

IDEAS Y DEBATES



España no destaca por el coste fiscal asociado al rescate bancario pero sí por el gran volumen de ayudas perdidas y que engrosan el déficit público”

El coste fiscal de la crisis bancaria

JOAQUÍN MAUDOS

CATEDRÁTICO DE ANÁLISIS ECONÓMICO DE LA UNIVERSIDAD DE VALENCIA



Algo que irrita y con razón al ciudadano de a pie es que con fondos públicos se rescaten bancos. Y para evitarlo, en Europa se ha dado un paso importante para que en el futuro sean los propios bancos y sus acreedores los que “paguen el pato” y no el bolsillo del contribuyente. Así, en el contexto de la unión bancaria, ya ha entrado en vigor el llamado mecanismo único de resolución (que establece los criterios a seguir para resolver y reestructurar bancos) y en el 2016, las nuevas reglas del no rescate (*bail in*) que establecen el orden de prelación al asumir pérdidas cuando un banco tenga dificultades. La premisa básica de todas estas medidas junto con otras regulaciones adicionales (como exigir a la banca más capital) es que todo sea “sin coste para el contribuyente”.

El Banco Central Europeo (BCE) acaba de hacer balance del brutal coste público de la reciente crisis bancaria cuantificando el coste fiscal acumulado para el periodo 2008-2014. Ascende al 4,7% del PIB

de la eurozona, lo que ha exigido incrementar la deuda pública por un importe equivalente al 4,8% del PIB. De ese coste fiscal, 1,8 puntos porcentuales es déficit público y los 2,9 puntos restantes tienen su origen en la adquisición de activos financieros a los bancos.

España no destaca por el coste fiscal asociado al rescate bancario, ya que equivale al 5% de su PIB, sólo tres décimas por encima de la media europea. Irlanda (31,1% del PIB) y Grecia (22,1%) son los países cuyos contribuyentes más han sufrido las consecuencias de la crisis bancaria. Incluso la todo poderosa Alemania no se ha librado de las secuelas de la crisis bancaria, con un coste fiscal del 8% de su PIB, superior al de España, que le ha obligado a emitir deuda por importe igual al 8,2% del PIB, lo que explica la mayor parte del crecimiento de la deuda pública alemana (un envidiable 11% del PIB, el menor de toda la eurozona, frente al 27% del promedio europeo o al 62,2% de España) en los años de crisis.

Si nos centramos en las ayudas que se han perdido y que ya engrosan, por tanto, el déficit público, en España el coste acumulado desde el 2008 al 2014 (4,4% del PIB) supera con creces al de la eurozona (1,8%), y sólo es superado por Irlanda (24,1%), Grecia (12,5%), Eslovaquia (12%) y Chipre (8,5%). En euros contantes y sonantes estamos hablando de



La nueva sede central del Banco Central Europeo

más de 40.000 millones que han salido del bolsillo del contribuyente y que se han perdido.

La crisis bancaria ha tenido un impacto muy desigual en el conjunto de Europa, ya que hay países en los que el coste fiscal ha sido nulo: es el caso de Italia y Francia. En estos dos países, y en Luxemburgo, incluso las ayudas a los bancos han generado superávit públicos, ya que han genera-

do ingresos superiores a su coste.

¿Qué parte de los activos financieros comprados a los bancos con fondos públicos han sido recuperados? Sólo el 41% en la eurozona. De 800.000 millones de euros invertidos en comprar activos a la banca (8% del PIB), sólo se han recuperado por valor del 3,3% del PIB.

