

VISIÓN PERSONAL

Paraísos sociales

La generosidad con los países pobres al estilo 'Robin Hood' no resuelve nada. El remedio para paliar las diferencias globales de renta debe estar enfocado hacia el comercio justo.



Íñigo Coello de Portugal
Abogado



José Luis Rodríguez Zapatero conversa con el secretario general de la ONU, Kofi Annan. / Efe

Los españoles nos hemos desayunado ayer con una exclusiva publicada por EXPANSIÓN. Dice así: "Zapatero quiere subir el IVA para combatir la pobreza en el mundo". Lo propondrá el próximo 14 de septiembre a la Asamblea General de la ONU. La iniciativa no deja de ser paradójica porque, al subir el IVA, lo que aumenta es la pobreza (de los españoles). Además, el IVA se desnaturaliza, porque deja de ser un impuesto destinado a financiar los presupuestos español y comunitario y convertirse en una penitencia fiscal para pagar solidaridad cuyos rendimientos, casualmente, serán administrados por políticos, no por curas, ni mucho menos por los penitentes: ya no serán los ciudadanos los que pongan la cruz en el IRPF, sino Hacienda quien repercute sobre los ciudadanos la cruz del IVA. En mi opinión, la generosidad con los países pobres, enfocada al estilo *Robin Hood*, incluso aunque los costes de gestión de la solidaridad sean bajos, no sólo no resuelve nada, sino que aumentará sin necesidad la inflación a la par que multiplicará el poder de los gobernantes.

El remedio para paliar las diferencias globales en la renta debe estar enfocado hacia el comercio justo. En Europa, con el IVA, lo que se financia son sobre todo subvenciones agrícolas. Me parece mucho más justo reducir éstas y permitir la libre importación de productos agrícolas de países pobres. Desde ese momento no sólo no hará falta subir el IVA, sino que se podrá bajar. Además, se provocará una reestructuración natural en el sector agrícola, que creará superficies de cultivo y estructuras de producción de mayor tamaño y menores costes de gestión, concentradas en los

Como ya ha ocurrido en otros sectores, tarde o temprano, el fantasma de la deslocalización llamará a las puertas de la industria de la automoción en España. La amenaza no es pequeña, porque el automóvil tiene un peso importante en nuestra economía. A grandes rasgos, este sector supone el 6% del PIB, el 25% de nuestras exportaciones, el 11% del empleo y una recaudación para el Estado de 21.000 millones de euros. Producimos unos tres millones de vehículos, de los que exportamos el 82,4%. El mayor problema de las 17 fábricas que tenemos en España es el estancamiento de las ventas en los países desarrollados. Para atraer a la clientela, las marcas se ven obligadas a ofrecer descuentos, con lo que los márgenes se reducen. Y, a pesar de estas ofertas, este año se fabricarán 300.000 coches menos que en 2004. Ante el descenso de las ventas, las compañías reclaman una flexibilidad de la plantilla para ajustar la producción a la demanda, o dicho de otra forma, para transformar un gasto fijo en variable. Así, si se reduce la jornada también disminuirán los costes de los salarios. Algunas multinacionales, como Volkswagen, ya han implantado este sistema en varias plantas. No obstante, los operarios demandan el mantenimiento de su poder adquisitivo, aun en el caso de que se trabajen menos horas que las prescritas por el convenio. La negociación es difícil, porque los trabajadores no quieren renunciar fácilmente a los beneficios del Estado de Bienestar. Lo malo es que ahora existe poco margen para la negociación, porque la delicada situación que describo es global. Los diez mayores grupos mundiales de la automoción registraron un beneficio de 12.192 millones de euros, lo que implica un descenso del 28,7%.

Competencia del Este

Al problema de las bajas ventas hay que sumar el de la fuerte competencia. Los fabricantes españoles de vehículos se enfrentan a los países del Este de Europa. Las plantas de aquella zona ensamblan los mismos modelos que se producen aquí. Como prueba de la pujanza de los países emergentes, basta con repasar el monográfico que el semanario *Business Week* del 1

ANÁLISIS DE ACTUALIDAD

¿Dejaremos de fabricar coches?

Las fábricas de coches españolas son muy eficientes por la proximidad de unos buenos proveedores de componentes y el apoyo de una logística envidiable. Pero estas ventajas pueden ser insuficientes.



Julio Pomés
Director del 'think tank' Institución Futuro

de agosto dedica a la fabricación de automóviles en el nuevo *Detroit*: Eslovaquia, República Checa, Rumanía, Hungría y Polonia. El informe describe la enorme capacidad del área, las grandes inversiones realizadas (19.300 millones de euros), los bajos costes laborales, la cultura proclive a la mejora continua, la colaboración sindical constructiva y la participación colectiva en I+D+i. Seguimos siendo de los países más competitivos del sector, pero esta garantía no es eterna.

