

Sus señorías

El PSOE necesita un cambio de agujas

■ Federico Castaño

Si hacemos al nuevo Gobierno, nos espera un año lleno de sudores y sacrificios a los que sólo encontraríamos compensación si, finalmente, España consigue salir del mismo saco en el que ha convivido durante un largo periodo de tiempo con Grecia, Irlanda, Portugal e Italia. **Cristóbal Montoro** y **Luis de Guindos** se proponen desarrollar un programa económico destinado a rebajar la prima de riesgo y a reducir los intereses de la deuda, uno de los pocos pulmones por donde podría respirar el plan de reducción del déficit público dados los efectos secundarios que pueden provocar el recorte del gasto y la subida de impuestos. En una crisis tan severa como ésta, carece de sentido plantearse una pelea de colegio entre quienes acusan a **Mariano Rajoy** de haber concurrido a las elecciones con un programa oculto y quienes reprochan al Gobierno de **Zapatero** haber dicho adiós a los españoles dejando bajo las alfombras un agujero oculto de 20.000 millones de euros.

El problema que tiene cualquier política económica en una coyuntura tan envenenada como la actual es que sus efectos beneficiosos no se van a poder contemplar en el corto plazo, sobre todo si no se aplican estímulos al crecimiento. Así las cosas, a la ministra **Fátima Báñez** le va a tocar cantar todavía durante muchos meses unas cifras de paro escalofriantes y una reducción de cotizantes a la Seguridad Social que haga, incluso, necesaria la utilización del Fondo de Reserva. Pronto sabremos si la técnica del equipo económico de Rajoy de anunciar los ajustes a cuentagotas es más eficaz que si hubiera procedido a mostrar de golpe todos los males que ha heredado del Gobierno anterior. Algunos diputados socialistas recuerdan que uno de los principales errores de **Elena Salgado** consistió, precisamente, en parchear mes a mes la situación incurriendo a veces en improvisaciones que terminaron por dar escaso crédito a su política económica. En este sentido, tal vez hubiera sido mejor y más

eficaz conocer todas las malas noticias de golpe porque, mal que bien, la mayoría de los españoles de a pié ya saben que les va a tocar afechugar con nuevos recortes en sus salarios y con alzas de impuestos que van a afectar a sus bolsillos y también a su consumo.

En el Gobierno se palpa la preocupación. A simple vista parece imposible pensar en un tijeretazo que haga menguar el gasto público en más de 30.000 millones de euros por mucho que se reduzcan los intereses de la deuda y que caigan las prestaciones por desempleo. Es muy probable, además, que como consecuencia de estos ajustes la recesión se instale en España para mucho tiempo. Si esta secuencia se diera también en el resto de los países de nuestro entorno, tal vez surjan en Bruselas voces autorizadas que pidan una especie de tregua o de moratoria en el cumplimiento de los objetivos de estabilidad, al estilo de lo que propuso **Rubalcaba** en plena campaña electoral, a sabiendas de que él nunca estaría en disposición de

enviar este recado a **Ángela Merkel**. A España nunca le conveniría abanderar esta cruzada porque tal y como están de castigadas las arcas de las comunidades autónomas, es probable que su credibilidad ante los mercados sufriera un nuevo varapalo. Pero el nuevo Gobierno se sumaría gustoso si la voz cantante la llevaran otros países.

Mientras el nuevo Gabinete crea su estructura y estrena discurso ante los mercados, el PSOE sigue perdido en su fractura interna a la busca de un líder que acierte a pilotar la larga travesía del desierto. De la reciente presentación de la candidatura de Rubalcaba en la sede de UGT cabe recordar que no es bueno prestarse a equívocos porque lo cierto es que un serio disgusto recorre los cuadros de este sindicato ante la posibilidad de que sea el candidato que ha hundido al PSOE en uno de sus más profundos agujeros electorales quien aspire ahora a gestionar su propia derrota. A este respecto, se recuerda en Ferraz que quien tuvo la culpa del descalabro no fue

Rubalcaba, sino **Zapatero**. Pero, a fin de cuentas, quien se subió al cartel electoral con todas las consecuencias fue el primero. Es verdad que **Carmen Chacón** tampoco cosechó unos buenos resultados el pasado 20-N, más bien todo lo contrario, y que su candidatura aparece también rodeada de una mercadotecnia un tanto cargante diseñada en la factoría de su marido, **Miguel Barroso**.

