

El coche del pueblo, el Informe Draghi y la implosión de Alemania

Posted on 8 de noviembre de 2024 by Isidro López

El pasado 3 de septiembre saltó la noticia: por primera vez en su historia, Volkswagen estaba considerando cerrar dos de sus plantas en Alemania, que finalmente serán tres. Resulta difícil imaginar un mayor golpe simbólico a la identidad económica de la República Federal Alemana, ese estado diseñado por los aliados tras la II Guerra Mundial que en 1991 absorbió a la RDA. Volkswagen, como la propia red de autopistas alemanas, fue un producto de la política social y económica del Tercer Reich que sobrevivió en la posguerra y constituyó una de las palancas sobre las que se articuló el milagro alemán posterior. Milagro por el que Alemania pasó de ser un país derrotado en todos los frentes a una potencia económica global con una especial capacidad para la producción a gran escala de automóviles competitivos en el mercado mundial. Decir Alemania era decir productividad industrial, éxito exportador, sociedad de consumo avanzada y estado del bienestar. Al menos durante los Treinta Gloriosos, el plan urdido por los aliados junto con las sempiternas virtudes organizativas alemanas, parecía haber creado un estado alemán que por primera vez desde la unificación conquistaba el mundo por medios exclusivamente económicos y no militares. Y si algún producto simbolizaba la nueva Alemania reconvertida ese era el Volkswagen Tipo 1, el «escarabajo», el equivalente en el milagro alemán al Modelo T de Ford, un coche que podían comprar los mismos obreros que lo fabricaban. Eso significa Volkswagen: el coche del pueblo.

Volkswagen declara una reducción de los beneficios del 60% por una fuerte caída de las ventas en su principal mercado, el chino

En su tumultuosa comparecencia del 3 de septiembre, la junta directiva de Volkswagen aseguraba ante un piquete de trabajadores que se encontraban a 500.000 coches vendidos por debajo de los necesarios para no cerrar fábricas. Según esta cifra, la sobrecapacidad alcanza hasta un tercio de la capacidad productiva total de las fábricas alemanas de Volkswagen. En su informe de octubre a los accionistas, la empresa declara una reducción de los beneficios del 60% por una fuerte caída de las ventas en su principal mercado, el chino. Hasta ahora Volkswagen había ejemplificado a la perfección el modelo social, económico, laboral y territorial alemán de posguerra: la llamada Economía Social de Mercado. La posición del mayor sindicato de Alemania, el IG Metall, en Volkswagen es la de codeterminador, un término que implica que el comité de empresa tiene voz y voto en la junta directiva de la empresa, poderes que ha ejercido hasta la fecha.

El estado de Nieder Sachsen (Baja Sajonia) tiene un 20 % de la participación de las acciones de Volkswagen y, según los estatutos de 1960, para que la junta de accionistas tomase decisiones de calado se necesitaban 4/5 de los votos. Lo cual, significaba que Volkswagen era una empresa pública con una junta de accionistas privada que no tenía poder real para tomar decisiones que el gobierno de Baja Sajonia no considerase oportunas. Esto fue así hasta 2007 cuando una resolución europea declaraba

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

este reglamento como contrario a la libre circulación de capital.

En los años ochenta y noventa, Volkswagen, lejos de verse afectada por las distintas rondas de reestructuración del sector, se convirtió en la bandera del nuevo mercantilismo alemán basado en la industria de exportación. El nuevo modelo de exportación ajustado a la globalización neoliberal entonces naciente se vanagloriaba de competir en la relación calidad/precio antes que únicamente en el precio y, en consecuencia, se declaraba no deslocalizable. La ventaja competitiva alemana se basaba en una tupida red de empresas familiares que tiene como clientes a los grandes conglomerados industriales. Era una ventaja tan específica e intransferible como el propio territorio donde se producía. En buena parte, la justificación alemana de la estricta disciplina de la austeridad impuesta en la crisis de 2008 tenía que ver precisamente con salvar la competitividad de la industria de exportación alemana y sus enormes superávits respecto de la necesidad de endeudamiento de unos países del sur que ahora habían pasado de ser mercados seguros y destinos preferenciales para los productos y capitales alemanes a ser caracterizados como “vagos que han vivido por encima de sus posibilidades”.

