“L’especulació apareix quan hi ha dubtes”

Francisco Pérez (València, 1950) és, a més de catedràtic de la Universitat de València, director de l’Institut Valencià d’Investigacions Econòmiques (IVIE), tribuna des de la qual ha observat la tempesta financera que ha caigut sobre la zona euro les darreres setmanes.

IVIE

La setmana passada les borses van viure una baixada històrica; després van pujar molt. Què passa?

—Passa que estem enmig d’una crisi molt important que s’agreuja per la superposició d’unes altres crisis. Les crisis financeres poden ser greus, però es compliquen molt més quan es converteixen en crisis bancàries, i aquesta arribà a fer impacte en bancs de diversos països. Això es va transmetre a l’economia real i els governs van eixir al rescat, tal com havien de fer. Aleshores va aparèixer el quart graó típic d’una crisi: una crisi de deute públic, per la qual els mercats financers, que han de prestar els diners als governs, diuen que fer préstecs als governs és arriscat. En aquesta actuació, s’arriba a una crisi de l’euro. Això causa una situació d’incertesa que ha fet que als mercats financers hi haja una gran volatilitat, la qual cosa obri la porta a l’especulació. No hi ha espai per a l’especulació si no hi ha incertesa. Això explica les enormes oscil·lacions de les borses.

—És de veres que la zona euro es trobava en risc?

—La zona euro és molt gran, però té debilitats a conseqüència de les insuficiències del procés de construcció europeu, en el sentit que s’han fet passes més decidides en l’àmbit monetari que no en el fiscal. La característica d’aquestes crisis és que, de resultes de la interrelació, qualsevol peça n’afecta una altra, en una espècie d’efecte dòmino.

Grècia ha travessat una situació molt delicada. El país tenia dificultats molt serioses per a complir els compromisos derivats d’un alt endeutament públic. Els qui han prestat capital a Grècia es pregunten quin és el risc de fer-ho i li apugen el preu dels préstecs. Al remat, tot això converteix els seus bons en bons fem perquè tenen molt poc de valor. Però qui té els bons que es van comprar en el passat? En una part molt important, bancs francesos, alemanys... Això significa que si els bons no valen res o si Grècia declara suspensió de pagaments, repercutirà en els balanços dels bancs europeus. Això podria afectar-ne molt seriosament el funcionament, amb la qual cosa podria passar que el govern d’aquell país haguera d’intervenir o que afectara uns altres bancs. Per tant, hi ha molt de risc que es produesca un efecte dòmino. Açò ho veiem constantment al mercat i, en condicions normals, no passa res. El problema d’ara és la magnitud, perquè els efectes dels uns

sobre els altres són molt més importants i molt més continuats.

—Quan Lehman Brothers va caure, l'acció va ser immediata. Si s'haguera actuat amb més promptitud damunt la situació de Grècia, podrien haver-se solucionat els problemes?

—Segurament. Ara bé, hi ha dues qüestions que cal tenir en compte: la primera, que no és convenient de prendre decisions d'aquesta mena massa ràpidament, perquè si es fa de pressa qualsevol problema tindria com a solució la injecció de liquiditat. La segona és que a Europa els processos de decisió no són prou àgils. Ha costat molt de prendre decisions perquè no hi ha una autoritat central i això ens fa ineficients.

—Però hi ha un president de la Comissió Europea, amb el seu comissari d'Economia; el Banc Central Europeu; les reunions de l'Ecofin. Què més caldria?

—Una capacitat decisòria més efectiva en l'àmbit de la política econòmica. No pot ser que predominen els interessos nacionals i que cada volta que es pren una decisió calga consultar-la i acordar-la per consens amb tothom.

—De totes les circumstàncies viscudes aquestes darreres setmanes, pot sorgir un govern econòmic més potent?

—És possible, encara que no ho percep en l'horitzó. És evident que moltes de les coses de les quals no es parla en situacions de bonança han eixit ara a la llum. En el futur caldrà un lideratge per a tenir una visió a llarg termini.

—Durant aquestes setmanes s'ha apuntat molt a les agències de qualificació. Fins a quin punt es pot atribuir a l'especulació els problemes de les economies?

