

LAS PREVISIONES DEL FMI

ECONOMÍA Y TRABAJO

El paro seguirá por encima del 12,5% en 2024

El FMI rebajó sus previsiones de crecimiento para España en el mismo día en que el Gobierno se decidió a hacerlo. Los dos organismos recortan una décima su pronóstico para 2020, dejándolo en un 1,8%. Pero difieren en lo que ocurrirá este año. El Fondo es algo más optimista que el Ministerio de Economía. El FMI pronostica para 2019 un 2,2% frente al 2,1% del departamento que encabeza Nadia Calvino, que aspiró al puesto que ahora tiene Georgieva. Esta diferencia se explica porque el Fondo no ha tenido tiempo de actualizar sus cálculos después de que el INE corrigiera a la baja la serie histórica. El organismo con sede en Washington calcula que el crecimiento español será del 1,59% en 2024. Dentro de cinco años, espera que la tasa de paro siga en el 12,5%, una barrera de la que le costará bajar. España apenas podrá corregir sus desequilibrios presupuestarios hasta 2024. El déficit público apenas bajará del 1,88% del PIB. Y la deuda pública seguirá por encima del 90,53% a pesar de que la economía encadenará casi una década de crecimiento.

decididamente a evitar tensiones comerciales y a reforzar la cooperación multilateral", añade el documento.

Estas previsiones podrían empeorar aún más si la escalada proteccionista de EE UU con China y Europa continúa, o si el Brexit acababa resolviéndose sin acuerdo. Por eso, los analistas del FMI ven con buenos ojos los avances en ambos aspectos del pasado fin de semana. Pero nadie aquí quiere echar las campanas al vuelo, conscientes de que lo que un día son avances al día siguiente pueden convertirse en retrocesos.

Una de las preocupaciones del FMI es el retroceso del sector industrial. Este bajón se explica por tres factores que se refuerzan los unos a los otros: una importante caída en la producción y venta de vehículos, una baja confianza empresarial por culpa de las tensiones comerciales y tecnológicas entre EE UU y China; y un retroceso en la demanda china debida a los esfuerzos de las autoridades por reducir la deuda e impulsada por la escalada arancelaria.

Cuando habló en Davos en 2018, Trump justificaba que su política de poner a su país primero era algo que el resto de líderes del mundo deberían copiar. "América primero no significa América solo. Cuando la economía de América crece, crece todo el mundo", decía entonces. La perspectiva que da el tiempo demuestra que esto no es así. Porque las trabas comerciales son la primera causa del enfriamiento de la economía global. Y, después de mucho anunciarla, esta es ya una realidad.



Un trabajador en la planta de montaje de Nissan en Sunderland (Reino Unido). / GETTY

Un bienio negro para el sector del automóvil lastra a la industria mundial

L. DONCEL, Washington

Los coches son un buen termómetro de la salud de la economía. Una vez superada la última crisis, las ventas de vehículos, sus exportaciones y el número de pasajeros crecieron con fuerza. Pero desde 2018 este motor anda gripado. Así, los problemas de la

automoción se solapan con los de la economía mundial, reforzándose los unos a los otros. En su último informe, el FMI fija su atención en el bajón que ha pagado el sector manufacturero global. Y la automoción es un buen ejemplo de los riesgos que acechan en todas las esquinas del mundo.

"El sector del automóvil se contrajo en 2018 por primera vez desde la crisis financiera, contribuyendo así desde el año pasado al debilitamiento del crecimiento global", asegura el Fondo Monetario Internacional (FMI) en el documento publicado ayer.

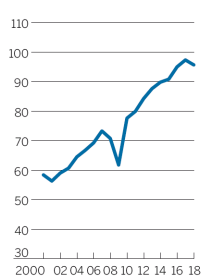
Dos gráficos registran a la perfección esta tendencia. Tanto el número de vehículos producidos como el de pasajeros ha aumentado de forma continuada desde 2010. Si a principios de siglo la fabricación de coches en todo el mundo no llegaba a los 60 millones, en 2017 se acercó a los 95. Pero desde entonces tanto el número de vehículos producidos como su valor en dólares han retrocedido ligeramente.

El Fondo atribuye este retroceso a dos factores: el fin de las rebajas de impuestos en China, que hasta entonces se habían usado para favorecer la expansión de la clase media a través del vehículo en propiedad, y las nuevas pruebas de emisiones realizadas en Europa.