Además del coste fiscal, otra información de interés que ofrece

el informe del BCE son las garantías públicas otorgadas a la banca para hacer frente a la crisis, como por ejemplo la concesión de avales para emitir deuda. Estas garantías han llegado a representar el 7,6% del PIB de la eurozona, alcanzando un máximo del 190% en Irlanda. En España, el máximo se alcanzó en el 2012, con un riesgo asumido del 9,9% del PIB. No obstante, el riesgo vivo en el 2014,

El fraude de los motores VW y adiós al coche diesel

JORDI SUNYER

INVESTIGADOR DEL CREAL Y CATEDRÁTICO DE LA UNIVERSITAT POMPEU FABRA



El coche diesel se impulsó después de la convención de Kioto, para reducir la emisión de CO₂ y reducir su impacto en el efecto invernadero. A cambio, sin embargo, en comparación con el coche de gasolina, el diesel emite cuatro veces más óxidos de nitrógeno (NOx) y veinte veces más partículas (PM), una proporción de ellas cuasi-ultrafinas. Ambos tipos de contaminantes tienen importantes efectos perjudiciales para la salud.

Los NOx son gases irritantes responsables entre otros de ataques de asma e infartos de miocardio. Las PM son posiblemente los contaminantes más tóxicos del aire urbano, sobre todo las PM casi ultrafinas, y según el *Global Burden Disease Study* responsables de más tres millones de muertes el año 2010. Según los estudios más recientes, la enfermedad más a menudo afectada por las PM es el ictus, seguido por el infarto de miocardio y las enfermedades respiratorias, incluyendo el cáncer de pulmón. Hay que recordar que en el año 2012 la Agencia Internacional del Cáncer de la Organización Mundial de la Salud (OLMOS) clasificó las emisiones de motores Diésel como un carcinógeno. Desgraciadamente la lista de efectos perjudiciales para la salud de las

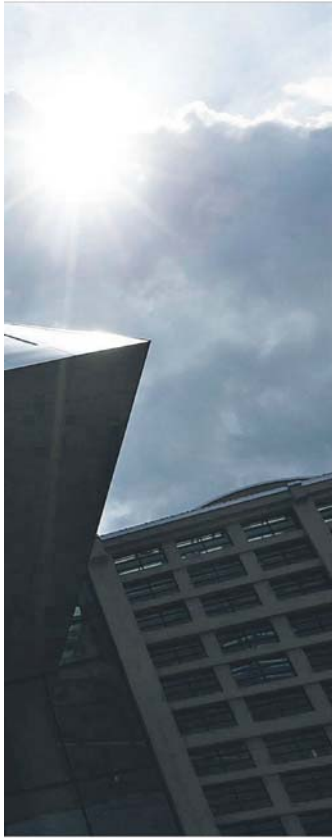
PM no para de crecer. En el Centro de Investigación en Epidemiología Ambiental (CREAL) hemos demostrado que la exposición a las PM durante la gestación aumenta los niveles de un marcador crónico de inflamación en la placenta, contribuye a un menor peso al nacer, aumenta el riesgo de obesidad en los niños, y tiene un efecto perjudicial en el desarrollo del cerebro y en los trastornos de conducta.

Debido a la solidez de la evidencia científica y a la importancia de los efectos en la salud, se ha intensificado la regulación de los coches diesel, tanto en Europa como en EE.UU., pero estos esfuerzos han sido insuficientes para reducir los niveles de PM por debajo de los límites recomendados por la OMS. Aquí la situación es especialmente preocupante. En Barcelona más



La VW atraviesa un mal momento

BLOOMBERG



REUTERS

Europeos todavía tienen garantías otorgadas equivalentes al 2,7% del PIB, a los que hay que sumar potenciales pérdidas en instrumentos creados para la gestión de los activos problemáticos transferidos desde los bancos (los llamados bancos malos, como la Sareb). En España, las garantías vivas a final del 2014 ascienden al 5,2% de nuestro PIB, casi el doble que en la eurozona.

La moraleja que se obtiene de todas estas cifras es que no sólo es importante evitar a toda costa las crisis bancarias sistémicas, sino que como la historia desgraciadamente se repite, es necesario minimizar su impacto sobre el bolsillo del contribuyente. En España hemos sufrido en nuestras carnes ese desagradable impacto, siendo el quinto país de la eurozona con un mayor coste fiscal como porcentaje del PIB. El gran antidoto tanto contra una nueva crisis bancaria como para evitar la utilización de fondos públicos es la unión bancaria, con un supervisor único que vigile los bancos,

“No sólo es importante evitar a toda costa las crisis bancarias, sino también minimizar su impacto sobre el bolsillo del contribuyente”

es mucho menor: 2,7% en la eurozona, pero aun es del 5,2% en España. La buena noticia es que el coste fiscal de esas garantías ha sido hasta ahora marginal (0,01% del PIB en los países de la zona euro).

