



Nota 1: Los datos estimados por C-interereg no deben ser considerados como cifras oficiales de las instituciones patrocinadoras. Así mismo los comentarios e informes que se publican a partir de ellos recogen exclusivamente la opinión de los autores.

Nota 2: Los datos publicados en este Cuadro se refieren a la última estimación de la base de datos anual detallada de C-interereg para el periodo 1995-2016.

Nota 3: Se ruega citar la fuente de los datos indicando: "Fuente: Proyecto C-interereg. CEPREDE".

Para usuarios del ámbito académico que utilicen dicha información, pueden citar alguno de los siguientes artículos de referencia donde se explica la base de datos:

Llano, C., De la Mata, T., Díaz-Lanchas, J., Gallego, N, (2017) Transport-mode competition in intra-national trade: An empirical investigation for the Spanish case. *Transportation Research Part A*, 95, 334–355

Nuria Gallego, Carlos Llano, Tamara De La Mata & Jorge Díaz-Lanchas (2015) Intranational Home Bias in the Presence of Wholesalers, Hub-spoke Structures and Multimodal Transport Deliveries, *Spatial Economic Analysis*, 10:3, 369-399.

Llano. C., Esteban. A., Pulido. A., Pérez. J (2010): "Opening the Interregional Trade Black Box: The C-interereg Database for the Spanish Economy (1995-2005)". *International Regional Science Review*. 33. 302-337.

Noviembre 2019

Institución promotora:



CEPREDE

Instituciones patrocinadoras:



Cuadro: Aceite por Aviones, o la ley del Tali3n 2.0

Por Carlos Llano [Los datos de este Cuadro se pueden descargar en este [link](#)]

“Pero si la vida de la mujer es puesta en peligro, se exigir3 vida por vida, ojo por ojo, diente por diente, mano por mano, pie por pie, ...” 3xodo 21:23-25

El pasado 18 de octubre de 2019, la **Organizaci3n Mundial del Comercio (OMC)** autoriz3 a Estados Unidos la adopci3n de medidas proteccionistas por valor de 7.500 millones de d3lares al a3o, en compensaci3n por los da3os causados por las ayudas ilegales concedidas por varios pa3ses europeos a **Airbus**, en contra de los intereses de **Boeing** y de las leyes del libre mercado.

La disputa es hist3rica tanto por la duraci3n del proceso como por la dureza del castigo. Los subsidios ilegales datar3an del 2004, estar3an vinculadas a la financiaci3n de modelos civiles (A300-A380), y habr3an adoptado la forma de cr3ditos con tipos inferiores a mercado concedidos por **Alemania, Espa3a, Francia** y el **Reino Unido** en colaboraci3n con el **Banco Europeo de Inversiones**. Tales cr3ditos habr3an sido denunciados por asimilarse a subsidios p3blicos a la producci3n y la exportaci3n. A pesar de la gravedad de la resoluci3n, este fallo es solo una primera andanada. En ciernes estar3a una resoluci3n equivalente ante las denuncias de la UE contra las ayudas tambi3n ilegales concedidas por EEUU en favor de **Boeing**, materializadas a trav3s de financiaci3n cruzada a proyectos militares del gigante americano y cuya decisi3n formal se espera para los primeros meses de 2020.

Ante el fallo de la OMC, el USTR (Ministerio de Comercio de EEUU) public3 en abril del 2019 una [lista provisional de productos](#) afectados. Inclu3a en su **secci3n 1**, productos directamente relacionados con el sector aeroespacial, donde los aranceles podr3an ascender al **10%** y recaer3an exclusivamente sobre los cuatro pa3ses europeos comentados. La **secci3n 2** recoge un n3mero muy elevado de partidas, poco o nada relacionadas con Airbus, a las que se podr3an imponer aranceles de hasta el **25%**, aplicables a todos los pa3ses de la UE28. Desde abril se inici3 un proceso de negociaci3n, que ha culminado en la publicaci3n de la [lista definitiva de productos](#), en octubre de este a3o. Dado la complejidad de la lista definitiva, y el breve tiempo transcurrido desde su publicaci3n, en este cuadro analizamos la exposici3n territorial y sectorial ante los nuevos aranceles usando la lista provisional de abril, dejando el c3lculo del posible impacto de la lista definitiva para futuros an3lisis.

