



GEOGRAFÍA POLÍTICA DE LA AUTOMOCIÓN

ANÁLISIS



JOSÉ A. HERCE

- LAS AYUDAS DE CIERTOS
- GOBIERNOS AUTONÓMICOS
- NO SERVIRÁN DE MUCHO A
- LA INDUSTRIA LOCAL

Las ayudas aprobadas por el Congreso de los diputados para la compra de vehículos muestran fehacientemente lo importante que es la geografía. La geografía política y administrativa, claro. No la de los accidentes geográficos sobre el terreno y la orografía que hace ya mucho tiempo que fueron sustituidos por las barreras administrativas y políticas con clara desventaja. Los modernos sistemas de transporte y comunicaciones que tantísimo han allanado las cadenas montañosas, acortado las distancias y salvado los precipicios son incapaces de allanar, acortar y salvar las barreras administrativas y políticas que se oponen a un despliegue racional y eficiente de los mecanismos económicos. Las ayudas al automóvil a las que me refería tienen varios componentes. Uno aportado por el Gobierno central; otro, por los gobiernos autonómicos; y un tercero, por los propios concesionarios y fabricantes de los automóviles. Esto que parece tan sencillo de entender, está, sin embargo, trufado de complicaciones. Algunas de ellas sorprendentes, como se verá más adelante.

Es un hecho bien conocido por los especialistas, aunque quizás no por todo el mundo, que cuatro de cada cinco de los automóviles que se fabrican en España se exportan (el 86%, según datos de ANFAC, en 2008), mientras que casi tres de cada cuatro de los automóviles que se matriculan son importados (el 73% en 2008). Poco más de 350.000 de esos vehículos matriculados se fabricaron aquí en 2008. En estas condiciones, las ayudas a la compra de vehículos benefician a dos tipos de agentes principalmente: los fabricantes radicados en otros países y los concesionarios españoles.

Los fabricantes españoles resultan beneficiados en bastante menor medida por las ayudas del Gobierno central y de los gobiernos autonómicos en su caso, ya que su producción se adquiere fundamentalmente fuera de España. Las ayudas de ciertos gobiernos autonómicos no servirán de mucho a la industria local, teniendo en cuenta que no todas las regiones españolas tienen un verdadero sector de la au-

tomoción. Paradójicamente (cosas de la globalización), las ayudas de los gobiernos alemán y francés están viniendo como agua de mayo para los fabricantes españoles, algunos de los cuales han dado marcha atrás a sus ERE de reducción o suspensión para poder abastecer el plus de demanda que les llega de estos países.

Dada esta distribución de la capacidad productiva, los mercados y los intermediarios, es natural hacerse muchas preguntas sobre la racionalidad de las ayudas a la compra del automóvil. En el caso de las aprobadas por el Parlamento después del Debate sobre el Estado de la Nación, el Gobierno habría hecho mejor, en mi opinión, en concentrarse en un esquema estatal bajo su control directo, al que, de hecho, se sumarían los abundantes descuentos ya ofertados por los concesionarios y las ayudas autonómicas también en curso en aquellas regiones más concernidas por su industria local.

El afán de anunciar una ayuda total relevante le ha llevado sin duda a contar con las que el sector y las comunidades autónomas pudieran aportar. Pero lo cierto es que la ayuda del sector no se va a sumar a los descuentos que ya se están practicando, muy superiores, y las ayudas autonómicas o bien ya se están dando, y se integrarán si acaso en el esquema sin aumentar los recursos efectivos, o no se darán bien por reacción partidista a la propuesta del Gobierno central, bien por insuficiencia de recursos autonómicos. Además, la población sentirá que las ayudas totales discriminan a los españoles según su gobierno regional se sume o no a la iniciativa, lo que en estos momentos no es el mejor blanco en el que gastar la escasa pólvora que tenemos. Muy complicado todo.

