

**IDOE – Instituto de Dirección y Organización de Empresas, Universidad de Alcalá,  
Nr. 53 Febrero 2013**

Dr. Jens Weidmann

**COMPETITIVIDAD Y ORDENAMIENTO ECONÓMICO EN UNA ECONOMÍA DE MERCADO**

La preocupación por el crecimiento económico constituye hoy la clave de la Sociedad. Pero el desarrollo de la economía real, la generadora del crecimiento económico, plantea diferentes interpretaciones que constituye el objeto del actual debate de la Unión Europea: El camino monetario y el camino de la realidad económica, la capacidad competitiva de las empresas y de las personas. El Presidente del Bundesbank plantea de forma muy clara cuál es este proceso y, en particular, el papel de la Política Monetaria como base para un desarrollo sostenible y con fuerza de la economía europea en la Conferencia pronunciada con motivo de la celebración del Año Nuevo de la Asociación de la Industria del Automóvil (VDA) el pasado 30 de enero 2013.

**1.-Introducción**

Agradezco esta invitación y me alegra tener la oportunidad de dirigirles la palabra.

Entre tanto la VDA cuenta con más de 600 socios. Todas estas Empresas en su conjunto dan lugar al mito del automóvil “made in Germany” y quizás apenas se encuentre otro producto que dé tanta fama a Alemania como localización industrial.

Esta sobresaliente carrera del automóvil no era algo que se podía prever sin más. Algunos temían que la expansión del automóvil podría fracasar por falta de disponibilidad de cualificados conductores. Y por si fuera poco los médicos tuvieron que prevenir, cuando aparecieron los primeros vehículos motorizados, de los peligros para la salud por conducir automóviles. La elevada velocidad de 30 kilómetros por hora era una amenaza para el cerebro.

También esta preocupación se ha demostrado que carecía de fundamento y demuestra las dificultades de los pronósticos a largo plazo. Y para la economía alemana se ha demostrado ciertamente la relación contraria: cuando se pone en marcha la industria del automóvil se fortalece de un modo poco común el desarrollo de la economía en su conjunto. Pues tal como muestra el amplio Círculo de Socios de la VDA, la industria del automóvil aporta muchos más que solamente fabricantes de automóviles y ciertamente entre los suministradores hay también algunos líderes del mercado mundial en su correspondiente sector de actividad.

**2.-La competitividad de Alemania ejemplarizada en la industria del automóvil**

Los fabricantes alemanes pudieron incrementar en el pasado año su ya notable tempo, todavía un poco más. Varios fabricantes consiguieron nuevos records. El desarrollo en la industria del automóvil en los últimos años se presenta como un ejemplo del camino que debía seguir la economía alemana en su conjunto.

Al terminar el *boom* de la reunificación alemana la industria del automóvil sufrió una crisis en 1993. Después de la reunificación Alemana cayó también en una difícil situación económica. Había problemas estructurales, caída de la competitividad, elevado desempleo, tensiones en el sistema social y aumentos del déficit en el Presupuesto.

Después de que comenzara la *Unión Monetaria* y de que tuviera lugar el “*Dotcom-Blase*” se incrementaron todavía más los problemas. Alemania apareció para algunos como la perdedora de la Unión Monetaria o como el enfermo de Europa. Sin embargo, las empresas, los agentes sociales

y la política hicieron grandes esfuerzos para superar los problemas y recuperar la competitividad perdida.

La política hizo importantes aportaciones con la *Agenda 2010* y las reformas del mercado de trabajo como su núcleo neurálgico. Esos esfuerzos fueron decisivos para el éxito de todos y para el refortalecimiento de la economía, y lo es también hoy, la conseguida “integración social”. Importantes acuerdos en la negociación colectiva fortalecieron la capacidad de competencia de las empresas, aumentando así la rentabilidad –no sólo, pero también, de la industria del automóvil. Los trabajadores también sacaron provecho: se aseguraron los puestos de trabajo, se crearon nuevos puestos de trabajo y con el éxito empresarial recuperado se incrementaron las rentas del trabajo, en muchos casos en forma de una notable recompensa por primas al éxito.