Con todos estos antecedentes, quizás lo mejor sería apostar por un liderazgo nuevo y fresco surgido de una gran catarsis purificadora, aventura difícil de emprender cuando en el Grupo Parlamentario Socialista se sientan muchos de los que arroparon toda la trayectoria del zapaterismo o se pertrecharon cómodamente detrás de los intereses de Rubalcaba y del ya fenecido, políticamente hablando, **José Blanco**. Eso es lo que toca, un profundo cambio de agujas en el socialismo que haga posible el renacimiento de una oposición creíble y eficaz y no un simple voceador del ajuste de cuentas con el pasado. La cosa no está fácil.

Crónica económica

2011, año del lujo

■ Manuel Capilla

El año ha terminado con cifras negativas en prácticamente todos los sectores económicos menos en uno: el del lujo. Los últimos datos los ha dado a conocer la patronal de fabricantes de automóviles, **Anfac**, señalando que este año que acabamos de concluir ha sido el peor para la venta de coches desde 1993, con una caída del 17,7% en las matriculaciones, que se han quedado en algo menos de 810.000. Sin embargo, para los coches de alta gama el ejercicio que se ha cerrado ha sido excepcional, con un repunte del 83%, rozando las 2.500 matriculaciones. Los datos de Anfac han venido a complementar los que el pasado mes de diciembre hizo públicos la Asociación Española del Lujo (**Luxury Spain**), según

los cuales el conjunto del sector en España ha cerrado 2011 con unas ventas de 4.500 millones de euros, el 25% más que en 2010.

Mientras, el flamante gabinete de **Mariano Rajoy** ya ha abordado una profunda reforma fiscal en la que brilla por su ausencia un impuesto para las grandes fortunas, como ha sucedido recientemente en otros países de Europa como Francia. La reforma recaerá fundamentalmente en las clases medias, que aportarán dos terceras partes del aumento de impuestos, según el análisis del sindicato de Técnicos del Ministerio de Hacienda (**Gestha**).

En Francia, **Nicolas Sarkozy** ha afrontado la creación de ese impuesto para las grandes fortunas después de que algunos de los millonarios del país, como la mujer más rica del país y propietaria de L'Oréal, **Liliane Bettencourt**, apostaran públicamente por ello, solicitando al Ejecutivo su deseo de contribuir a engrasar las arcas del Estado en un momento de crisis como el actual. En su petición, Bettencourt estaba acompañada por presidentes de grandes empresas, así que no han faltado voces que les han acusado de oportunismo y hacer una campaña de imagen para sus compañías. Sin embargo, en España no ha sucedido nada parecido, ya fuera por oportunismo o por sentido de la responsabilidad. Los grandes empresarios de este país, reunidos en el **Consejo Empresarial para la Competitividad**, fundado hace casi un año, no se han pronunciado, por lo menos en público. Aunque no han faltado informaciones que algunos de los grandes empresarios era partidario de ello, no ha habido

nadie que haya saltado al ruedo en solitario como ha hecho en Italia el presidente de Ferrari, **Luca Cordero di Montezemolo**. La reforma fiscal de Rajoy tampoco ha incluido una mayor tributación para las **Sicav**, una opción que el PP y el PSOE siempre han rechazado, ante el temor, el mismo que ha tenido Monti, de que los ricos se lleven sus fortunas. Su tributación al 1%, no al 30% como el resto de empresas en el Impuesto de Sociedades, les ha colocado desde hace años como el instrumento favorito de las rentas más altas aportar lo menos posible a las arcas públicas. Sin embargo, 2011 no ha sido un buen año para estas sociedades de inversión variable. Según los datos de la **CNMV** pertenecientes al tercer trimestre, el conjunto de las Sicav españolas habían perdido

hasta entonces el 3% de su patrimonio, según recoge Público, que además cifra en un 6% el incremento de los ingresos de los ricos españoles en 2011. Según sus cálculos, grandes patrimonios como los del dueño de Inditex, **Amancio Ortega**, y su exmujer, **Rosalía Mera**, el presidente del Santander, Emilio Botín, o las familias **Entrecanales** y **Del Pino**, acumulan un patrimonio de 37.700 millones de euros mediante las participaciones que tienen en empresas que cotizan en Bolsa y en las que son grandes accionistas. Un patrimonio que habría llegado a esa cifra, parecida a la reducción del déficit que pretende acometer el Gobierno este año, tras incrementarse en 2.150 millones de euros a lo largo del último ejercicio. Las grandes fortunas no entienden de crisis.

