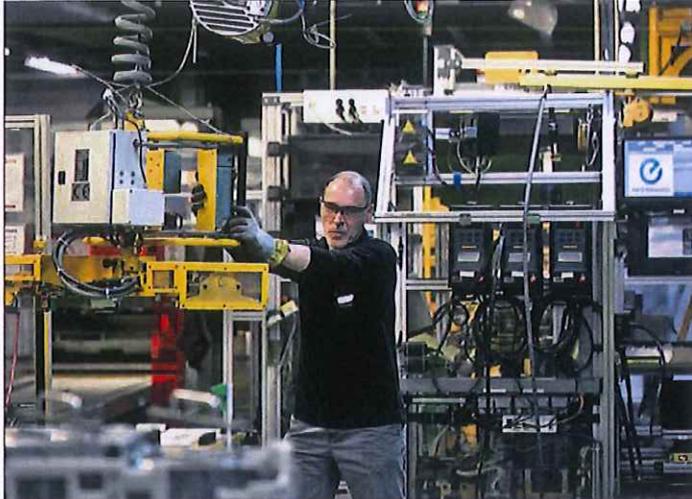


ECONOMÍA Y TRABAJO



Un operario trabaja en la zona de montaje de la factoría de Nissan en la Zona Franca de Barcelona. / A. GARCÍA

La energía y la automoción dificultan en España la actividad manufacturera, que pierde fuelle en los últimos meses

El tropiezo de la industria desata nuevos temores

DANI CORDERO, Barcelona
La industria española anda en la zozobra. Infectada por las dudas de las tensiones comerciales entre Estados Unidos y China y la desconocida solución al Brexit, cerró el último trimestre del año pasado con los peores datos en años. Su actividad caía un 0,9% intertrimestral —no se veía un dato tan negativo desde 2013— y la producción industrial se desplomaba en diciembre un 6,2%, sin precedentes desde 2012. Entre septiembre y diciembre se habrían perdido el equivalente a un 1,5% de sus empleos, según estimaciones del INE. Una evolución que enfría las pretensiones del Gobierno de que la industria cope el 20% del PIB, cuando ahora está por debajo del 16,5%.

Entre las empresas existe la duda sobre si lo ocurrido en el

último trimestre (si bien ya había ligeros síntomas a partir del verano) es un simple resfriado de invierno o si los problemas pueden convertirse en una recesión sectorial. "Está claro que no podíamos seguir mucho tiempo ganándonos parte del pastel a nuestros socios europeos, pero ahora hay una cosa que me preocupa: la caída de las inversiones en bienes de equipo", explicaba el miércoles Joan Tristany, director general de Amec, la asociación que aglutina a empresas exportadoras. Los datos publicados ayer por el INE le dieron la razón. Entre otros datos, el IPI (Índice de Producción Industrial) muestra como la inversión en bienes de equipo, uno de los termómetros para hacerse una idea de cómo están las esperanzas de los empresarios en el mer-

La producción industrial cerró 2018 con su peor dato en seis años

El automóvil se ve afectado por la guerra comercial y el cambio de normas

La necesidad de cambiar el marco eléctrico

Raúl Blanco defiende que el 20% de peso de la industria en la economía debe mantenerse como objetivo en aras a mejorar las condiciones laborales. El secretario general de Industria defiende que es necesario hacer un cambio en el marco eléctrico actual, al que achaca las crisis de algunas empresas que hacen un uso intensivo de la electricidad, como Alcoa, que plantea el cierre de sus dos plantas en España y la destrucción de 700 empleos.

Los datos del IPI muestran que la actividad energética cayó un 3,4% en diciembre con respecto a un año antes. Fue la segunda mayor caída, solo superada por la producción de bienes duraderos, que se desplomó un 5%, lo que muestra cierta desconfianza en el mercado. Los economistas consultados, no obstante, descartan que la desconfianza tenga que ver con la demanda en España que, aupada por los buenos datos de empleo, sigue teniendo fuerza y siendo esencial para el crecimiento del PIB.

cado a medio y largo plazo, cayó un 2,5% de diciembre. "Algo estructural debe estar sucediendo", afirma el catedrático de Economía de la Universitat Pompeu Fabra, José García Montalvo, quien pide paciencia para tener más datos sobre qué va a suceder. En su opinión, la corrección del último trimestre bien podría ser un "mecanismo de estabilización tras los fuertes incrementos que la industria experimentó en 2017, cuando llegó a crecer durante algún trimestre un 2%. Este año, durante tres trimestres (primero, tercero y cuarto), la industria ha caído.

"Yo soy prudentemente optimista respecto a los próximos meses", afirma el secretario general de Industria del Gobierno, Raúl Blanco, que ha tenido que gestionar en los últimos meses algunas

de las crisis industriales y laborales que tiene España encima de la mesa: desde Alcoa a Vestas, pasando por Cemex. En su opinión, la caída se explica por la alta exposición internacional de la industria española (80% de exportaciones) y la equipara a la que ha vivido Alemania y Francia.