Otro fundamento del éxito fueron las cláusulas de la apertura de la negociación colectiva vigentes desde el “Pforzheimer Abschluss” (Acuerdo de Pforzheim) en el año 2004 para asegurar el empleo y también por los mismos fabricantes que han continuado decididamente con la I+D. En cierta manera fué la imitación el más honroso cumplido de todos. Visto de esta manera las recientes reformas del mercado de trabajo francés ofrecen un testimonio muy adecuado para este planteamiento.

Esta situación económica comparablemente confortable no debe ser, por lo demás, ninguna razón para la autocomplacencia. Esto es tanto más válido cuanto la aceptación pública está frecuentemente muy afectada del *status quo*, que ciertamente ahora, por primera vez, es satisfactorio. Sin embargo, lo pasajeras que pueden ser tales impresiones momentáneas lo ha mostrado el cambio en la información aparecida recientemente sobre la situación de la economía alemana. Del perdedor de la Unión Monetaria ha surgido el poderoso centro económico de la Unión Monetaria. Vds. conocen probablemente experiencias semejantes en sus Empresas. Y si hace algunos años se lamentaba que se diera un papel demasiado pequeño al sector financiero, que aparecía como el sector del futuro, y la industria era objeto de burlas como “*old economy*”, aparece ahora, también por la experiencia de Alemania, que la actividad productiva tiene de nuevo una gran importancia en todo el mundo.

Sin embargo, aun siendo tan justificada la esperanza y la sana autoconfianza por razón de la situación actual, el futuro presenta suficientes desafíos. Además de la falta de mano de obra especializada y los competidores que están apareciendo en los

**IDOE – Instituto de Dirección y Organización de Empresas, Universidad de Alcalá,  
Nr. 53 Febrero 2013**

países emergentes, el sector del automóvil se verá muy influenciado por la evolución de los precios de la energía.

Los precios de la energía atenazan a la industria del automóvil desde dos frentes: uno, como factor de localización para la producción –el Presidente Grillo de la Asociación de la Industria Alemana, BDI, ha llamado la atención recientemente sobre la tijera de los costes energéticos entre Alemania y EE.UU.–, el otro frente se refiere a la demanda de los clientes finales.

Los precios de la energía están fuertemente impulsados, por lo menos a corto plazo, por la demanda. La correspondiente previsión de la dinámica mundial hace posible una evolución de los precios energéticos como en los años 2007/2008. Y aunque la oferta de energías fósiles podría mantenerse a través de nuevos yacimientos o técnicas para su fomento, la limitación de las emisiones de  $CO_2$  impuesta por la política del clima, condiciona un mayor encarecimiento de la fuerza motriz fósil.

Vds. y sus colaboradores se encuentran ante estos retos y los esfuerzos para disminuir el uso de la fuerza motriz han dado ya claramente frutos: una especialmente agradable muestra de ello es la ejemplar flota del DBB, de acuerdo con la ayuda alemana del medio ambiente en punto  $CO_2$ . La flota está formada exclusivamente de los modelos de los miembros de la VDA. ¡La alabanza de la ayuda alemana al medio ambiente se extiende también a Vds.!

### 3.- Competitividad y ordenación de la economía de mercado.

La explicación de los éxitos supone, sin embargo, también puntos de vista generales. Prestemos por eso atención, con un poco más de detenimiento, a la situación de partida del sector del automóvil a comienzos de los años 90. No sólo la reunificación y el hundimiento de la Unión Soviética marcaron entonces las condiciones del entorno, sino que también el conjunto del espacio económico europeo estaba cambiando.

La consumación del mercado interior europeo y, en el transcurso de la continuación del proceso, de la entrada en el mercado de nuevos competidores de fuera de Europa, aumentaron de modo sensible la intensidad de la competencia en el mercado europeo del automóvil. Y de nuevo apareció una vez más cómo la competencia en economías de mercado es un importante factor impulsor de la innovación.