La resoluci3n de la OMC llueve sobre mojado, al solaparse con la *en3sima* oleada de una guerra comercial entre EEUU, China y la UE, que incluye medidas proteccionistas ya aprobadas (hierro, acero y aluminio) y otras que podr3an concretarse en este mismo mes (automoci3n). Las reacciones de las autoridades europeas y espa3olas no se han hecho esperar. El Gobierno de Espa3a ha calificado de "inaceptable" los nuevos aranceles anunciados por la Administraci3n Trump, y se ha adelantado a cuantificar el posible impacto en cerca de 1000 millones de euros en nuestro pa3s.

¿Qu3 justificaci3n tiene la resoluci3n de la OMC y la lista de productos anunciada por los EEUU?, ¿C3mo explicar el **doble rasero** de imponer dos aranceles m3ximos diferentes seg3n tipos de productos, y la posibilidad de extender las sanciones a toda la UE m3s all3 de los cuatro pa3ses denunciados?, ¿No tendr3a m3s l3gica que el arancel m3ximo de los productos aeroespaciales fuera superior al de los productos de la secci3n 2?, **¿Es justo que peque3os exportadores de vino o aceite de una regi3n donde no produce Airbus, acaben pagando buena parte del castigo dirigido a unas ayudas nacionales concedidas a una 3nica empresa del sector aeroespacial?**

Si ya "el ojo por ojo" suena a una versi3n arcaica de justicia, ¿c3mo podremos explicar esta nueva versi3n 2.0, donde el castigo recae sobre un tercero que no ha causado la infracci3n?

Aunque resulte sorprendente, 3sta es la manera en la que la OMC suele operar, como v3a para movilizar a todos los sectores de un pa3s y as3 activar los mecanismos de presi3n sobre las autoridades responsables para que detengan los mecanismos sancionados.

Quer3amos empezar reflexionando acerca de por qu3 el listado de productos y los aranceles m3ximos son los que son. Podr3amos pensar que se trata de bienes que a3nan una buena capacidad recaudatoria (Ej: baja sustituibilidad por otros bienes, importados o dom3sticos) con una reducida capacidad de distorsi3n del mercado americano, v3a incremento de precios o introducci3n de ineficiencias (Ej: incapacidad de sustituir bienes intermedios europeos necesarios para generar bienes finales americanos). Alternativamente, el listado podr3a querer minimizar el d3ficit comercial entre EEUU y la UE, actuando sobre partidas especialmente relevantes con cada uno de sus pa3ses. Tamb3n hay quienes consideran que dicho listado responde m3s a justificaciones pol3ticas que econ3micas. **Como si de un ejercicio de "vud3" se tratara, el listado buscar3a maximizar el da3o econ3mico y social en cada pa3s de la UE28**, ejerciendo la puncci3n justo en sectores y regiones menos resilientes, con productos se3eros con alta concentraci3n exportadora en EEUU.

Tabla 1. SalDOS bilaterales de EEUU para los productos afectados. 2018.
 Ranking de los 30 productos del listado con mayores d3ficits USA-Mundo en millones de \$.