El resto de Europa no teníamos más que celebrar el dominio exportador alemán y esperar a que nos cayeran algunas migajas económicas de ello

Alemania creía no necesitar la demanda de los países del sur. El mercado chino y su ingente clase media parecían abrir un nuevo camino para las manufacturas alemanas y, como no, para su gran conglomerado global del automóvil: en 2010, Volkswagen registró unas ventas récord de 6,29 millones de vehículos, con una cuota de mercado mundial del 11,4 %. Ese mismo año, Volkswagen se convirtió en el tercer mayor fabricante de automóviles del mundo, y a partir de 2016 pasó a ser el segundo. En 2018 batió el récord de ventas con 10,8 millones de vehículos vendidos. Los restos del milagro parecían seguir impulsando a Alemania en su campo preferido: la producción y venta de coches. El resto de Europa no teníamos más que celebrar el dominio exportador alemán y esperar a que nos cayeran algunas migajas económicas de ello, en el estado Español, las migajas tomarían forma de flujo aumentado de turistas alemanes y de inversión inmobiliaria en el litoral junto con el mantenimiento, previo pago de fuertes sumas de dinero público, de las fábricas de coches alemanas en España.

El Informe Draghi

El día 17 de Septiembre, Mario Draghi, el tipo que salvó el euro de la autodepredación y se hizo cargo del gobierno de Italia durante el terrorífico segundo año de la pandemia, presentaba en Estrasburgo su informe sobre la competitividad en Europa –ahora conocido por su propio nombre–. Nada hacía presagiar que el contenido del informe auspiciado por el banquero central más conocido de Europa fuera diferente al de los muchos informes de tono autocelebratorio que publica regularmente la Unión y que suelen dibujar un futuro de prosperidad, democracia y Estado del Bienestar que, desde hace ya más de una década, no se corresponde con la realidad; pero Draghi decía cosas sustantivas. Así abría su presentación:

«El punto de partida es que Europa se enfrenta a un mundo que está experimentando cambios drásticos. El comercio mundial se está ralentizando, la geopolítica se está fracturando y la velocidad del cambio tecnológico se está acelerando.

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

Tenemos los precios más altos de la energía: las empresas de la UE se enfrentan a precios de la electricidad entre 2 y 3 veces superiores a los de Estados Unidos y China

Es un mundo en el que los modelos empresariales establecidos desde hace mucho tiempo se están poniendo en tela de juicio y en el que algunas dependencias económicas clave se están convirtiendo, de repente, en vulnerabilidades geopolíticas. De todas las grandes economías, Europa es la más expuesta a estos cambios. Somos los más abiertos: nuestra relación comercio/PIB supera el 50 %, frente al 37 % de China y el 27 % de Estados Unidos. También somos los más dependientes: dependemos de un puñado de proveedores de materias primas críticas e importamos más del 80 % de nuestra tecnología digital.

Tenemos los precios más altos de la energía: las empresas de la UE se enfrentan a precios de la electricidad entre 2 y 3 veces superiores a los de Estados Unidos y China. Y precios del gas entre 4 y 5 veces superiores.

Estamos muy atrasados en nuevas tecnologías: solo cuatro de las 50 principales empresas tecnológicas del mundo son europeas.

Europa está atrapada en una estructura industrial estática, con pocas empresas nuevas que surjan para perturbar las industrias existentes o desarrollar nuevos motores de crecimiento. De hecho, no hay ninguna empresa de la UE con una capitalización bursátil superior a 100.000 millones de euros que se haya creado desde cero en los últimos cincuenta años.”