Los datos de la evolución de la productividad del trabajo en la industria alemana del automóvil confirman esta afirmación. En los 15 años anteriores a la consumación del mercado común (1978-1992) aumentó la productividad del trabajo un 17% y en los 15 años siguientes (1992-2006) un 37%. La actual fortaleza es el resultado de esfuerzos permanentes de las Empresas y de sus plantillas- esfuerzos para sacar pecho en competencia con competidores, pues también ellos son creativos y comprometidos.

La fortaleza presente no es el resultado de lo que podrían ser intervenciones estatales o de la política industrial. El éxito empresarial no se puede planificar centralizadamente ni imponer, , sobre todo, si se aspira a mantenerse en la cumbre, en lugar de simplemente ir con el notablemente altos. Si estos riesgos continuaran, o incluso aumentaran,

pelotón. Este punto se tiene poco en cuenta en la repetitiva discusión sobre las ventajas de sistemas muy dirigidos y poco liberales.

La evolución de la industria del automóvil es, por tanto, un importante ejemplo sobre el funcionamiento y la capacidad de rendimiento de nuestro ordenamiento de la economía de mercado. Competencia es la fuerza impulsora del bienestar. Hablando de este modo tan general presumiblemente esta afirmación encontrará poca oposición.

Pero esta enseñanza debemos tomarla también a pecho cuando se trata de organizar la ordenación futura de la Unión Monetaria. Pues esta ordenación ha llegado a moverse por la crisis y se menosprecian sus líneas fundamentales. En esta discusión se trata, en último término, del justo equilibrio entre libertad y responsabilidad o responsabilidad y control.

El asumir las consecuencias de la propia actuación –es decir, la utilidad que se obtiene de los propios esfuerzos, pero también la asunción de los costes–, es un elemento constitutivo de todo ordenamiento de economía de mercado. Y también para la Unión Monetaria debe continuar siendo un pilar básico.

Por desgracia actualmente el balance no está bien equilibrado: pues el problema *Too-big-too-fail* en el sistema financiero y el riesgo de los contagios, ha llevado a que los costes de las decisiones equivocadas de algunas empresas o de Estados Miembros no sean soportados, en primer lugar, por los mismos causantes, sino por otros contribuyentes nacionales o por la Comunidad de los Estados.

Si se continuara así, las consecuencias de políticas poco sólidas fácilmente se transferirán a otros. Esto no facilitaría ningún marco estable de actuación para la Unión Monetaria. Por el contrario, antes o después se debilitarían también las economías económicamente sólidas. Los cambios para que no se llegue a eso deben hacerse ya incorporando de forma equilibrada responsabilidad y control.

Como reacción a la crisis se han aprobado, entre otras cosas modificaciones en el Pacto de Estabilidad y Crecimiento, el Pacto Fiscal y el Mecanismo Europeo de Estabilidad (MEDE) como instrumento de rescate permanente. De esta manera debe fortalecerse la disciplina presupuestaria y deben ser combatidos con más eficacia los serios peligros para la estabilidad financiera de toda la Unión Monetaria. Estas innovaciones son acertadas, pero todavía no suponen los pasos necesarios para hacer de la Unión Monetaria una Unión Estable.

Y ahora debe demostrarse si las nuevas reglas se asumen. Si se quebrantan las reglas cuando se han de aplicar por primera vez, esto daña tanto a la solidez como a la solidaridad en la Unión Monetaria.

Por el momento presenciamos una situación ambigua: una explícita responsabilización general comunitaria no está más por el momento en la agenda, pero, sin embargo, los- riesgos comunitarios- presumiblemente sólo “transitorios”- de las ayudas financieras y de las especiales medidas de los Bancos Centrales han alcanzado niveles

**IDOE – Instituto de Dirección y Organización de Empresas, Universidad de Alcalá,  
Nr. 53 Febrero 2013**

podrían dañar, en el actual marco de la Unión Monetaria, la cultura de estabilidad de la misma manera que si se tratara de una explícita responsabilización comunitaria.

