

¡Es la competitividad, estúpido!

Ana R. Cañil, periodista (EL PERIODICO, 28/09/04)

En la tarde del jueves 16 de septiembre grupos de trabajadores en paro que asistían a una manifestación contra "la competencia desleal" de los chinos, en el Polígono de Carrús, en Elx, quemaron un camión y dos almacenes de calzado, regentados por asiáticos.

Los incidentes no hicieron más que aflorar una tensión larvada desde hace meses, consecuencia de la proliferación de fabricantes asiáticos de calzado y otros artículos. Utilizan mano de obra barata, a veces clandestina; trabajan las horas del día que les pidan y sin pagar ningún tipo de impuestos. El resultado es la producción de zapatos tres, cuatro o seis veces más baratos que los de los almacenes legales españoles.

Una parte de los manifestantes del pasado jueves habían perdido su trabajo por este *dumping* social (práctica de comercio desleal en la cual se vende un producto a precios inferiores a los del mercado), que muestra una de las caras del más profundo problema de la economía española: la pérdida de competitividad. Como diría **Bill Clinton**: ¡Es la competitividad, estúpido!

EN UN reciente estudio de La Caixa, coordinado por el profesor **Francisco Pérez**, se explicaba que la competitividad de la economía española en los últimos años ha sufrido una doble paradoja. Por una parte, "aunque la tasa de crecimiento de los precios de la economía española es ahora más baja que lo que ha sido habitual en las décadas pasadas, se sigue considerando que la inflación es responsable de las pérdidas de competitividad, debido a que sigue siendo superior a la del resto de las economías europeas". Por otra parte, la satisfacción por mantener el ritmo de crecimiento de la economía española en tasas superiores al resto de la UE "se ve matizada desde la perspectiva de la competitividad macroeconómica, porque tomar como referencia comparativa la UE es un desafío muy exigente".

Con este marco, es obvio que la solución no pasa por quemar las instalaciones al grito de "chinos fuera". Los asiáticos, a su vez *deslocalizados* de su país de origen, entregados a las mafias chinas y esclavizados, no pueden ser las víctimas. La solución pasa por manos de las autoridades, obligadas a controlar estos fraudes, pero también por la de empresarios y trabajadores. Luego se ha sabido que, entre los parados que protestaban en el polígono de Carrús, había españoles despedidos de locales clandestinos nacionales.

En 10 años, el sector del calzado ha perdido 12.000 empleos en toda España, de los que 5.000 corresponden a Elx, y sin embargo, las exportaciones suben. Los sindicatos están seguros de que el aumento de fabricación y de exportaciones se debe a que cada vez hay más mano de obra clandestina y no a una mejora tecnológica de las instalaciones.

Deslocalización, *dumping* social y competitividad son conceptos que han saltado del lenguaje de los economistas a nuestra vida diaria y amenazan con instalarse durante tiempo. Esto ya no es la Europa de los 15, sino la de 25 países, y el Este tiene todo que ofrecer.

Aunque, una vez más, la vida aprieta pero no siempre ahoga y la prueba de que este fenómeno tiene freno y puede ser reversible acaba de producirse en Catalunya. Sólo han pasado dos años desde que el grupo Volkswagen (VW) anunció que el 10% de la producción del modelo Seat Ibiza se trasladaba a Bratislava (Eslovaquia), donde los costes salariales eran menores y el Gobierno daba más ayudas. Aunque en Martorell no hubo despidos, el aviso para navegantes fue entendido.

En julio pasado, VW reconoció que pensaba devolver la fabricación del Ibiza a la planta catalana, en parte porque enviar los componentes desde España a Eslovaquia no compensa, y en

parte por que "cuando trasladamos el 10% de la fabricación hasta allí, aquí no teníamos suficiente flexibilidad. Ahora, con el nuevo convenio, tenemos más flexibilidad y hay condiciones para volver a Martorell" en palabras del presidente de Seat, **Andreas Schleef**. También se ha puesto de manifiesto que la planta de Bratislava no tiene la misma capacidad tecnológica que la de Martorell, está menos automatizada y ni siquiera puede cubrir todas las gamas de colores del coche.

AZUZADO POR el ejemplo de Seat-VW y por lo que ha pasado en otros países de Europa, el sector del automóvil (el más castigado por la *deslocalización*, en España concentra el 20% de la producción industrial y ocupa al 10% de la población activa) ha logrado un convenio colectivo que garantiza *la paz social* para otros cuatro años.

Pero no sólo de moderación salarial y de flexibilidad vive una industria. Sin invertir en investigación y desarrollo (I+D), esos esfuerzos serían inútiles a largo plazo. La tecnología ha salvado a Martorell frente a Bratislava y es la única fórmula reconocida para aumentar la competitividad en los países desarrollados, frente a los que están en vías de desarrollo y tienen unos costes laborales mucho más bajos.

La inversión en I+D ha sido una constante en el discurso del nuevo Gobierno. El viernes, en el primer proyecto de Presupuestos del Estado del Gobierno de **José Luis Rodríguez Zapatero**, el vicepresidente y ministro de Economía, **Pedro Solbes**, confirmó que la inversión en I+D sería de 3.651 millones de euros, el comprometido 25%.

Si trabajadores y Gobierno cumplen su parte (menos costes laborales, más horas trabajadas, y más inversión) la otra parte de responsabilidad es de las empresas. Y el perfil del empresario español no se distingue por su costumbre en reinvertir la parte más sustancial de sus ganancias en tecnología.

El pasado mes de agosto, el Fondo Monetario Internacional (FMI) que ahora dirige **Rodrigo Rato** se descolgó con una de sus recetas rotundas. En su monográfico sobre la situación económica de la eurozona, el FMI recomendaba a los países del euro cambiar las políticas de protección y empleo, trabajar más horas y facilitar la creación de trabajos. Por contra, no estaban nada claras las referencias o recomendaciones a empresarios y gobiernos para invertir en desarrollo y nuevas tecnologías.

Es obvio que ni las recetas del Fondo Monetario Internacional ni las del sector del automóvil son la solución a los problemas de competitividad y desempleo del sector del calzado, pero entre uno y otro camino puede estar la senda a seguir, más que en la quema de almacenes.