Hasta hace poco se comentaba que en los próximos 20 años se fabricarán más automóviles que en la centenaria historia del sector. Crisis aparte, creo que esta afirmación sigue siendo correcta. ¿Por qué preocuparse entonces? Pues porque los vehículos que se producirán en las próximas dos décadas serán muy diferentes, desde los combustibles hasta las prestaciones a bordo. Y, especialmente, porque se producirán en geografías muy distintas a las actuales, al menos el grueso de los vehículos.

El que una parte de estos vehículos siga produciéndose en nuestros 'clusters' regionales dependerá de factores mucho más complejos que aquellos a los que las ayudas coyunturales aluden directamente. La automoción en España, si ha de cabalgar a lomos del 'tsunami' industrial que está tomando cuerpo en la automoción global, necesita de cambios radicales en el tipo de vehículos que fabrica, las relaciones industriales bajo las que se da la actividad, la formación de los trabajadores y de los directivos. Además de muchas otras reformas que no se verán favorecidas por los accidentes administrativos y políticos que presenta nuestra peculiar geografía.

DICHO EN NÚMEROS

La morosidad se toma un respiro



La morosidad de los créditos concedidos por los bancos, cajas y cooperativas de ahorro subió en marzo un 4,17%, con lo que, según el Banco de España, la tasa triplica la registrada hace un año, cuando los impagos se situaban en el 1,11%. Pese a seguir subiendo —es su vigésimo primer repunte consecutivo y se sitúa en una cota que no alcanzaba desde octubre de 1996—, el ritmo de crecimiento de la morosidad se está frenando; en febrero fue del 4,13% y en enero, del 3,80%. Del total de los 1,85 billones en créditos que las entidades financieras tienen concedidos, 79.107 millones son de dudoso cobro. Por otro lado, la CECA ha asegurado esta semana que el beneficio atribuido de las cajas ha caído un 23,3% —2.028 millones— en el primer trimestre.

-3%
 cae la economía española hasta marzo
 El desplome del consumo y de la inversión lastran el PIB

El desplome del consumo y la inversión hizo que entre enero y marzo la economía española cayera un 3% respecto al mismo período de 2008 y el 1,9% en tasa intertrimestral. Estas cifras empeoran los datos avanzados por el propio INE y el Banco de España el pasado 14 de mayo, que apuntaban a una contracción del PIB del 2,9% en tasa interanual y del 1,8% en la intertrimestral.

-11,9%
 baja la llegada de turistas hasta abril
 España pierde atractivo en la UE, sobre todo en Reino Unido

La entrada de turistas fue a lo largo de los primeros cuatro meses del año un 11,9% inferior a la registrada en el mismo período de 2008. En abril —gracias a la Semana Santa— el retroceso sólo fue del 1,7% respecto al mismo mes del año anterior y se apreció una recuperación del turismo alemán, mientras que el británico, el primer cliente para España, cedió el 7,5%.

20.541
 millones en activos inmobiliarios
 Los tienen los bancos y cajas, y han crecido un 10% en un año

La crisis ha obligado a las entidades financieras a hacerse cargo de la gestión de inmuebles de particulares, inmobiliarias y constructoras que no pueden hacer frente a su financiación, con lo que en marzo acumulan ya activos por valor de 20.541 millones, un 2% más que el mes anterior y el 10% más que un año antes, según los últimos datos publicados por el Banco de España.

LIBROS

'El reino de la humildad'
 Autor: Juanma Roca. Editorial: Alienta. 9,95 euros

A través de una fábula ambientada en la Edad Media, el autor hace un alegato a favor del retorno a los valores morales y a la humildad. En un momento en que la crisis mundial ha puesto al descubierto la falta de ética y escrúpulos de muchos directivos, el relato es toda una lección para la responsabilidad de servir y liderar una organización.



LO MÁS VISTO

- Las noticias más vistas de la semana en www.finanzas.com/dineroyempleo
1. Cinco destinos turísticos donde tus euros valen más.
 2. ¿Quieres un piso de la banca? Negocia duro a través de un especialista.
 3. Sólo uno de cada 100 empleados de Santander le compra pisos al banco.
 4. Moody's duda de 36 bancos y cajas españoles.