En cierta manera, la discusión sobre los desequilibrios de las economías de los países Comunitarios en la Unión Monetaria se verá también afectada por el peso que puede suponer una distribución equitativa de las cargas de la adaptación en contraste con las economías, en última instancia, más competitivas y sólidas.

Con frecuencia se exige que Alemania, como país con un elevado superávit en la balanza comercial, debería proporcionar, a través de subidas más que proporcionales de los salarios, una gran aportación para que se consiga el equilibrio de las balanzas comerciales en la eurozona. De esta manera se trataría de disminuir artificialmente la competitividad de la economía alemana y, por tanto, aumentar la competitividad relativa de los países en crisis. El resultado sería, por tanto, transferir una parte de la carga del ajuste de los países en crisis a países como Alemania.

De forma resumida se propone aumentar en las próximas negociaciones colectivas los salarios en un promedio del 5%. De ellos dos puntos porcentuales favorecerían a la eurozona. Hemos repasado esta propuesta con nuestros modelos: la reacción sobre el PIB de los países en crisis sería casi nula. Por el contrario Alemania se empobrecería, según se puede calcular: la ocupación a largo plazo se reduciría un 1% y el PIB ¾%. Se daría ciertamente una especie de fuego fatuo (Strohfeuer) en la renta y el consumo, pero también las Empresas invertirían menos y despedirían mano de obra. Además, se elevaría la inflación y habría que recurrir a una política monetaria orientada hacia la estabilidad, lo cual al final desaceleraría el PIB.

En último término, el conjunto de la Unión Monetaria sufriría las consecuencias, pues los países en crisis serían relativamente más competitivos prioritariamente en relación con Alemania, pero no en relación con los países de fuera de la Unión Monetaria.

La Unión Monetaria Europea no es ninguna isla, sino parte de una economía mundial muy dinámica. Y para permanecer ahí y asegurar el bienestar, como demuestra el ejemplo de Alemania y de su industria, no puede la Unión Monetaria en su conjunto, y los países en crisis en concreto, evitar que tienen que superar sus propios y profundos problemas.

Esto exige disciplina para sanear las finanzas públicas. Y esto exige decisión para recuperar la competitividad para así tener más espacio para el desarrollo de la innovación y el reto de las Empresas y de los trabajadores. Esta era una de las demandas básicas del Ministro británico David Cameron y en ello –entre muchos otros puntos menos considerados- estoy yo de acuerdo totalmente.

La reforma y el proceso de ajuste necesario es difícil y no está libre de fracasos. Paquetes de rescate pueden acompañarla y suavizarla, y así lo hacen. Pero lo que no pueden es sustituirla.

#### **4.- Conclusión**

Muy apreciados señoras y señores,

Las experiencias de la economía alemana y de la industria del automóvil demuestran que una ordenación de la economía de mercado es lo más apropiado, tanto antes como ahora, para liberalizar las fuerzas de crecimiento y asegurar el bienestar. El principio de responsabilidad pertenece forzosamente a esta ordenación de la economía de mercado. Este principio debe también, y concretamente en la Unión Monetaria, estar fuertemente arraigado, para que ésta sea, de manera permanente, fuerte y estable. En ello está empeñado el DBB con todo su peso.

Al principio he recordado la anécdota de los supuestos peligros del automóvil para la salud, sobre los que se trataba de prevenir en sus comienzos. Ciertamente esta prevención no procedía de médicos independientes, sino de algunos productores de vehículos de tracción animal. Estos percibieron la nueva concurrencia del automóvil e intentaron liberarse de ella de esta forma.

El resultado es conocido: las carrozas siguen utilizándose para las bodas o para los turistas. La competencia se ha impuesto y la consecuencia es que las personas pueden moverse mejor y esto les hace más felices.

Esto debería darnos más confianza en nuestro ordenamiento económico y sus Principios fundamentales –en la cotidianidad empresarial, así como también en los escenarios más amplios de la política económica.

¡Muchas gracias por su atención!