Rank	Producto	Alemania		Espa1a		Francia		RU		Mundo	
1	6110	3,49	0,0%	-1,09	0,0%	-5,68	0,0%	17,14	0,4%	-14.752,33	1,6%
2	8803	-387,43	0,5%	-89,08	1,9%	-1.714,74	10,7%	-1.552,61	34,2%	-13.305,01	1,4%
3	4202	-1,52	0,0%	-142,99	3,0%	-749,94	4,7%	14,11	0,3%	-10.721,98	1,1%
4	880240	-1.639,33	2,3%	0,00	0,0%	-3.393,19	21,2%	-14,37	0,3%	-7.717,78	0,8%
5	2208	2,90	0,0%	100,43	2,1%	-2.409,98	15,1%	-1.841,21	40,5%	-6.472,90	0,7%
6	306	1,82	0,0%	13,98	0,3%	13,37	0,1%	-0,95	0,0%	-6.256,08	0,7%
7	304	44,51	0,1%	36,13	0,8%	49,81	0,3%	-6,85	0,2%	-5.327,42	0,6%
8	2204	-62,42	0,1%	-381,44	8,1%	-2.081,01	13,0%	198,20	4,4%	-5.001,10	0,5%
9	8467	-316,40	0,4%	11,83	0,3%	2,97	0,0%	29,11	0,6%	-4.931,37	0,5%
10	1905	-164,11	0,2%	-33,49	0,7%	-210,53	1,3%	-55,39	1,2%	-3.696,81	0,4%
11	7202	-47,16	0,1%	-74,14	1,6%	-25,64	0,2%	-4,75	0,1%	-3.390,41	0,4%
12	1605	0,32	0,0%	-35,45	0,8%	-3,63	0,0%	0,14	0,0%	-3.025,62	0,3%
13	6202	0,40	0,0%	-1,67	0,0%	-14,04	0,1%	-10,17	0,2%	-2.259,40	0,2%
14	2202	-18,83	0,0%	-1,11	0,0%	-85,04	0,5%	-49,50	1,1%	-2.178,16	0,2%
15	1604	-4,56	0,0%	-12,27	0,3%	-3,03	0,0%	30,17	0,7%	-1.567,12	0,2%
16	9603	-50,27	0,1%	-7,66	0,2%	0,92	0,0%	12,87	0,3%	-1.514,56	0,2%
17	1509	-0,03	0,0%	-518,12	11,0%	-1,05	0,0%	-0,19	0,0%	-1.485,49	0,2%
18	2009	-1,32	0,0%	-37,99	0,8%	-27,87	0,2%	3,68	0,1%	-1.433,42	0,2%
19	6912	-1,87	0,0%	-0,99	0,0%	-6,88	0,0%	-11,55	0,3%	-1.036,50	0,1%
20	7317	-7,69	0,0%	-1,06	0,0%	0,39	0,0%	0,01	0,0%	-1.004,83	0,1%
21	7013	-54,57	0,1%	-11,04	0,2%	-40,79	0,3%	-1,81	0,0%	-897,27	0,1%
22	9002	-89,66	0,1%	0,58	0,0%	5,42	0,0%	-8,43	0,2%	-895,37	0,1%
23	8205	-21,66	0,0%	0,66	0,0%	-1,98	0,0%	10,19	0,2%	-757,81	0,1%
24	3301	1,60	0,0%	-22,46	0,5%	-125,91	0,8%	12,33	0,3%	-575,83	0,1%
25	2201	-11,01	0,0%	-2,17	0,0%	-174,64	1,1%	0,06	0,0%	-566,61	0,1%
26	4810	-220,92	0,3%	-28,56	0,6%	-20,14	0,1%	23,01	0,5%	-556,12	0,1%
27	6913	-5,54	0,0%	-7,84	0,2%	-6,39	0,0%	-1,36	0,0%	-488,77	0,1%
28	805	0,92	0,0%	-22,72	0,5%	6,85	0,0%	1,10	0,0%	-476,99	0,1%
29	200570	-0,01	0,0%	-195,28	4,1%	-3,25	0,0%	-0,15	0,0%	-463,66	0,0%
30	9013	-9,16	0,0%	15,32	0,3%	31,12	0,2%	-122,54	2,7%	-407,10	0,0%
...
	TOTAL	-71.013,12	100,0%	-4.722,42	100,0%	-15.972,12	100,0%	4.544,84	100,0%	-946.129,55	100,0%
		8%		0%		2%		0%		2%	

Fuente: elaboraci3n propia a partir de datos de Comtrade UN.

Los expertos especulan acerca de la raz3n por la que EEUU no ha optado por una sanci3n dr3stica sobre sus importaciones del sector aeroespacial europeo, por ejemplo, imponiendo un arancel del 100% a todas las compras de *Airbus*. La raz3n estar3a en que, dado el duopolio existente en el sector, y la importante demanda de aeronaves y componentes de *Airbus* por parte de aerol3neas que operan en EEUU, la imposici3n de un arancel excesivo sobre sus importaciones encarecer3a el servicio final de transporte a3reo en EEUU, sin que *Boeing* tuviera capacidad para producir lo que actualmente exporta *Airbus*. Tambi3n por este motivo, se podr3a explicar que justo los productos del sector aeroespacial (secci3n 1) estar3an sujetos a un arancel m3ximo del 10%, inferior al 25% previsto para los productos de la secci3n 2, que poco tienen que ver con la causa de la disputa. El valor m3ximo del 25% guardar3a referencia al debate te3rico sobre el "arancel 3ptimo", y el listado de productos tan amplio vendr3a a completar el efecto recaudatorio/sancionador de los productos de la secci3n 1, mezclando seguramente todos los criterios antes apuntados relativos a la alta recaudaci3n, la baja distorsi3n dom3stica, o el m3ximo da1o pol3tico y social en Europa.

