

¿Por qué tengo que pagarte el coche?

XAVIER VIDAL-FOLCH

EL PAÍS - Economía - 14-05-2009

Si la banca es la sangre que irriga, la automoción es la espina dorsal clásica de las economías industriales: mantenerla es condición de su supervivencia. Un objetivo sensato cuando se comprueba la mayor fragilidad de las economías basadas abrumadoramente en los servicios puros (de Reino Unido a Andorra).

Espina dorsal, por su contribución directa al producto mundial y al empleo, y porque como pocos sectores, induce crecimiento. De él cuelgan proveedores de componentes, plásticos, metales, robótica, electrónica, textiles, I+D, talleres, publicidad... Y porque exporta sus procesos a otros ámbitos: de la cadena *fordiana* de los añejos *Tiempos modernos* al trabajo en equipos de la Volvo; desde el *just in time* (entrega al minuto, evitando almacenaje) que popularizaron los japoneses, al actual ensamblaje de piezas y componentes de producción descentralizada y globalizada.

En la UE, primera región productora, el motor mantiene 2,3 millones de empleos directos y sostiene por sí o indirectamente a 12 millones de familias. En España, es el primer sector exportador (el 80% de la producción va al exterior), aporta el 6% del PIB y alienta 315.000 empleos directos e inducidos.

De modo que se justifica el apoyo público, si se pretende evitar que a la salida de la crisis España se vea en el espejo como un erial industrial. La cuestión es ¿Cómo? Hasta ahora el Gobierno, mediante el *Plan de*

Competitividad de marzo (800 millones) ha logrado evitar lo peor. Por ejemplo, en combinación con el coetáneo *Programa de apoyo a la automoción para 2009* de la Generalitat de Catalunya (465 millones), y con la complicitad de una conducta sindical madura, ha logrado sujetar al territorio las factorías de Seat y Nissan.

Se ha salvado pues (de momento) la permanencia de la industria y el grueso de los empleos. Gracias a unos planes muy dotados pero bastante "homeopáticos": son ayudas a los procesos, a la investigación, avales... pero no subvenciones directas a la compra de coches. Algo que de entrada repugna, porque supone una transferencia de (todos) los contribuyentes a (algunos) consumidores. Si se mira individualmente. Si se intenta una visión global, no serían ayudas *a los consumidores*, sino *al consumo*, impulso a la demanda agregada, gasolina para la recuperación, benéfica para todos.

Pero el cuádruple fuego cruzado de las enormes subvenciones directas dispensadas por 11 países europeos, encabezados por Alemania, Francia e Italia (que han disparado las ventas hasta un 39,9% en el primero, mientras caían en España); las de cinco autonomías (empezando por Navarra, con parecido éxito); la presión de los fabricantes; y las propuestas de CiU y PP, han llevado al Gobierno a ponerse al frente de la manifestación, haciendo de necesidad virtud.

La medida, como otras de las lanzadas por el presidente Rodríguez Zapatero en el debate del estado de la nación, entraña un buen principio, el de la *condicionalidad corresponsable*. Uno aporta si los demás - también los fabricantes- aportan. Aunque con el crónico vicio asociado

de comprometer a las autonomías a gastar, sin antes resolver su horizonte financiero.

Toda decisión de política económica conlleva, como las guerras, daños colaterales. Aquí, el primero es el obstáculo al libre comercio mundial, ya denunciado el 2 de marzo por el Banco Mundial, que denosta esta ayuda como una de las 47 perniciosas medidas proteccionistas adoptadas por 17 de los países del G-20 desde la cumbre del 15 de noviembre: "retrasan el ajuste"; amenazan con "cerrar plantas más eficientes en países en desarrollo"; y con provocar espirales de simétricas "reacciones de los vecinos", como el Canadá frente a los EE UU. Pueden así preludiar la reedición de la secuencia de catástrofes de los años 30.

La segunda víctima es europea. Las ayudas de los Estados que "falseen la competencia" (artículo 87 del Tratado de las CCEE) están prohibidas. Con razón, porque atentan contra la competencia y el mercado interior. Desvían el comercio. No siempre la compraventa estricta: los subsidios alemanes están ahora sosteniendo la fabricación española. Pero sí introducen distorsiones en los planes de inversión/desinversión aquí o allá.

Aunque el Tratado autoriza las ayudas "concedidas a los consumidores individuales"... siempre que sea por su "carácter social". Los grandes países y la coartada del *mal de muchos* han roturado el campo para que la Comisión tome el rábano por esa hoja, aplicando una generosidad jurídica infinita, la vista gorda. Todo sea por la recuperación. España cuenta pues con una eximente. Y si no es así, con un atenuante final: las medidas son por un año.