Como reflexiona con acierto el BCE, todavía hay margen de maniobra para que el coste fiscal de la reciente crisis bancaria siga aumentando, ya que los Gobiernos

con un mecanismo también único de resolución que disponga de un fondo aportado por los propios bancos para asumir sus potenciales pérdidas, y con unas nuevas reglas de juego que obliguen a los bancos y a sus acreedores a asumir sus pérdidas. Afortunadamente la unión bancaria ya es una realidad, si bien alguna de sus piezas está en fase de construcción.

del 60% de coches son Diesel y se superan los límites permitidos de NOx permanentemente a pesar de la mejora del parque automovilístico. Barcelona, por su densidad de tráfico, tiene los niveles de NOx más altos de entre decenas de ciudades de la UE en el estudio ESCAPE, el más importante de Europa.

La información aparecida sobre el fraude de Volkswagen (VW) invita a pensar en la incompatibilidad entre las emisiones de los co-

ches Diesel y la salud pública y plantea la necesidad de una respuesta rápida y firme por parte de las autoridades locales, nacionales e internacionales que ponga en el centro argumental la necesidad de proteger la salud.

El fraude de VW evidencia que los líderes mundiales en automoción no han sabido —por la gran dificultad de crear motores Diésel limpios— o no han querido crear motores Diésel compatibles con la salud y el medio ambiente. Visto el fracaso de VW y la inmensa evidencia del daño sobre la salud que nos causan las PM y los NOx, creemos que hay que reducir al máximo los vehículos a motor privados en las calles de ciudades densas como Barcelona y eliminar la presencia de vehículos diésel en ellas.

Escrito conjuntamente con Xavier Querol, profesor de investigación del IDAEA-CSIC, y Josep M. Antó, director del CREAL y catedrático de la UPF

“El fraude de VW evidencia que el sector no ha sabido o no ha querido crear motores Diesel compatibles con la salud y medio ambiente”



Modi debe, sin más demoras, modernizar y abrir el país al exterior aprovechando los efectos del dividendo demográfico”

India debe competir para no depender de China

JAUME GINÉ DAVÍ
PROFESOR DE
ESADE LAW
SCHOOL



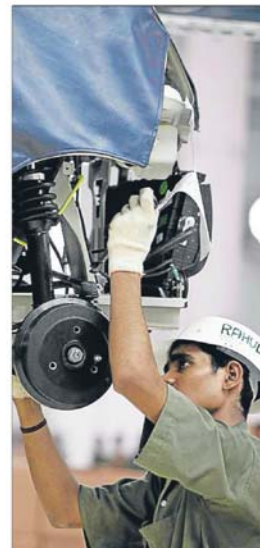
India podría convertirse, a medio plazo, en una gran potencia económica. Se conjugan factores internos y externos favorables. La amplia victoria electoral de Narendra Modi en mayo del 2014 le otorgó la legitimidad política y los apoyos económicos para impulsar las reformas estructurales pendientes. El país puede dar un gran salto adelante si aprovecha su enorme dimensión territorial y humana y el potencial de consumo de su vasto mercado interior. India tiene unos 1.315 millones de habitantes, China 1.380 millones. Pero Naciones Unidas vaticinó en julio que la población india alcanzará los 1.400 millones en el 2022 convirtiéndose en el país más poblado del mundo. Y seguirá creciendo en las próximas décadas mientras la población china se mantendrá estable hasta el 2030 y luego declinará debido al rápido envejecimiento del país.