**Dr. Jens Weidemann**

**“Krisenmanagement und Ordnungspolitik“**

Este texto corresponde a una parte de la lección pronunciada en el Walter Eucken Institut en Freiburg el 11 de febrero 2013. El texto completo puede verse en “Auszüge aus Presseartikeln”, núm.8, 13 febrero 2013. Se ha incluido aquí por su importancia doctrinal que facilita la interpretación económica del planteamiento del Presidente del Bundesbank.

Walter Eucken está considerado como el padre del Ordoliberalismo alemán, también conocido como “Escuela de Friburgo”. El elemento nuclear del Ordoliberalismo es la competencia, pero no se trata de la competencia sin trabas de los clásicos, sino de una competencia ordenada y regulada. La finalidad del “ordoliberal” siempre ha sido enmarcar la competencia en un entorno estable, pero no dirigirla activamente.

Los representantes de la Economía Social de Mercado han asumido y modificado estas ideas. Vieron que era necesario que una Política Económica del Estado vaya más allá de los límites de un marco económico. Pero esta Política Económica del Estado debía ser conforme con el mercado y debería observar el principio de subsidiariedad – lo que el mercado puede regular, lo debe regular el económico.

**IDOE – Instituto de Dirección y Organización de Empresas, Universidad de Alcalá,  
Nr. 53 Febrero 2013**

El conjunto del marco establecido en el Tratado de Maastricht refleja los Principios Centrales del Ordoliberalismo y de la Economía Social de Mercado:

- Se orienta según el Principio de los Mercados abiertos, que en el mercado interior europeo se aseguran a través de las cuatro libertades fundamentales
- Se orienta según el Principio de Subsidiariedad, que explícitamente fue incluido en los Tratados Europeos
- Se orienta en el Principio de la Responsabilidad, que en los Tratados Europeos se incluye como la regla No-bail-out según la cual ningún Estado Miembro se responsabiliza de las deudas de otros
- Y se orienta, finalmente, en la Primacía de la Política Monetaria, que por motivos profesionales la llevo muy en el corazón

También para Walter Eucken la Política Monetaria tenía una importancia central: “Todos los esfuerzos por realizar un ordenamiento de la competencia serán inútiles, en lo que no se garanticen una cierta estabilidad del valor de la moneda. La Política Monetaria, por ello, supone una primacía en el ordenamiento de la competencia” escribe él, por ejemplo, en los “Grundsätzen der Wirtschaftspolitik”.

Según Eucken la moneda se ha de concebir de forma que se le garantice una estabilidad. Esta exigencia es también importante porque los instrumentos de la Política Monetaria son muy eficientes y pueden ser aplicados también para otros fines como el mantener estable el valor de la moneda.

Por eso la política ha intentado siempre presionar a los Bancos Centrales para reducir el paro, aumentar el crecimiento económico o apoyar la financiación del Presupuesto Público.

Particularmente los distintos episodios de una elevada inflación en la década de los 70 han enseñado, sin embargo, que el papel de los Bancos Centrales debe limitarse y que los Bancos Centrales deben ser protegidos de emplearse con otros fines.

Las enseñanzas de esos años han jugado un papel importante en la creación de la Unión Económica y Monetaria: El Sistema Europeo de Bancos Centrales es, en primer lugar, políticamente independiente y, en segundo lugar, tiene definido un mandato claro, la estabilidad de precios como objetivo primario.

Además se apoya la primacía de la Política Monetaria con la prohibición de la financiación monetaria del Estado según consta en los Tratados de la Unión Europea y a través de las regulaciones fiscales del Pacto de Estabilidad y Crecimiento. Y esto se basa también en experiencias históricas.

Un elevado endeudamiento aumenta la presión sobre el Banco Central para financiar deuda pública con ayuda de la creación de moneda para de esta manera relajar algo el corset de las limitaciones presupuestarias

del Estado. Esta manera de actuar conduce fácilmente a una elevada inflación.

Los ejemplos a este respecto abundan en la Unión Monetaria Latina desde finales del siglo XIX hasta el pasado reciente. Y esto no se limita únicamente a los Países en Desarrollo o a situaciones excepcionales como las épocas de guerra.