—L'especulació apareix perquè hi ha dubtes. Si no hi ha dubtes, no hi ha espai per a l'especulació. Aquesta se n'aprofita, alhora que –això també és cert– ens avisa per endavant sobre com estan alguns actors financers. La primera resposta que cal donar envers l'especulació consisteix a evitar les circumstàncies que generen els dubtes. Per què no hi ha dubtes sobre el bo alemany? Perquè no es dubta d'Alemanya. Per tant, una forma de no estar en l'ull dels especuladors és que l'endeutament no vaja més enllà de compromisos raonablement assumibles.

—L'economia espanyola ha estat una de les economies sobre les quals han planat més dubtes pel nivell d'endeutament, el dèficit públic... Però quant a deute està pitjor el Regne Unit i hi ha estats amb més dèficit públic que no Espanya. Fins a quin punt eren justificats aquests dubtes?

—En el cas d'Espanya és més important el nivell d'endeutament del conjunt de l'economia espanyola que no pas el del sector públic. En l'etapa de bonança va passar que es va disparar l'endeutament privat, mentre que el públic es va reduir. El nivell d'endeutament públic ha crescut per la necessitat del govern de rescatar l'economia durant aquests dos anys. Els mercats es pregunten si aquesta tendència a l'alça és sostenible. Si el dèficit creix i fa créixer l'endeutament acumulat a aquest ritme, això significa que l'estat gasta molt més que no ingressa i per això té dèficit. Quan la diferència és tan important, vol dir que o bé hi ha un problema en la despesa o bé en els ingressos.

Respecte al primer problema, una economia que té dificultats de desocupació ha de pagar molts subsidis i alhora es troba obligada a incentivar alguns sectors productius, com ara el de l'automòbil, per estimular-ne l'activitat. Respecte als ingressos, ens trobem que els ingressos fiscals van caure d'una manera espectacular durant el 2008 i el 2009 i que no hi ha clares perspectives de recuperació.

Per tant, què hi ha darrere el dèficit? Una economia que té dificultats per a créixer perquè està molt endeutada. I és això que castiguen els mercats. Ataquen el deute públic espanyol perquè diuen que ha anat a rescatar una economia els problemes de la qual desborden la seua capacitat de continuar tirant el carro durant molt de temps. És com si tens un carro molt carregat en un pendent molt fort. Al principi, fent un gran esforç, evites que caiga, però la pregunta és: pots arrossegar-lo tu tot sol cap amunt? Aquest esforç no el pots fer, i si proves de fer-lo t'esgotes i et converteixes en una presa fàcil.

> "Cal fer canvis en el model productiu en moltes direccions i en molts sectors"

—I qui ens hauria d'ajudar a tirar el carro?

—El govern va intentar que l'economia no caiguera i que tornara a recuperar el creixement. Però aquesta capacitat d'arrossegament és limitada. L'objectiu era aguantar l'impuls fiscal del sector públic fins al moment que el sector privat prenguera les regnes. Però passa que la situació financera internacional ha complicat l'estratègia i el relleu encara no s'ha efectuat. L'escenari que havia dibuixat el govern era continuar l'expansió fiscal l'any 2010, fer créixer l'economia i retirar els impulsos. Ara cal desitjar que això passe, que el sector privat es convertesca en el recuperador de la demanda. Hem de passar del cercle viciós al cercle virtuós. La fase en què era la despesa pública la que arrossegava l'economia cal considerar-la acabada.

—Detecteu cap indici que el cercle esdevinga virtuós?

—En general, s'observa que vam tocar fons. Primer vam passar a una fase en què els decreixements eren cada vegada menors i ara en alguns indicadors, com les exportacions o la producció industrial, ja s'han detectat valors positius. El Banc d'Espanya acaba de dir que el primer trimestre de l'any hem tingut un creixement del 0,1 del PIB i és possible que tornem cap arrere. El fet més important, a curt termini, serà que el consum privat es recupere, perquè és una gran part de la despesa i de la demanda de les empreses.

—Ja que som a l'Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques, feu un diagnòstic de la situació de l'economia valenciana?