El parón del último trimestre en la actividad industrial tiene dos explicaciones principales. Uno es la caída que se ha producido en el sector energético. El segundo, el que está sumiendo en una fuerte preocupación al sector de la automoción y que tiene réplicas —o epicentros— en otros países europeos, como Alemania, Francia e Italia. Desde CaixaBank Research, el economista Oriol Carreras, calcula que esos dos sectores copan el 40% y entre un 15% y un 20%, respectivamente. Y, con golpes menos duros, la caída también afectó a los sectores químico, farmacéutico y metalúrgico.

Efectos de la normativa

A Carreras, sin embargo, no le quita el sueño la caída del sector energético, actitud que explica por la alta volatilidad que presenta en función de las condiciones meteorológicas y del fuerte crecimiento que mostró el año anterior. La evolución de la automoción es diferente, en su opinión. "La nueva normativa WLTP —que controla las emisiones de los motores— y las tensiones comerciales entre Estados Unidos y China están afectando a las cadenas de valor más extensas y ahí está la automoción, que está cayendo no por la caída de la demanda interna, que va como un tiro, sino por las exportaciones", explica el economista.

El Banco de España señala en uno de sus estudios que la WLTP empezó a afectar al sector español a partir de septiembre, cuando se produjo una caída del IPI del 20%. Hay dos explicaciones: los fabricantes compararon la producción para sacarse de encima los existencias de coches todavía no homologados todavía y después de produjeron cuellos de botella en la producción por que los motores, a causa de los procesos de homologación, no llegaron a tiempo. El resultado: algunas fábricas vieron como durante unas semanas se redujeron turnos de trabajo. La producción de vehículos cayó un 1%.

OPINIÓN / JOSÉ CARLOS DíEZ

Crisis industrial

Tras la moción de censura, desde el entorno de la derecha han venido anticipando el apocalipsis y la recesión. La realidad es que, con Europa estancada y Alemania e Italia en recesión, España supuso el 30% del crecimiento de la eurozona. El PIB creció el 0,7%, más que con el PP gobernando en el primer semestre. En enero la afiliación a la Seguridad Social aumentó un 3% con respecto a enero de 2018, con 40.000 nuevos empleos creados si eliminamos el efecto estacional. Pero, como en 2004, el motor de crecimiento es el ladrillo y la productividad está estancada. Desde 2012 el mantra ha sido que la reforma laboral cambió el modelo de crecimiento. Pero el pasado año las

exportaciones estuvieron estancadas. Y la producción industrial acabó el año con una caída del 6% anual, la mayor desde 2012, y el empleo en el sector descendió un 1,5% anual.

La guerra comercial de Trump ha frenado en seco el comercio mundial y ha afectado especialmente a Europa, el área más abierta del mundo. Dos tercios de nuestras exportaciones van a Europa y la mitad son comercio intraindustrial. Las ventas de coches en China caen un 10%. Volkswagen disminuye su producción, caen las exportaciones de perfiles de aluminio del Passat que se producen en Arganda del Rey, cerca de Madrid, y hay despidos en España. Los proteccionistas y los

que piden menos globalización ocultan que millones de españoles que trabajan gracias a las exportaciones perderían su empleo con sus propuestas.

El Brexit y la crisis en Turquía, con una caída de sus importaciones próximas al 10%, ha afectado especialmente a nuestro sector del automóvil, que registró un desplome de su producción del 10% el pasado mes de diciembre. Un sector que explica, como el turismo, cerca del 10% de nuestro PIB y empleo.

Un sector penalizado por la caída también del 10% de las ventas de coches de particulares en España, influida por la demonización de los coches diésel que hemos vivido desde el pasado verano. Mensajes como: "Tienen los días contados", "subimos el impuesto al diésel" o "no podrán entrar en el centro de las ciudades" han surtido efecto y los españoles han retirado sus compras o han optado por coches de segunda mano mucho más contaminantes.

Si queremos incentivar el coche eléctrico hagamos planes como Francia, que va a invertir 20.000 millones de euros. Ayudemos a las familias a comprar los coches que todavía son caros, especialmente para los españoles que tienen salarios precarios. Invirtamos en innovación para desarrollar tecnología española. Hagamos planes de formación profesional para preparar a nuestros trabajadores para los retos de la competencia, principalmente china, la robotización y el envejecimiento de las plantillas. Así ayudaremos a que sea económicamente viable comprar vehículos sostenibles.

Este plan tardará, mientras concentremos nuestros esfuerzos para reducir las emisiones contaminantes en instalar energía solar fotovoltaica, especialmente en autoconsumo en la industria y en edificios de viviendas nuevas y usadas en el centro de nuestras ciudades. Además, reduciremos la factura de la luz de nuestras empresas y familias, sin necesidad de subvenciones.