Draghi ha desgranado los motivos por los que Europa está perdiendo la batalla competitiva en la nueva configuración del capitalismo global

Ante la atenta mirada de Ursula Von der Leyen –con su eterno aspecto de estar auspiciando un rastrillo benéfico para pobres en la parroquia de su acaudalado barrio de Bruselas–, el banquero fue desgranando motivos por los que Europa está perdiendo la batalla competitiva en la nueva configuración del capitalismo global: Europa ha perdido cuota de mercado global y en la nuevas industrias verdes descarbonizadoras va muy por detrás de China. Para completar el cuadro, los vaivenes geopolíticos, en los que Europa es más observadora que agente, en Ucrania y Oriente Medio han complicado las cadenas de suministro de energía y materias primas. Europa no registra productividad del trabajo significativa y sus proyecciones demográficas son claramente a la baja, con lo cual, ni por la vía cualitativa del cambio tecnológico y la productividad, ni por la cuantitativa del aumento de población activa, se espera crecimiento en la Eurozona en los próximos años. Y sin crecimiento, peligra todo el edificio de la Unión Europea y el modo de vida que sostiene, empezando por la financiación de sus estados de bienestar.

Salvo que los países miembros desembolsen anualmente el equivalente al

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

4 % del PIB europeo en inversión pública durante los próximos años

Europa seguirá profundizando su crisis

El tono autocrítico y analíticamente centrado de Draghi sorprende más cuanto que solo hace tres años, en 2021, la Unión Europea ponía en marcha el programa Next Generation entre trompetas y tambores de júbilo. El discurso de acompañamiento de Next Generation estaba en las antípodas del Informe Draghi, gracias a la emisión conjunta de bonos europeos, una fuerte suma dispuesta sería la palanca para que Europa liderara el mundo en su transición hacia una economía descarbonizada y un capitalismo verde. En España, el gobierno de Pedro Sánchez y Unidas Podemos celebró el acuerdo al máximo, con un eufórico Pablo Iglesias, que fue brevemente designado responsable del plan. El gobierno más progresista de la historia procedió a untar de millones a Iberdrola y a Telefónica, no precisamente *start ups*, para que no solo se los embolsaran directamente, sino que dirigieran los procesos de concurso público destinados a asignar fondos a subcontratas como les diera la gana, mientras aumentaban su cotización en bolsa. Nada muy diferente se hizo en el resto de estados europeos: dar dinero a las respectivas empresas-estado de cada país para que aumentaran su capitalización de mercado.

Tres años después, Draghi sostiene que el haber puesto en marcha una política de reindustrialización verde a nivel de los estados, en vez de a nivel de la Unión, ha generado aún más excesos de capacidad productiva agravando la crisis de competitividad. Algo que puede ser interpretado como una defensa de una reestructuración de la capacidad productiva europea conforme a los criterios que Alemania dicte a medida de su industria de exportación. A fin de cuentas, la capacidad de reestructurar la división europea del trabajo ha sido el poder que históricamente ha tenido sobre el espacio europeo a cambio de su condición de pagador central del proceso de unificación.

Y como camino para la solución de la ya evidente relegación de Europa en el nuevo reparto global del poder capitalista global, Draghi pone una cifra: salvo que los países miembros desembolsen anualmente el equivalente al 4 % del PIB europeo en inversión pública durante los próximos años mediante la emisión de bonos mutualizados, Europa seguirá profundizando su crisis. Esta cifra, insiste Draghi, es de mínimos. Lo necesario para no seguir cayendo.

Europa no debe tener inconveniente en que sea el Estado y no la iniciativa privada quien mantenga con vida el capital productivo que queda en el continente

Frente a lo que el informe llama la fase anterior de “hiperglobalización”, Europa no debe tener inconveniente en que sea el Estado y no la iniciativa privada quien mantenga con vida el capital productivo que queda en el continente. Evidentemente, será complicado, por no decir, imposible, que tales cifras de inversión pública se alcancen. Con lo cual podemos anticipar una más que probable política sin crecimiento económico durante los próximos años, con todas las consecuencias que acarreará para la provisión de servicios públicos. Draghi advierte: aunque Europa tampoco debe tener miedo al proteccionismo después del giro de Joe Biden en este sentido que Trump a buen seguro va a

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

profundizar. Europa ya ha establecido aranceles para los coches eléctricos chinos, pero, según Draghi, tiene que tener cuidado de no entrar en guerras comerciales que encarezcan los insumos básicos de materias primas y semiconductores que necesita la industria europea y que no produce en su territorio.

