

La primera gran protesta ante la crisis

La huelga allana el camino a la crisis

El paro del transporte lastra un crecimiento ya exiguo y agrava la desconfianza

ALEJANDRO BOLAÑOS - Madrid - 15/06/2008

Inflación descontrolada, más desempleo, sueldos minados por las hipotecas y la construcción de viviendas en caída libre. Éste es el telón de fondo de la economía española en los últimos meses. Un escenario sombrío en el que irrumpe ahora la protesta social, síntoma de una crisis que el Gobierno se resiste a nombrar.

La huelga de los transportistas ha desconectado esta semana algunos motores del crecimiento económico, el argumento con el que el Ejecutivo traza la raya: mientras el PIB aumente su valor, no será crisis. Pero los expertos avisan de que el impacto del paro de los transportistas, que se combina con nuevas subidas del Euríbor y el petróleo, pueden dejar el crecimiento en punto muerto.

El avance de la economía ya era lento en el primer trimestre, con el menor incremento del PIB (un 0,3% respecto al último trimestre de 2007) en 13 años, aunque la tasa interanual aún resiste en el 2,7%. Los anuncios de pérdidas multimillonarias y despidos temporales tras el paro de los camioneros anticipan nuevos obstáculos a un crecimiento que los analistas preveían ya muy débil para el segundo trimestre. "Habrá un efecto negativo, aunque es muy difícil calibrar lo que ocurre en unos pocos días", explica Juan José Méndez, del Centro de Predicción Económica de la Universidad Autónoma de Madrid.

Los bloqueos a polígonos industriales, puertos, carreteras y grandes mercados han tenido una incidencia desigual, pero algunas protestas han secado arterias básicas de la economía. El paso fronterizo de la Junquera, cerrado al tráfico de mercancías dos días, es puerta principal del comercio exterior. Como lo es el puerto de Valencia, el segundo en importancia tras el de Algeciras, cercado cuatro días. "El impacto es indiscutible, sobre todo en las empresas que exportan", indica Vicente Pallardó, director del Observatorio de Coyuntura Económica Internacional, de la Universidad de Valencia.

Según Pallardó, la interrupción de parte del comercio exterior -carreteras y puertos concentran las vías de salida de las exportaciones-, ha sido "muy inoportuna". Francia y Alemania, los dos principales clientes de la economía española, están resistiendo la crisis internacional mejor de lo esperado. "En comercio internacional, los retrasos en los pedidos se pagan", añade. Las protestas convocadas por los camioneros franceses a partir del lunes auguran más problemas.

Con su paro, los transportistas han evidenciado lo vulnerables que son algunos sectores a los problemas logísticos. Las dificultades del sector agroalimentario, que trabaja con productos perecederos, eran fáciles de intuir. Más sorprendente ha sido la rapidez con la que las factorías automovilísticas y la industria de componentes han tenido que suspender la actividad por falta de suministros. La intensa competencia ha llevado al mínimo la capacidad de almacenamiento en estas plantas, que dependen de la entrega diaria de piezas. Y la presión de los piquetes en mercados centrales y centros de distribución ha puesto la vida muy difícil a la alimentación y el comercio.

"Distribución, sector agrario y la industria de componentes suman un 15% del PIB", indica Xavier Segura, director del servicio de estudios de Caixa Catalunya, para sopesar las consecuencias del paro de los transportistas. "La actividad perdida estos días quizá pueda recuperarse en parte a lo largo del año, pero no desde luego en un mes", indica un portavoz de Anfac, patronal de la industria del automóvil. La organización cree ya muy difícil alcanzar el objetivo de fabricar en 2008 tres millones de vehículos en las 18 plantas españolas.

Los recortes en la facturación estimados por varias organizaciones empresariales suman más de 1.000 millones de euros, aunque los cálculos deben pasar la reválida de las estadísticas oficiales. Igual ocurre con los despidos temporales. El jueves, los expedientes de regulación de empleo anunciados afectaban a más de 20.000 trabajadores, pero al amainar las protestas de los transportistas varias empresas rectificaron. Una decisión en la que también pesó la advertencia del Gobierno sobre el uso de la huelga como excusa para despidos por otras razones.

Pero igual que ha habido patronales que han aireado sus problemas, otras empresas prefieren pasar inadvertidas, pese a que también sufren las consecuencias del paro de transportes. Es, desde luego, el caso de la construcción: la falta de cemento y hormigón ha parado muchas obras, aunque el sector evite dar más señales de deterioro.

Y está, claro, el impacto en el transporte de mercancías, que según José Carlos Díez, economista jefe de Intermoney, va más allá de las dificultades por el alza del gasóleo. "Es un sector muy sensible al descenso de la demanda, el conflicto está indicando un bajón en la actividad económica, que muchos no pueden con los créditos y están a punto de dar la llave del camión al banco", dice.

"Las protestas distorsionan las expectativas sobre el futuro", apunta Díez. El temor al desabastecimiento que se vivió estos días hace mella en el maltrecho ánimo del consumidor. Y la perspectiva de conflictos sociales enfría los planes de inversión empresariales. Son efectos que los expertos creen que se dejarán sentir en los índices de confianza.

Hace menos de un mes, el vicepresidente Pedro Solbes sostuvo que la posibilidad de que este año la economía dejara de crecer en algún trimestre "no es una hipótesis realista". Pero entonces no sabía que la primera protesta social que iba a enfrentar el Gobierno socialista iba a alcanzar tal virulencia. Ni esperaba que el Euríbor (el tipo de interés de referencia para las hipotecas) se disparara al 5,4% por un inopinado anuncio de subida de tipos del Banco Central Europeo, que hará la travesía por las turbulencias financieras mucho más arriesgada.

El impacto económico de la protesta

- **Los sectores más afectados por el paro**, como la distribución, la industria agroalimentaria o la de componentes, equivalen a un 15% del PIB.- **El descenso de ventas** calculado por varias patronales suma más de 1.000 millones de euros hasta el viernes.- **La falta de suministro** de cementeras y hormigoneras forzó la paralización de obras públicas y promociones residenciales.- **Los despidos temporales** anunciados hasta el jueves afectaban a más de 20.000 trabajadores, aunque varias empresas renunciaron luego a presentar los expedientes.- **Las protestas** obligaron a suspender la actividad a más de 30 grandes compañías industriales.- **El bloqueo de pasos fronterizos y varios puertos** dejó bajo mínimos el comercio exterior.