

IDEAS Y DEBATE



Eduard Berenguer
Catedrático de la UB

Catedrático de Teoría Económica de la UB. Autor de diversos artículos e investigaciones

“ Los dirigentes han entendido el mensaje de los electores. Reducir el paro y crear empleo se han convertido en la prioridad más

importante en estos momentos de la política económica de Estados Unidos”

EE.UU., DECIDIDO A RESOLVER EL PARO

El papel que tiene el dólar como moneda de reserva a nivel internacional ha permitido a Estados Unidos financiar a un coste relativamente barato un nivel de gasto interno superior al valor de su producción. Aunque un modelo basado en esta premisa tiene algunos costes, durante mucho tiempo estos no se han tenido en cuenta a causa de los aparentes beneficios que proporcionaba el statu quo. Sin embargo, la crisis ha revertido esta situación.

El motivo no es otro que el nivel de paro que sufre la gran potencia. El presidente Obama en su campaña electoral prometió que lo reduciría en dos años hasta el ocho por ciento desde el diez por ciento en que se encontraba. Los dos años ya han pasado y la tasa de desempleo se encuentra en el 9,6%. En las recientes elecciones para la renovación parcial del congreso y el senado, los electores han mandado un mensaje muy claro sobre el descontento que les provoca la actual situación, y da la impresión que la administración y quienes tienen por obligación velar por los intereses públicos han entendido el mensaje. Reducir el paro y crear empleo se ha convertido en la prioridad más importante en estos momentos de la política económica de Estados Unidos.

La nueva política económica diseñada para la creación de empleo se basa en dos ejes básicos: a) La política monetaria de facilidad cuantitativa, llamada QE2, y b) el activismo desarrollado recientemente por Washington para reducir los des-



Los electores están descontentos y se lo han hecho saber al presidente Obama AFP

equilibrios comerciales globales.

Aunque la QE2 se ha justificado desde un punto de vista técnico como una expansión monetaria necesaria para alejar el peligro deflacionista y evitar repetir la experiencia japonesa de la década de los 90, en muchas comunicaciones se ha puesto de relieve

también el hecho de que la situación en el mercado de trabajo exigía un estímulo monetario adicional. Como ejemplo de la importancia que la Reserva Federal concede a la situación del mercado de trabajo, en un artículo publicado en el *Washington Post* el pasado día 4, Ben Bernanke recor-

daba el mandato dual recibido del Congreso y situaba la creación de empleo como el objetivo más importante. En el artículo, no sólo se refiere al dato del paro, sino también “al gran número de personas que sólo pueden encontrar un empleo a tiempo parcial, o al elevado porcentaje de parados que están sin empleo por periodos superiores a seis meses”. Su conclusión es que el desempleo tiene unos costes muy elevados.

Otros responsables de la Reserva Federal insisten en la importancia de las medidas monetarias aprobadas y sus efectos sobre el empleo. J.C. Williams, vicepresidente ejecutivo de la Reserva Federal de San Francisco, estimaba esta misma semana que la nueva política monetaria añadirá un punto de crecimiento adicional el próximo año y dos en el año 2012. Para entonces, la tasa de desempleo se situará en el 8%, lejos aún del 5% que se considera como la tasa natural de desempleo de la economía americana.

Es por eso que la administración Obama no sólo confía en la política monetaria y en la recuperación económica como solución al problema del paro. Quiere algo más. Quiere que China y otros países contribuyan a la creación de empleo en Estados Unidos, limitando sus superávits comerciales a un 4% del PIB.

Es una propuesta sensata, pero a la que China se ha resistido de plano. Y es que aunque China se haya convertido en la segunda potencia mundial, es en gran medida un gigante con pies de barro. No todos los dólares que acumula China provienen de sus exportaciones. Una parte importante

de los dólares que tienen los chinos provienen de las remesas remitidas a su país por los chinos que viven en el extranjero y de fondos especulativos, que se han invertido en el mercado de la vivienda y otras actividades que están en una situación de burbuja. Una apreciación rápida del yuan,

Obama en su campaña electoral prometió que lo reduciría en dos años hasta el 8% y está en el 9,6%

provocaría un estallido de esa burbuja y se llevaría por delante todos su sistema bancario. Eso lo saben los chinos, y por eso rechazarán sin vacilar todas las peticiones que se le presenten.

Por ello, es difícil que Estados Unidos consiga modificar sustancialmente a corto plazo el statu quo actual y que pueda imponer

La Administración quiere que China ayude a la creación de empleo en EE.UU. limitando el superávit

unas nuevas reglas a su favor. Con el tiempo, posiblemente veremos un mundo con una globalización más limitada, pero, por ahora, y a pesar de su activismo, tendrá que confiar sobre todo en los efectos de la QE2 para resolver el problema del desempleo que se ha convertido en su máxima prioridad política.

César Molinas

Fundador de Multa Paucis



Ha sido director de Merrill Lynch

¿QUIÉN PAGARÁ LAS AUTOPISTAS DE PEAJE DE MADRID?

Cataluña y Madrid han financiado sus autopistas y autovías de manera muy diferente. Desde que se comenzaron a construir en la década de los sesenta del siglo pasado, las autopistas catalanas han sido financiadas por sus usuarios mediante los correspondientes peajes. Comenzadas más tarde, las autovías de Madrid se financiaron con cargo al presupuesto público. Esta asimetría provocó quejas de algunos catalanes por tener que pagar la totalidad del coste de sus autopistas y, además, una parte substancial del coste de las de Madrid. Pasaron los años y la infraestructura de transporte española, tercermundista hace cinco lustros, se transformó en una de

las mejores del mundo gracias, en buena parte, a la ayuda europea. Hace una década comenzaron a construirse las llamadas autopistas Radiales de Madrid (R-2, R-3, R-4 y R-5), la autopista al aeropuerto de Barajas y la Madrid-Toledo. El objetivo principal era descongestionar el tráfico de entrada y salida de Madrid por las autovías de Barcelona, Valencia, Andalucía, Extremadura y Toledo.

La no disponibilidad de financiación europea para abaratar las obras, las restricciones presupuestarias del Estado y el carácter *lujoso* de las nuevas autopistas –superpuestas a una buena red de autovías ya existente– aconsejaron que, esta vez sí, fuesen financiadas por los usua-

rios-. A tal efecto, se hicieron unas previsiones de tráfico que, con el tiempo, se revelaron temerarias: el tráfico real en estas autopistas no llega al 30% del que se proyectó inicialmente. Y no es por la crisis: en los años del *boom* tampoco las usaba nadie. Da igual. Sobre la base de estas previsiones se construyeron las autopistas que serán explotadas por unas concesionarias que se encargarán de pagar la obra a las cons-

Lo llamativo del caso es que los principales accionistas de las concesionarias son las propias constructoras

tructoras y de cobrar los peajes. Lo llamativo del caso es que los principales accionistas de las concesionarias son, precisamente, las constructoras. En otros países esto se consideraría inaceptable, pero aquí en España nadie lo consideró irregular. Una vez constituidas, las concesionarias piden dinero prestado a bancos y cajas y con este dinero pagan a las constructoras (simplificando mucho, las constructoras se pagan a sí mismas). El beneficio está ya asegurado. A renglón seguido, constatando la ausencia de tráfico en las autopistas, las concesionarias amenazan con declararse en quiebra, arrastrando consigo a parte del sistema financiero, si no reciben dinero del presupuesto público. Brillante.