A título de ejemplo, daré algunas cifras de la capacidad productiva y los bajos costes de los nuevos competidores. En Eslovaquia, la producción anual de automóviles es superior a 1,1 millones, lo que supone que se fabrica un coche por cada seis habitantes; por otra parte, un eslovaco que trabaja en la automoción cobra cinco euros la hora y trabaja

cuarenta horas a la semana. Estos datos contrastan con los 40 euros por hora que cobra un operario alemán y sus 28 horas semanales de trabajo. El recorte que se consigue en aquellas fábricas tiene un buen ejemplo en el caso del modelo *Dacia Logan*, fabricado por Renault. Su precio de venta al público es de menos de 8.000 euros. Aunque lo diseña en Francia, se fabrica en Rumanía. Con el *Logan* se pretende hacer accesible el coche a una amplia clientela, tanto de países ricos como de naciones emergentes. Destruye la frontera entre quienes sólo se compran coches nuevos y los que adquieren vehículos de ocasión. Este modelo desafía a las marcas de siempre y refuerza la conducta de los millones de consumidores que se niegan a pagar más por el marketing y la publicidad, que sólo desea un coche fiable y funcional. En este

productos donde los europeos somos realmente competitivos.

El comercio justo, para que lo sea de verdad, requiere otra medida, que es la incorporación en las leyes del concepto *paraíso social*. Igual que hay *paraísos fiscales*, existen no pocos países que crean estructuras de producción basadas en la explotación del hombre por el hombre, en las que los trabajadores carecen de salarios dignos y derechos socia-

Abrirse a la competencia y exigir, al tiempo, competencia leal a quienes nos venden sus productos tiene un efecto beneficioso directo sobre la justicia social, aquí y en China

les. En mi opinión, no se ha de subir el IVA, sino incrementar de modo significativo el arancel aduanero común para los productos procedentes de *paraísos sociales*, elaborándose una lista europea de naciones cuyos productos manufacturados sólo serán admitidos en Europa bajo condiciones aduaneras muy duras hasta que se constate que han implantado políticas de retribución justas. Con estas dos medidas se protege nuestro comercio, evitando la competencia desleal presente en algunas producciones importadas, al tiempo que nos deshacemos del lastre de nuestros *mercados* agrícolas. Abrirse a la competencia y, al tiempo, exigir competencia leal a quienes nos venden sus productos tiene un efecto beneficioso directo sobre la justicia social, aquí y en China.

sentido, estrategias de producción y comercialización como la del *Logan* suponen una amenaza añadida para la industria española, que aún opera bajo una filosofía convencional. Por otro lado, no olvidemos que los centros de decisión están fuera de nuestro país.

Desembarco asiático

Por si fuera poco lo que ya he señalado, debemos tener en cuenta la llegada de trece fabricantes asiáticos: Daihatsu, Galloper, Honda, Hyundai, Isuzu, Kia, Lexus, Mazda, Mitsubishi, Nissan, SsangYong, Subaru y Toyota. En lo que va de año, se han matriculado 116.885 vehículos de estas marcas, un 11,5% más que en el mismo período del año pasado, lo que representa un 12% de la cuota del mercado español de turismos. Y pronto llegará la temible China, donde el salario mensual de un operario, de 72 euros, facilitará a buen seguro el desembarco de más modelos baratos. Este país ya exporta coches a Europa a mitad de precio que el de modelos europeos de idénticas características.

Como fortaleza de nuestra industria, hay que recordar que las fábricas de coches españolas son muy eficientes, de calidad modélica, favorecidas por la proximidad de unas buenas fábricas de componentes y el apoyo de una logística envidiable. Pero debido a la difícil coyuntura descrita, estas ventajas pueden ser insuficientes si, además, a ellas no se une la buena voluntad de directivos del sector y trabajadores a la hora de negociar las condiciones laborales y buscar las salidas más beneficiosas para ambas partes. Por tanto, se impone adoptar un espíritu constructivo. De no ser así, la viabilidad de muchas factorías puede cuestionarse en el medio plazo, tal como ha ocurrido con Mercedes en Vitoria. Allí, las posturas radicales de uno de los sindicatos reventaron el acuerdo y comprometieron el futuro de la planta. Dadas las dificultades que atraviesa el sector, recomiendo a los negociadores que procedan con paciencia, cautela, visión e inteligencia. No conviene que el temor que he expresado en el título de este artículo se convierta en realidad a corto plazo. ¡España se juega demasiado!