-impone-derechos-compensatorios-las-importaciones-de-vehiculos-electricos-de>
- El Periódico de Aragón: “Aragón tiene que estar en China para venderse como tierra de oportunidades”, 5 de enero de 2025
<https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2025/01/05/aragon-china-venderse-tierra-oportunidades-113117060.html>

IDEAS FUERZA

- El escenario geopolítico ha cambiado drásticamente en los últimos años, con un futuro incierto para el sistema multilateral que rige el comercio exterior.
- China se está posicionando como potencia global en el comercio global, con una estrategia holística que maximiza su influencia.
- Europa se ha visto relegada a un papel reactivo en la guerra comercial entre China y Estados Unidos.
- Las medidas proteccionistas adoptadas por Europa y China condicionan a las empresas, obligándolas a trasladar producción o a buscar nuevos mercados.
- Aragón ha sabido aprovechar oportunidades derivadas del auge de China y está enfocado en aumentar la relación mutua.
- La experiencia del sector porcino demuestra que no se puede depender solo del mercado chino, es preciso diversificar.
- La colaboración público-privada es un pilar importante para poder adaptarse con agilidad a los cambiantes escenarios comerciales.

Javier Camo Monterde, licenciado en Veterinaria con una trayectoria centrada en los sectores alimentario y de bioseguridad. Director del Área Agroalimentaria en Feria de Zaragoza durante nueve años y, posteriormente, Director General de Comercio, Ferias y Artesanía del Gobierno de Aragón (2023–2024). Desde 2024 es director gerente de AREX.

Katharina Maria Mormann, Licenciada en Derecho por la Universidad de Münster (Alemania) con especialidad en Derecho Comunitario e Internacional. Máster en International Management por Escuela de Alta Dirección y Administración (EADA), Barcelona. Responsable de Comunicación en AREX.