La implosión alemana

Sin estar directamente escrito por Alemania, el Informe Draghi es una suerte de *dog whistle* que tiene como texto oculto la profunda crisis de la industria de exportación de este país. Si algo dejó claro la invasión de Ucrania en 2022 es el lugar geopolíticamente subordinado de Alemania respecto de Estados Unidos: el orden establecido tras la segunda guerra mundial. Estados Unidos forzó a Alemania a dejar de comprar gas ruso y le obligó a comprar gas natural licuado a Estados Unidos que es sensiblemente más caro. El encarecimiento del gas no fue la principal causa de la caída de la rentabilidad de las industrias de exportación alemanas, que más bien tiene que ver con que China ha alcanzado en nivel tecnológico y producción de bienes de capital a Alemania, pero evidentemente, ha supuesto un golpe adicional a su estructura de costes. Y sobre todo, el encarecimiento de la factura energética alemana ha sido la primera marca visible de la crisis del modelo alemán. La segunda, sin duda, es la crisis de la industria del automóvil, muy especialmente, la crisis de su gigante Volkswagen.

El informe también aborda la crisis del sector del automóvil desde el punto de vista de la que iba a ser su tabla de salvación según los Next Generation, la producción de vehículos eléctricos. «El sector del automóvil es un ejemplo clave de la falta de planificación de la UE, que ha provocado que se aplique una política climática sin una política industrial. El ambicioso objetivo de cero emisiones procedentes de motores de combustión para 2035 conducirá a la eliminación de facto de las nuevas matriculaciones de vehículos con motor de combustión interna y a la rápida penetración en el mercado de los vehículos eléctricos. La UE no ha acompañado estas aspiraciones con un impulso sincronizado para transformar la cadena de suministro. Por ejemplo, la Comisión no lanzó la Alianza Europea de Baterías para construir una cadena de valor de baterías en Europa hasta 2017, mientras que Europa en su conjunto está muy retrasada en la instalación de infraestructura de carga. China, por el contrario, se ha centrado en la cadena de suministro completa del vehículo eléctrico desde 2012 y, como resultado, ha avanzado más rápido y a mayor escala y ahora se encuentra al menos a una generación de distancia.»

La suerte de Alemania es la suerte de Europa. También de su colonia sur española

La situación no puede ser más diferente de la crisis financiera de 2008, lejos de la Alemania arrogante y disciplinadora del primer gobierno de Merkel y su canciller Schäuble, encontramos una sometida al poder atlantista de EEUU, que no parece encontrar mas solución a su profundísima crisis productiva que aumentar tanto como sea necesario los niveles de gasto público. Hasta que el tamaño del descalabro de Volkswagen no ha sido del dominio público, el gobierno tripartito de SPD, Verdes y los liberales del FDP ha aguantado el temporal mediante este mecanismo, mientras mantenía la retórica de la transición energética y el nuevo capitalismo verde. Pero estamos entrando en otra coyuntura, esta misma semana, Olaf Scholz, ha destituido al ministro de finanzas del FDP –los liberales– por negarse a aumentar el techo de deuda para los presupuestos del año que viene. La frágil coalición de gobierno se ha deshecho

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

y Olaf Scholz se va a someter a una moción de confianza a la que, posiblemente, seguirán unas elecciones en marzo sobre las que planeará a buen seguro la vuelta de la austeridad a Europa.

Y como plantea el Informe Draghi sin decirlo abiertamente, la suerte de Alemania es la suerte de Europa. También de su colonia sur española, en la que, por ahora, han dejado que el gobierno progre, siempre amigo del SPD, gestione unos niveles de deuda pública suficientes para mantener mínimamente la paz social.