Iberia planta cara al chantaje de los pilotos

■ N.D.

Fieles a su tradición y como si de la pesadilla que vive el actor Bill Murray en la película 'Atrapado en el tiempo' se tratase, los pilotos han vuelto, un año más, a convertir en un problema para muchos lo de 'volver a casa por Navidad'. Esta vez protestan por la creación de la línea de bajo coste **Iberia Express**, filial que desde el grupo que preside **Antonio Vázquez** aseguran que es necesaria para garantizar el futuro de la empresa y que, además, no afecta para nada a sus ya de por sí, buenas -algunos dirían que sorprendentes- condiciones laborales. Un piloto de Iberia con experiencia tiene una alta remuneración: suele ganar más de 200.000 euros al año. Incluso señalando que esta vez

el todopoderoso colectivo ha optado por declarar una huelga legal y además hacerla -como ellos mismos denominan- 'blanda', sus motivos se hacen incomprensibles para el común de los mortales. Y es que es complicado hacer entender al usuario medio -que estos días ven como, en el mejor de los casos, se congelan sus sueldos, se les suben los impuestos, y se les recortan prestaciones- que este colectivo siga disfrutando de semejantes privilegios.

La cuestión de fondo, explican fuentes del sector, es que el **Sepla** sigue comportándose como cuando Iberia era una empresa pública, ostentaba el monopolio de los vuelos en nuestro país y la demanda de pilotos era superior a la oferta, lo que -se entiende- les daba mucha ventaja

en los pulsos con la dirección de la compañía. Pero, aunque hagan como que no lo ven, lo cierto es que las cosas han cambiado mucho. El mercado es libre, la competencia -con **low cost**, **AVE** y demás- es feroz, y las cuentas a final de año no salen. España es el segundo país del mundo con más **low cost** y más alta velocidad.

El caso es que se están quedando solos en su oposición a la nueva Iberia Express, aunque traten de sumar apoyos a su causa entre otros colectivos asegurando que pueden perderse 5.000 empleos. La compañía asegura tajante que no es cierto. Los servicios de tierra, el **handling**, lo seguirá prestando Iberia a precios de mercado. Tampoco se perderán empleos para los pilotos porque Iberia pretende tener 40 avio-

nes de largo radio en 2016 frente a los 35 actuales. Los pilotos que necesita la nueva compañía serían equivalentes a los pilotos que van a jubilarse más los que se necesitarán por ese crecimiento de cinco aviones en el largo radio.

Además, la compañía ha puesto sobre la mesa la posibilidad de que aquellos pilotos de Iberia, segundos pilotos en su mayoría, que quieran pasarse a la aerolínea low cost, en un intento de llegar antes a primeros pilotos, puedan hacerlo, conservando su puesto y condiciones en la Iberia tradicional. Eso sí, en Iberia Express sus condiciones serían nuevas, más acordes con el mercado. Los pilotos no han querido.

Esta vez, la dirección de Iberia, con su consejero **Rafael Sánchez Lozano** a la cabeza, a pesar de las jornadas de huelga, se ha

plantado y ha señalado que la creación de la susodicha aerolínea no es negociable. Que se hará, que está en marcha y que de hecho comenzará a volar el 29 de marzo. Se estrenará con 4 aviones, para tener 13 a final de año y 500 personas contratadas, de los cuales 130 serán pilotos. Y el órdago del Sepla no parece que vaya a tener efecto porque todo parece indicar que al cierre de esta edición Iberia tenía más de 1.800 solicitudes de pilotos para trabajar en la nueva aerolínea. Sánchez Lozano ya contó en *petit comité* hace unos meses que el día en que se conoció el plan de crearla ya recibió varias llamadas de interesados. Las negociaciones aún están abiertas aunque sobrevuela el pesimismo sobre un posible acuerdo. Habrá que esperar.