Tratando de ir algo m3s lejos en la justificaci3n de la lista, en la **Tabla 1** mostramos el d3ficit comercial de EEUU con el mundo (3ltima columna) as3 como con cada uno de los cuatro pa3ses europeos sancionados. Por filas se incluyen s3lo los 30 primeros productos de la lista, ordenados de mayor a menor en relaci3n con su d3ficit comercial entre EEUU y el mundo. Los datos proceden de Comtrade (UN), est3n expresados en millones de d3lares y se refieren a 2018. Para m3s claridad, en la 3ltima fila de la tabla se a3ade el saldo bilateral total de EEUU con cada uno de estos mercados. As3 mismo, junto a cada registro por filas, se a3ade el porcentaje que el saldo bilateral de cada producto del ranking representa sobre el saldo bilateral total (3ltima fila), expresado en valor absoluto. As3, por ejemplo, se tiene que en 2018 EEUU registr3 un d3ficit comercial con el mundo de 946 miles de millones de d3lares, de los cuales el 1,6% corresponde al producto **"6110. Su3teres, pul3veres..."** incluido en la lista provisional de productos afectados. Dicho 3tem, apenas tendr3a importancia relativa en los saldos bilaterales con cada uno de los cuatro mercados principalmente afectados, sabiendo que incluso en los intercambios con Alemania y el RU el saldo bilateral de dicho producto es positivo para EEUU. El caso del siguiente saldo en el ranking es algo diferente: se tratar3a del producto **"8803. Partes de nuevas aeronaves de uso civil..."**. Esta partida, directamente vinculada al sector aeroespacial, supondr3a el 1,4% del d3ficit comercial total de EEUU con el mundo, que vendr3a a suponer el 34,2% del saldo bilateral negativo de EEUU con Reino Unido, el 10,7% con Francia, el 1,9% con Espa3a o el 0,5% con Alemania.

Si miramos directamente los saldos bilaterales con mayor peso espec3fico para cada uno de los cuatro pa3ses, llamar3a la atenci3n la importancia relativa del producto **"2208. Brandy de uva..."**, que supone hasta un 40,5% del saldo bilateral EEUU-Reino Unido, el 15,1% del bilateral con Francia o el 8,1% del bilateral con Espa3a. Tamb3en ser3a significativo el caso de la partida **"880240. Nuevas aeronaves de uso civil"**, que suponen el 21,2% del saldo bilateral EEUU-Francia o el 2,3% del bilateral EEUU-Alemania. Otro caso singular para **Espa3a** ser3a el del producto **"1509. Aceite de oliva..."** que con un saldo bilateral de -518 millones de euros, supondr3a el 11% del d3ficit comercial bilateral observado entre EEUU y Espa3a en 2018.

Todas estas cifras indican que, aunque EEUU impusiera un arancel del 100% a todas estas partidas, hasta cercenar completamente las importaciones de dichos productos-or3genes, el efecto global sobre el d3ficit bilateral y absoluto de EEUU ser3a limitado, aunque no desde3able.

