

La hora del automóvil

LA VANGUADIA, Editorial, 15.11.08

EL sector del automóvil, como industria de cabecera en España, de la que dependen millares de empresas y centenares de miles de empleos, necesita una intensa ayuda pública, limitada en el tiempo, para hacer frente a la recesión, para frenar la actual sangría de puestos de trabajo que afecta a toda la economía y para sentar las bases de su imprescindible reconversión tecnológica.

Así lo entienden grandes países industriales como Estados Unidos y Alemania. Y así debe entenderlo el Gobierno, ya que el sector del automóvil es el primer motor industrial del país. No en vano España es el octavo productor mundial de vehículos. Todas estas razones justifican sobradamente un potente plan de ayudas al sector frente a las dudas que desde algunos ámbitos se han expresado al respecto.

El Consejo de Ministros estudia precisamente hoy la reforma del Plan Vive para hacerlo más flexible y eficaz, ya que en sus primeros cien días de aplicación ha fracasado estrepitosamente. El objetivo del Ministerio de Industria es dotar a este programa de rejuvenecimiento del parque automovilístico de mayor flexibilidad y eficacia, pero sin incrementar la misma asignación presupuestaria, que es de 1.200 millones de euros para los años 2008, 2009 y 2010. De entrada puede decirse, ya desde ahora, que ello es insuficiente para hacer frente a las enormes caídas de ventas de coches, del orden del 40%, que se registran mes a mes. Se hace preciso un plan más ambicioso que no sólo combata con eficacia la actual crisis de ventas, sino que sienta las bases del futuro industrial y tecnológico.

Las fábricas radicadas en España venden en el mercado interior pero a la vez son grandes exportadoras.

De ahí la necesidad de mejorar también las condiciones de competitividad general del sector, que se ha deteriorado en los últimos años como consecuencia del diferencial de inflación con respecto a nuestros principales competidores.

Pero a nadie se le oculta que, de entrada, hay que lograr que los mecanismos de financiación, tanto para las empresas como para los concesionarios y los consumidores, recuperen la normalidad, ya que el colapso general del crédito dificulta seriamente la marcha del sector, al igual que sucede con toda la economía.

Es obligación del Gobierno reunirse con los fabricantes, concesionarios y sindicatos del sector para arbitrar un plan de apoyo al sector del automóvil en toda regla, con un mínimo de consenso entre todos, ya que ello será la principal garantía de éxito. No se pueden repetir en el sector de automóvil los errores que se han cometido en el sector de la construcción.

El hecho de no disponer de ningún centro de decisión automovilístico en España, ya que todas las plantas de producción pertenecen a grupos extranjeros, coloca a nuestro país en una situación de extrema debilidad. Ante esta situación, como dijimos en un anterior editorial, la tarea del Gobierno es fundamental, ya que es el único agente con capacidad para negociar con las grandes multinacionales presentes aquí, que son las que tienen el poder de acción.

Todos los grandes países desarrollados defienden su industria del automóvil, ya que es un pilar de toda economía por su capacidad de creación de puestos de trabajo. Hemos dicho, y lo volvemos a repetir, que asegurar el futuro de este sector en España es una auténtica cuestión de Estado.