Tampoco el llamado matrimonio entre el Banco de Italia y el Ministerio de Hacienda italiano fue en este sentido una feliz relación. Desde 1975 hasta 1981 estuvo el Banco de Italia obligado a comprar emisiones italianas de deuda pública que no se podían vender en el mercado. Y aunque una correlación no significa una relación causal es, sin embargo, digno de tenerse en cuenta que durante este relación el endeudamiento público aumentó de 18 a 100 billones de liras y la inflación anual en promedio supuso casi un 17% en comparación con Alemania que en esta época tuvo un 4,5% y Suiza solamente el 3% de inflación.

Un excesivo endeudamiento público supone, por tanto, un grave riesgo para la estabilidad de precios. Por eso una limitación eficiente de la deuda pública es un pilar clave para una política de estabilidad monetaria. La Unión Monetaria como Unión de Estabilidad exige por eso sólidas finanzas públicas.

Con ello quedaba claro que no bastaría con exigir únicamente finanzas públicas sólidas. Para tal propósito habría que endurecer las reglas fiscales.

Aquí juegan un papel importante las siguientes reflexiones: *primero*, la experiencia de que en los Presupuestos Públicos hay una tendencia a un excesivo endeudamiento, bastaría con reflexionar sobre la teoría de la política de los ciclos coyunturales. En *segundo lugar*, la preocupación porque los Estados en una Unión Monetaria se sienten muy estimulados a endeudarse de manera que los costes de una política poco sólida se puedan distribuir. Y, en *tercer lugar*, se temió, desde el principio, que a pesar de las cláusulas de responsabilidad sólo la disciplina del mercado no bastaría para controlar esa tendencia al endeudamiento.



**Dr. Jens Weidmann**

Desde Mayo 2011 es Presidente del Bundesbank, Miembro del Governing Council del ECB y Governor del FMI, Miembro del Consejo del FSB, y del ESRB. De 2006 al 2011 fue responsable del Departamento de Política Económica y Fiscal de la Cancillería Alemana. Realizó sus estudios y se Doctoró en la Universidad de Bonn y fue Miembro de la Comisión de Expertos como Secretario General.

Esta publicación se encuentra en: <http://dspace.uah.es/dspace/handle/10017/2414>.

Traducción al Castellano: Realizada por el Prof. Dr. Eugenio Recio Figueras del original alemán “Wettbewerbsfähigkeit und marktwirtschaftliche Ordnung”, Conferencia pronunciada en el Encuentro del Año Nuevo del Verband der Automobilindustrie, en Berlín el 30 de enero 2013. La segunda parte corresponde a una parte de la Conferencia pronunciada el 11 de febrero de 2013 en el Walther Eucken Institut de Freiburg con el título “Krisenmanagement und Ordnungspolitik”, publicada en Auszüge Presseartikeln, Nr.8 del DBB el 13 de febrero 2013, pp.3 y 4.

EDITA: © INSTITUTO DE DIRECCIÓN Y ORGANIZACIÓN DE EMPRESAS (IDOE) Universidad de Alcalá  
Dirección: Pl. de la Victoria, 2. 28802 Alcalá de Henares (Madrid) (ESPAÑA) – Tel.: +34 91 8854200 – Fax.: +34 91 8855157 –

Web: <http://www.idoe.uah.es> E-mail: [echevarria.uah@terra.es](mailto:echevarria.uah@terra.es) / [idoe@uah.es](mailto:idoe@uah.es)

CONSEJO DE REDACCIÓN: Prof. Dr. Santiago García Echevarría / Prof. Dr. M<sup>ª</sup> Teresa del Val Núñez / Prof. Dr. Eugenio M. Recio Figueras

ISSN: 1887-0295 Depósito Legal: M-43532-2006 IMPRIME: IMPRIME: SOKAY SYSTEM, S.L. P. E. Neinor Henares Edif 3- Nave 28880 MECO- Madrid