La introducción de la normativa de homologación de emisiones WLTP hizo que el sector automovilístico español viviera un pequeño boom en agosto del año pasado, con un aumento de las matriculaciones del 49% respecto al mismo mes de 2017. Fue el mejor agosto de la historia, favorecido por el deseo de

Producción mundial de vehículos

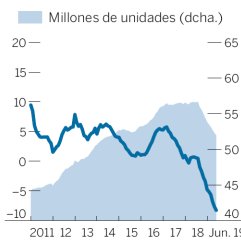
Millones de unidades



Fuente: FMI.

VENTA DE TURISMOS

% variación interanual (izqda.)
Millones de unidades (dcha.)



EL PAÍS

Guerra comercial: daños causados y recuento de bajas

El FMI lleva más de un año alertando de los daños ocasionados por la escalada proteccionista. En 2019, el comercio mundial crecerá un 1,25%, según las proyecciones publicadas ayer. Es este un porcentaje a años luz del 4,7% de 2017. El Fondo calcula que, si nada mejora, las tensiones comerciales restarán al PIB mundial un 0,8% en 2020.

La previsión de crecimiento del comercio para los

próximos años mejora. El organismo con sede en Washington anticipa un 3,2% el próximo año, pero advierte de que esta mejoría puede truncarse. "Hay una gran incertidumbre en torno a la estructura futura de las cadenas de valor y de las repercusiones en la tecnología de las tensiones comerciales. Todo esto podría lastrar el crecimiento del comercio global", advierte.

las marcas y concesionarios de dar salida al stock ante la nueva normativa. Pero desde ese *mini-boom* las caídas han continuado. Las matriculaciones retrocedieron en agosto más del 30%, encadenando así cuatro meses en negativo. Las ventas, sin embargo, se recuperaron en septiembre, con un alza del 18%.

Dependencia mutua

El caso español no es excepcional. Y los malos datos que se reproducen en muchos países del mundo preocupan en el FMI por la interconexión de esta industria con la actividad económica general. El artículo, firmado por la economista Luisa Charry, da algunos ejemplos de esta dependencia mutua: un 5,7% de la producción bruta mundial procede de este sector; los vehículos y sus bienes relacionados ocupan el puesto quinto en la clasificación de productos más exportados. El sector, además, es un gran consumidor de otros bienes intermedios manufacturados y de servicios.

Los pronósticos de futuro, además, no son optimistas. "Las previsiones a medio plazo para la industria siguen siendo débiles y los esfuerzos por descarbonizar el sector suponen un reto", añade el texto.

La lista de daños continúa. La producción cayó el año pasado un 1,7% y el volumen de ventas un 3%. China, el mayor mercado de vehículos del mundo, sufrió un retroceso del 4% en el volumen de producción, la primera caída en más de dos décadas. También experimentaron bajadas importantes mercados tan destacados como los de Alemania, Italia y Reino Unido. La contracción ha continuado este año. No es de extrañar por tanto que las 14 mayores multinacionales del motor hayan visto caer el valor de sus acciones una media del 28% desde marzo del año pasado.

El automóvil, como no podía ser de otra forma, ha sufrido también los garratrazos que ha encajado el comercio mundial. El número de unidades exportadas por los 14 grandes grupos se contrajo un 3,1% el año pasado.

Todos estos factores empujan los pronósticos para este sector clave para la actividad global. IHS Markit anticipa una contracción del 4% en los vehículos ligeros este año y una estabilización en 2020. Los mayores aranceles dañarán al sector en China. Y el mercado europeo se ve amenazado por una demanda a la baja de vehículos de diésel, la incertidumbre en torno al Brexit y las nuevas reglas de emisiones.

De fondo, late la preocupación en el sector de cómo le afectarán los esfuerzos por avanzar hacia una economía más verde. Mientras, los coches eléctricos siguen sin levantar el vuelo. El Fondo espera que a medio plazo haya un gran aumento de la inversión, sobre todo en Europa. Pero estos vehículos verdes tienen por ahora unos precios de entrada muy altos, que hacen dudar aún de su rentabilidad o de su tirón comercial. El tantas veces prometido futuro del automóvil genera por ahora más dudas que certidumbres.