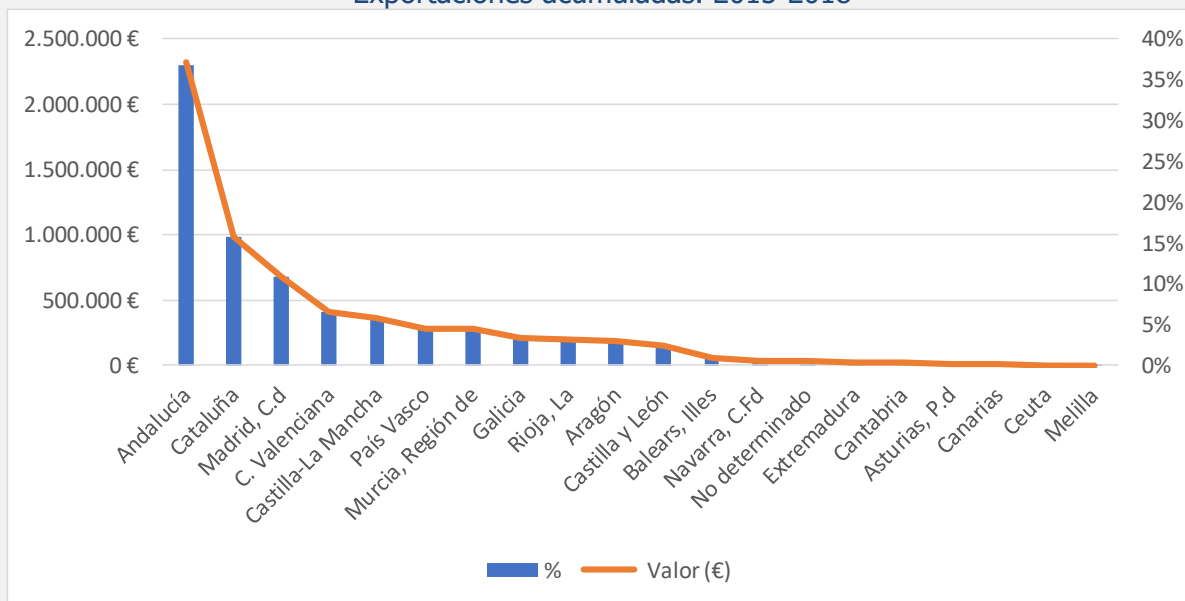
Entrando ahora en el an3lisis para **Espa3a**, la **Tabla 2** recoge el ranking de los productos del listado, ordenados de mayor a menor seg3n el volumen de exportaciones realizadas por Espa3a a EEUU en el periodo 2015-2018. En este caso el an3lisis est3 realizado con datos en euros procedentes de DataComex, por lo que el peso relativo var3a ligeramente respecto al contenido en la **Tabla 1**. Dicho esto, es la partida **"1509. Aceite de oliva..." (13%)** la que acumula el mayor peso espec3fico en las exportaciones espa3olas a EEUU, seguido del "Vino..." (2204; 9%), "Aceitunas..." (200570; 6%), "Partes y componentes de aeronaves civiles" (8803; 5%) o los "Quesos y reques3n" (0406; 3%).

Tabla 2. Ranking de productos "de la lista" exportados por Espa3a a EEUU.
% sobre el total de exportaciones de Espa3a a EEUU acumuladas en el periodo 2015-2018

Rank.	Taric	%
1	1509' Aceite de oliva y sus fracciones, incluso refinado, pero sin modificar qu3micamente	13%
2	2204' Vino de uvas frescas, incluso encabezado; mosto de uva, excepto el de la partida 2009	9%
3	200570 Las dem3s hortalizas preparadas o conservadas: Aceitunas	6%
4	8803' Partes de los aparatos de las partidas 8801 u 8802	5%
5	0406' Quesos y reques3n	3%
6	880240 -- Veh3culos de lanzamiento y veh3culos suborbitales	2%
7	4810' Papel y cart3n estucados por una o las dos caras...	2%
8	6110' Su3teres (jerseys), pul3veres, cardigan, chalecos y art3culos similares, de punto	1%
9	7202' Ferroaleaciones	1%
10	4202' Ba3iles, maletas (valijas), maletines, incluidos los de aseo y los portadocumentos, portafolios (carteras de mano),...	1%
11	2009' Jugos de frutas u otros frutos (incluido el mosto de uva) o de hortalizas...	1%
12	1905' Productos de panader3a, pasteler3a o galleter3a, incluso con adici3n de cacao...	1%
13	0805' Agrios (citricos) frescos o secos	1%
14	3301' Aceites esenciales; resinoides; oleorresinas de extracci3n; disoluciones concentradas de aceites esenciales en grasas, aceites fijos, ceras o materias an3logas...	1%
15	1605' Crust3ceos, moluscos y dem3s invertebrados acu3ticos, preparados o conservados	1%

Fuente: elaboraci3n propia a partir de DataComex.

Gráfico 1. Volumen de exportaci3n por CCAA a EEUU de los productos de la lista.
Exportaciones acumuladas. 2015-2018



Fuente: Elaboraci3n propia a partir de DataComex

Desde el punto de vista territorial, el **Gráfico 1** reporta el valor (€) y peso relativo (%) de las exportaciones acumuladas por cada CCAA a EEUU en el periodo 2015-2018, para las rúbricas susceptibles de ser afectadas por los nuevos aranceles. Como se puede apreciar, la comunidad más expuesta sería Andalucía, con un 37% de las exportaciones nacionales potencialmente sujetas a los nuevos aranceles. Le sigue Cataluña (16%), Madrid (11%), la Comunidad Valenciana (7%) y Castilla-La Mancha (6%). Más allá de estas comunidades, resulta interesante comprobar cómo prácticamente todas podrían ser afectadas directamente, al haber mantenido exportaciones a EEUU de los productos de la lista en los últimos años.

