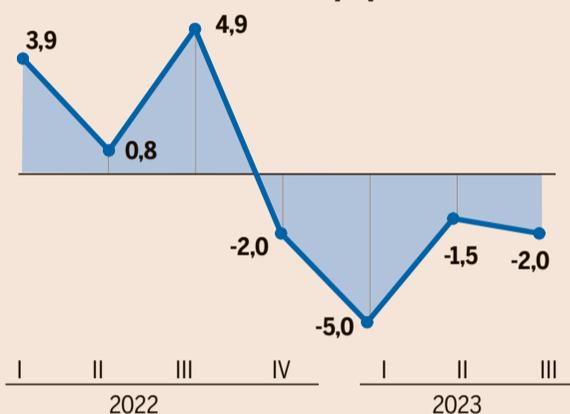


pero resiste ante el frenazo europeo

sustentada por el consumo y la creación de empleo, pero también asoman numerosas señales de alerta.

> Inversión en bienes de equipo



> Ocupados

En millones de personas



La competitividad de las empresas españolas ha caído un 3,8% desde la llegada de Sánchez

Los turistas han vuelto a niveles de 2019, pero el alza de precios complica mayores subidas

El gasto público tiene poco margen de subida aparte del aumento ya previsto para las pensiones

El repunte de precios podría hacer que la bajada de tipos de interés se retrasara unos meses

> Exportaciones



> Índice de Precios de Consumo



Fuente: INE

menos prometedora. Si a finales de 2020 la entonces ministra de Economía, Nadia Calviño, auguraba que los fondos Next Generation sumarían hasta 2,6 puntos al PIB del año siguiente y cantidades muy similares en los ejercicios posteriores, la realidad se ha acabado imponiendo sobre los cálculos de la lechera, ofreciendo un impacto mucho más limitado y tardío de lo previsto. Pero, además del escaso impacto en el corto plazo, es muy probable que el impacto en el largo plazo también sea muy inferior a lo pronosticado años atrás. La razón es que una gran parte de estos fondos europeos no se han dirigido hacia áreas críticas para la mejora de la productividad ni a proyectos empresariales con capacidad tractora para tirar de otras áreas de la economía, sino que en muchas ocasiones han acabado dirigiéndose a inversiones públicas improductivas.

Por otro lado, las exportaciones, que ya se vieron estancadas el año pasado, se

ven de nuevo amenazadas por una conjunción de tres factores: la contracción de la demanda europea, hacia donde se dirigen seis de cada diez euros en productos españoles, el frenazo de la demanda china y el cierre de operaciones a través del canal de Suez. Y un cuarto elemento a tener en cuenta es la muy probable victoria de Donald Trump en las elecciones presidenciales estadounidenses a final de año, con la posibilidad de que vuelva a desatar una guerra comercial contra la Unión Europea, si bien ahora la situación internacional es mucho más tensa que hace ocho años, por lo que no parecería juicioso volver a abrir este frente. Un segundo frente que se abre al sector exportador es que buena parte de las empresas ha perdido competitividad con el exterior, especialmente en el caso de la industria intensiva en energía (química, cementera, papelera, cerámica, siderurgia...), debido a que la subida de los precios del gas y la elec-

tricidad ha sido mucho más intensa en Europa que en Estados Unidos o los países del sudeste asiático, hacia donde incluso se ha dirigido parte del suministro ruso.

En este sentido, uno de los grandes problemas de la economía española, no solo de cara al próximo año sino también a los siguientes, es el progresivo deterioro de la competitividad que se ha producido durante el mandato de Sánchez y que, previsiblemente, seguirá teniendo lugar en su tercera legislatura. Entre 2018 y 2023, la competitividad de las empresas españolas ha caído un 3,8%, de acuerdo con los datos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), un descenso que contrasta con la mejora del 4,6% en el conjunto de los países desarrollados. Este desplome, el mayor de todas las economías avanzadas, tiene lugar debido al aumento de la carga regulatoria y fiscal sobre las empresas, pero también por el incremento de los

costes laborales derivados fundamentalmente del alza del Salario Mínimo Interprofesional (SMI), que acumula una subida del 54,2% desde 2018 (un alza que no está respaldada por incrementos similares de la productividad) y del aumento de las cotizaciones sociales, con alzas añadidas para las rentas altas, los autónomos y determinadas actividades.

Turismo

También la situación se antoja complicada para el turismo, ya que su ritmo de crecimiento se ha frenado considerablemente una vez recuperadas las cifras de visitantes previas a la pandemia. En concreto, España registró en los once primeros meses de 2023, el último periodo registrado por el Instituto Nacional de Estadística, 79,8 millones de turistas internacionales frente a los 79,2 millones en 2019, el último año antes de la pandemia, pero lo hizo en un escenario muy complejo, debido a que los fuertes in-

crementos de costes que sufre el sector han hecho que el gasto turístico se dispare un 16,9%. Por ello, el gran reto del sector a partir de ahora es mantener el dinamismo en un momento en el que la demanda europea está gripada y en el que la subida de los precios hace al turismo español algo menos atractivo. Esto exige apostar por la diferenciación y el valor añadido, dos herramientas con las que poder compensar el impacto de las subidas de precios y de la pérdida del poder adquisitivo de los consumidores, esenciales para poder mantener el dinamismo.

A esto hay que sumar un problema añadido: la escasa capacidad del gasto público para mantener la demanda interna. Si bien el gasto público se vio inflado durante los primeros compases de la pandemia por las mayores necesidades derivadas del coronavirus, especialmente en materia sanitaria, y posteriormente se vio sustentado también por el incremento de las plantillas y

ayudas específicas para ciertos sectores, ahora este impulso parece agotado. La entrada en vigor de las nuevas reglas fiscales europeas obligará a España, el cuarto país más endeudado del Viejo Continente, a mantener una cierta austeridad. Hay que tener en cuenta, además, que solo el aumento del gasto de las pensiones, por la incipiente jubilación de los *baby boomers* y la revalorización con el IPC, y la subida de los sueldos de los empleados públicos prácticamente agotan, por sí mismos, todo el margen del que dispone el Gobierno en los próximos Presupuestos Generales del Estado.

Mar Rojo

Y si el escenario central es preocupante, más aún lo es el hecho de que todos los riesgos de desviación apunten a la baja. Especialmente, la posibilidad de que la crisis del mar Rojo se enquistara durante meses. Los ataques por parte de los rebeldes hutíes a los buques comerciales que atraviesan el mar Rojo ha provocado que las navieras abandonen esta ruta, que supone la puerta de entrada por el Sur al canal de Suez, una arteria por la que atraviesa el 15% del comercio marítimo global. Y eso implica un duro golpe para la economía mundial, pero especialmente para Europa y Asia. Por un lado, circunnavegar África por el sur implica un aumento del tiempo del trayecto entre dos y tres semanas, además de un sobrecoste entre el 40% y el 60%. Y eso significa que, si esta ruta se mantuviera cerrada durante un tiempo, la inflación global se aceleraría en torno a siete décimas, probablemente algo más en Europa. Y eso haría que las esperadas bajadas de tipos se retrasen y sean más comedidas de lo previsto. Sin embargo, la verdadera amenaza no es tanto una subida de los precios como el retraso en la llegada de ciertos bienes intermedios clave para la industria. Una falta de insumos que ya está obligando a parar la actividad en muchas fábricas en Europa, especialmente en la industria automotriz.