En India se respira optimismo. Según el Banco Asiático de Desarrollo, el PIB podría crecer un 7,4% en el 2015, más que China con un 6,8%. Será el país del G20 con mayor crecimiento. ¿Cómo se explica? India no se ve tan afectada por la desaceleración de la economía china ni por la brusca caída de los precios mundiales de los recursos naturales. Sale más beneficiada de la volátil coyuntura económica actual. A diferencia de otros países Brics como Brasil, Rusia y Sudáfrica que dependen de la exportación de sus recursos naturales, India es un importador nato de materias primas. Y el tercer importador mundial de petróleo que hoy compra a la mitad del precio que hace sólo un año. Y la bajada de la cotización del yuan chino no le afecta. Tampoco es una gran potencia exportadora manufacturera y no depende de China a diferencia de otras

economías exportadoras del sudeste asiático como Indonesia y Malasia, perjudicadas por la menor demanda china.

Modi multiplicó sus viajes al exterior para presentar el plan *Made in India* lanzado en el 2014 para incrementar el peso del sector industrial indio. Hoy sólo representa el 10% de las exportaciones y el 17% del PIB. Pretende que alcance el 25% en el 2022. E invita a los inversores extranjeros a entrar en un gran mercado que ofrece muchas oportunidades y unos costes laborales más bajos que China.

Pero el elefante indio difícilmente podrá competir y superar económicamente al gran dragón chino. Modi afronta unos retos tan enormes y complejos como el país que gobierna. El principal: reformar un marco legal, una burocracia y una corrupción que frenan la modernización y la eficiencia económicas. India ocupa un rezagado 142º lugar entre 189 estados en el *Doing Business 2015* del Banco Mundial. China, el 90º. Pero merece destacar que India subió del 71º al 55º lugar en el Índice de competitividad 2015-2016 publicado el 30 de septiembre por el Foro Económico Mundial. China



Empleado de una fábrica Tata BLOOMBERG

ocupa el 90º. También urge mejorar unas precarias infraestructuras de transporte, comunicaciones y energía que minan la productividad. Y formar unos recursos humanos más cualificados para crear empleo para los 12 millones de jóvenes que cada año aspiran entrar al mercado laboral. E invertir en educación y sanidad. La diáspora india es un motor de Silicon Valley y con el 80% de titulados universitarios, es la mejor educada y motivada de EE.UU.

Las urgencias indias chocan con obstáculos políticos y sociales. Modi no logra avanzar en la reforma laboral ni aprobar las leyes sobre adquisición de tierras o la implantación de un IVA a nivel estatal. Goza de una mayoría parlamentaria en la cámara baja pero está en minoría en la cámara alta donde están representados los 29 Estados de la Unión. Y unos sindicatos muy politizados se oponen a liberalizar el rígido mercado laboral y organizaron el 2 de septiembre una huelga general que paralizó el país. Y crece la inquietud en-

“El principal reto es reformar un marco legal, una burocracia y una corrupción que frenan la modernización y la eficiencia económicas”

tre los grupos empresariales.

Para financiar las reformas, Modi cuenta con un marco macroeconómico más saneado. Si bien algunos analistas dudan, como ocurre con China, sobre la fiabilidad de las estadísticas indias. La inflación bajó al 3,66%. La menor factura energética ayuda a mejorar las desequilibradas balanzas fiscal y comercial y a moderar los precios de consumo. Y el 29 de septiembre, el Banco Central de India volvió a bajar por cuarta vez en lo que va el año el tipo de interés, situándolo en un 6,75%, abaratando un poco más el coste del crédito para favorecer la inversión.

El país precisa atraer a más inversores, capitales y empresas extranjeras, aún reacios a apostar por India. Algunos proceden de China. Nueva Delhi se sumó inmediatamente al Banco Asiático para Inversiones en Infraestructuras (AIIB) impulsado por Pekín. Pero India no quiere depender de China. Y está reforzando las relaciones estratégicas con Japón, EE.UU., la UE y Corea del Sur para incrementar las capacidades tecnológicas para hacer realidad sus ambiciones económicas y militares.

India podría convertirse en la tercera economía mundial en el 2030. Pero para competir y no depender de China, Modi deberá, sin más demoras, modernizar y abrir el país al exterior aprovechando los efectos del dividendo demográfico.