Por hilar aún más fino, la **Tabla 3** reporta tres rankings alternativos computados a partir de las exportaciones acumuladas a nivel autonómico en el periodo 2015-2018 a los EEUU, considerando exclusivamente los productos de la lista.

- **En el primer ranking (en azul)** se reporta la ratio que representaban las exportaciones a EEUU sobre el total de exportaciones al mundo para cada producto y comunidad de origen. Así, por ejemplo, se comprueba que, para los 4 primeros puestos donde se registra un 100%, EEUU fue el único destino de las exportaciones mundiales de Cataluña-880240 (Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 15000 kg); Baleares-5206 (Hilados de algodón); Cantabria-7115 (Las demás manufacturas de metal precioso...) o Navarra-7115. Más allá de esas concentraciones absolutas, hasta la posición 50 del ranking, la importancia relativa de EEUU para cada flujo supondría más del 50% de las exportaciones mundiales del mismo origen y producto. Estos flujos "origen-producto" supondrían niveles muy importantes de exposici3n regional-sectorial para unos flujos concretos, que, si bien podrían no ser muy importantes en términos absolutos, sí presentan una gran dependencia del mercado americano.
- **El segundo ranking (en rojo)** recogería, para cada producto en particular, la ratio entre las exportaciones a EEUU de una comunidad específica y el total nacional. Con ella se identifica cómo la Comunidad Valenciana fue la única CCAA exportadora dentro de España a EEUU del producto 880211 (Helicópteros de peso inferior a 2000 Kg), mientras que Cataluña lo fue del producto 5205 (Hilados de algodón...).
- Finalmente, **el tercer ranking (naranja)** recoge el peso de cada flujo "origen-producto" específico sobre el total de las exportaciones de España a EEUU de los productos susceptibles de aranceles, usando datos acumulados 2015-2018. Tal y como muestra dicho análisis, coherente con lo ya expuesto, la mayor exposici3n a los nuevos aranceles correspondería al sector del "Aceite de Oliva" en Andalucía (Producto: 1509) con un peso relativo del 20%, seguido de las exportaciones también andaluzas de "Aceituna" (200570; 11%) y las de "Vino" catalán (2204; 5%). Las del sector aeroespacial de Madrid y Andalucía (8803), *presuntamente* ligadas a *Airbus*, serían las siguientes.

Tabla 3. Detalle de los flujos "Producto-CCAA" m1s expuestos.
Diferentes rankings a partir de las exportaciones por regi3n y partida. 2015-2018.

Rank	Taric	Origen	% US/Mundo	Rank	Taric	Origen	% CCAA(US) / Espa1a(US)	Rank	Taric	Origen	% Total
1	880240	Catalu1a	100%	1	880211	C. Valenciana	100%	1	1509'	Andalu1a	20%
2	5206'	Balears, Illes	100%	2	5205'	Catalu1a	100%	2	200570	Andalu1a	11%
3	7115'	Cantabria	100%	3	0403'	Castilla-La Mancha	100%	3	2204'	Catalu1a	5%
4	7115'	Navarra CF	100%	4	790700	Catalu1a	99%	4	8803'	Cd. Madrid	5%
5	9013'	Murcia, Rd	98%	5	4809'	Catalu1a	98%	5	8803'	Andalu1a	3%
6	1509'	Ceuta	93%	6	8211'	Castilla-La Mancha	97%	6	0406'	Castilla-La Mancha	3%
7	3301'	Castilla y Le3n	91%	7	4807'	Catalu1a	97%	7	1509'	Catalu1a	3%
8	2204'	No determinado	91%	8	8112'	Pa1s Vasco	96%	8	2204'	Rioja, La	3%
9	0406'	Pa1s Vasco	91%	9	5206'	C. Valenciana	95%	9	4810'	Catalu1a	3%
10	1605'	Extremadura	89%	10	7315'	Pa1s Vasco	95%	10	880240	Cd. Madrid	3%
11	9013'	Balears, Illes	85%	11	4810'	Catalu1a	94%	11	2204'	Pa1s Vasco	2%
12	200570	Cantabria	80%	12	7013'	C. Valenciana	93%	12	2204'	Murcia, Rd	2%
13	3301'	Pa1s Vasco	80%	13	200570	Andalu1a	92%	13	2204'	Castilla y Le3n	1%
14	2201'	Rioja, La	80%	14	7016'	C. Valenciana	92%	14	2204'	Arag3n	1%
15	2208'	Ceuta	79%	15	0805'	C. Valenciana	90%	15	0805'	C. Valenciana	1%
16	9106'	Extremadura	78%	16	7115'	Cantabria	89%	16	1509'	Castilla-La Mancha	1%
17	7311'	C. Valenciana	75%	17	8714'	Catalu1a	89%	17	8803'	Pa1s Vasco	1%
18	0406'	Murcia, Rd	75%	18	8201'	C. Valenciana	82%	18	2204'	Galicia	1%
19	2204'	Melilla	73%	19	7317'	Castilla y Le3n	81%	19	880240	Balears, Illes	1%
20	7115'	Murcia, Rd	71%	20	1509'	Andalu1a	81%	20	6110'	Arag3n	1%
21	9109'	C. Valenciana	69%	21	880212	C. Valenciana	79%	21	2204'	Andalu1a	1%
22	7418'	Extremadura	68%	22	7319'	Cd. Madrid	77%	22	7202'	Galicia	1%
23	200570	No determinado	65%	23	8205'	Catalu1a	74%	23	0406'	Murcia, Rd	1%
24	7202'	Cd. Madrid	63%	24	7418'	C. Valenciana	74%	24	1905'	Castilla y Le3n	1%
25	7506'	C. Valenciana	62%	25	0304'	Cd. Madrid	73%	25	2204'	Castilla-La Mancha	1%