—Té molt punts de contacte amb la situació espanyola i algunes especificitats. D'una banda, la nostra especialització productiva, orientada

“Alguns territoris tenim, en general, un conjunt de recursos injustificadament inferior a la mitjana”

cap a la construcció i els serveis com el turisme ens fa més sensibles a les fases baixes del cicle. D’una altra banda, hi ha la dimensió del sector públic, que és menor que en unes altres regions espanyoles. Per tant, la capacitat compensatòria en un període de com aquest també és menor.

—Expliqueu això últim.

—L’actuació del sector públic a Espanya no és homogènia. Els nivells de despesa pública per habitant són molt diferents. Si un compara, per exemple, el pes dels treballadors públics a Extremadura i la Comunitat Valenciana hi troba diferències molt importants. Però el sector públic manté l’ocupació més bé que no el privat durant les crisis.

—En resum, que Madrid ens ha deixat de banda.

—Quan s’han hagut de prendre decisions, a Madrid han prevalgut les

IVIE

opcions d’aquelles comunitats autònomes que volien mantenir la seua situació de partida. Ens ha mancat poder d’influència. Hi ha hagut una forma de mirar la solidaritat molt asimètrica. La Comunitat Valenciana no ha rebut la solidaritat de la resta de territoris. Si ací hi ha un 10% de recursos menys, resoldre aquest dèficit també és solidari. Alguns territoris tenim, en general, un conjunt de recursos injustificadament inferior a la mitjana.

—Esteu d’acord, com diu el president de la Generalitat, que l’actual model productiu “és la base sòlida sobre la qual hem recolzat un model de creixement i de generació d’ocupació que ha de continuar essent el model a termini mitjà i llarg del nostre territori”?

—Quan es parla de canviar el model productiu sembla que calga tirar allò que hi ha i posar-hi alguna cosa nova. Cal fer canvis en el model productiu. Per què? Què vol dir canviar el model productiu? Vol dir que no ha d’haver-hi sector de la construcció? Cal sector de la construcció, però no pot ser que pese el 13% o el 14% del PIB. Hem de renunciar a tenir indústria? No. Ara bé, no podem tenir la mateixa indústria. I cal tenir turisme, però un turisme diferent. Des del meu punt de vista, cal fer canvis en el model productiu en moltes direccions i en molts sectors. Però no es tracta de passar del taulell o del moble a l’aeronàutica i la biotecnologia. Hem d’introduir canvis en totes les activitats i afegir-ne de noves amb capacitat de generar llocs de treball amb més productivitat per cada treballador. I hauríem de poder fer-ho perquè ara tenim recursos humans molt més preparats.

Violeta Tena

Breus

Almussafes fabricarà els automòbils híbrids de Ford

La factoria de Ford a Almussafes està d’enhorabona. La setmana passada, el president de Ford Europa, John Fleming, va anunciar que la multinacional ha adjudicat a la planta de la Ribera Baixa la fabricació dels primers models híbrids de la marca. En concret, Ford Almussafes iniciarà la venda del model Ford C-Max i el Gran Ford C-Max a partir de la segona meitat del 2010 a Europa. A final del 2011 aquests models, dels quals hi ha prevista una producció de 80.000 unitats l’any, s’exportaran també als Estats Units. La fabricació dels nous models

FORD

Un Ford C-Max.

implicarà una inversió de 500 milions d’euros, 300 milions dels quals es destinaran a adaptar les instal·lacions per a la construcció d’aquest nou model de vehicle. L’adjudicació d’aquesta nova gamma permetrà de “garantir els llocs de feina”, segons Fleming.

L’eix mediterrani costaria 153.000 milions d’euros, segons la UE

La Comissió Europea calcula que el corredor mediterrani d’alta capacitat per al transport de mercaderies costaria 153.000 milions d’euros. Ho va dir el comissari de Transports, en una resposta parlamentària a l’eurodiputat de CiU Ramon Tremosa. Uns 21.000 milions serien per a suprimir els colls d’ampolla, sobretot el de Castelló-Tarragona; 30.000 per a assegurar la longitud comuna dels trens, de 750 metres, i uns 8.500 milions per a establir mesures de seguretat adequades per als contenidors de gran altura i el transport combinat.