Fuente: Elaboraci3n propia a partir de Datacomex

Resulta parad3jico que EEUU, el pa1s que est1 utilizando el proteccionismo como herramienta de presi3n internacional, que ha apostado por la ruptura de la multilateralidad y por dinamitar el funcionamiento de la OMC, se haya visto ahora beneficiada por la resoluci3n de dicha instituci3n. El momento no pod1a ser menos oportuno.

Dicho lo cual, cabe el consuelo de pensar que el sistema de resoluci3n de conflictos de la OMC ha funcionado, aunque su forma de proceder pueda resultar sorprendente para los no expertos, al dejar muy abierta la manera en la que EEUU pueda ejercitar su castigo contra Europa.

Como hemos visto, los sectores que encajar1n el golpe van a tener poco que ver con aquellos que se beneficiaron directamente de las ayudas recibidas por *Airbus*. Algo similar ocurre cuando el an1lisis se territorializa por pa1ses en la UE y por regiones para cada pa1s. La producci3n de *Airbus* se concentra principalmente en Francia, Alemania, Reino Unido y Espa1a. En nuestro pa1s, la actividad radica principalmente en Getafe, Illescas, Sevilla y Albacete, correspondiendo a Getafe la mayor parte relacionada con los modelos de aviaci3n civil (A300-A380) sujetos a la disputa. Sin embargo, hemos visto c3mo todas las comunidades se podr1an ver afectadas directamente, y c3mo la exposici3n a las posibles medidas arancelarias es superior para comunidades y sectores muy alejadas del sector aeroespacial, incluso desde una 3ptica de an1lisis input-output que tuviera en cuenta las vinculaciones inter-sectoriales del sector aeroespacial europeo y espa1ol.

En conclusi3n, parece evidente que el castigo va dirigido a la UE y a cada uno de sus pa1ses, m1s que a la propia empresa *Airbus*. La l3gica de la OMC y del listado provisional de productos, evidencian que se est1 pensando m1s en t3rminos de "pa1ses" que de empresas o de individuos, con una psicolog1a cuasi-militar de "lucha entre Estados", sin especial atenci3n al c3mputo de los da1os colaterales. Como record1bamos al principio, este an1lisis se ha centrado en la exposici3n a las medidas seg1n la lista provisional de productos. La lista definitiva es mucho m1s compleja, al considerar "sectores-pa1ses" espec1ficos. No obstante, los aranceles se han mantenido en los m1ximos del 25% y 10% comentados y los principales productos afectados no cambian. En los pr3ximos meses estimaremos el impacto de dichas medidas. Las administraciones tendr1n que explicar si es que van a "pagar justos por pecadores" o si m1s bien todos debemos responder de forma solidaria, sin descartar quiz1 acciones compensatorias. Estaremos tambi3n atentos a la nueva vuelta de tuerca que supondr1 "la revancha del caso Boeing" cuando esta se resuelva, quiz1 a principios de los 2020.