

El verano, y en particular el periodo vacacional que muchos suelen disfrutar a lo largo del mismo, es una época propicia para, con tranquilidad, meditar sobre cuestiones muy variadas. Entre éstas, las relativas al ámbito económico deberían jugar un papel destacado, al menos entre nuestros dirigentes y quienes aspiran a dirigirnos. Aunque la marcha de la economía parece ir mejorando, las amenazas (provocadas en muchos casos por el aumento de la incertidumbre) siguen acechando por doquier.

Existen también, sobre todo en el horizonte del medio y largo plazo, algunas 'bombas de relojería' que, por nuestro bien, deberíamos intentar desactivar cuanto antes. Sin embargo, y precisamente porque sus efectos no se producirán de forma inmediata, no tendemos a prestarles demasiada atención. Por eso, con la calma que antes mencionaba, conviene que lo hagamos ahora.

De entre estas 'bombas', hay dos, la demográfica y la de la I+D+i, que me preocupan especialmente al estar directamente relacionadas tanto con el crecimiento actual como potencial de una economía.

Durante la mayor parte del siglo XX la población española experimentó un crecimiento muy notable; éste, además, se aceleró en la primera década del actual, etapa en la que el incremento demográfico (promovido en buena parte por la inmigración) rondó los 6 millones de personas, lográndose a alcanzar el máximo histórico cercano a los 46 millones. Desde entonces, sin embargo, las tornas han cambiado y nuestro país no ha hecho más que perder población, pues son más las personas que mueren anualmente que las que nacen; la caída y el retorno de emigrantes, junto con la baja tasa de natalidad de las mujeres españolas y la creciente longevidad, son las causas inmediatas de este retroceso.

De ahondar en este proceso, las consecuencias para nuestra economía serán muy negativas y, cada



vez, más difíciles de revertir. La primera consecuencia es que, antes o después, tendremos problemas en nuestro mercado de trabajo, pues la población potencialmente activa, especialmente la más joven, seguirá reduciéndose (según el INE, desde 2012 hemos perdido 1,6 millones de jóvenes menores de 34 años). La segunda consecuencia es que este proceso pone en serio peligro las pensiones del futuro; en efecto, dado que cada vez menos trabajadores sostienen (y, de seguir así, sostendrán) a más jubilados, la sostenibilidad del sistema de pensiones corre un serio riesgo que, todo parece

«De entre esas 'bombas', hay dos, la demográfica y la de I+D+i, que me preocupan especialmente directamente relacionadas tanto con el crecimiento actual como potencial de una economía»

indicar, no podrá resolverse sólo con la mejora de la marcha de la economía.

La segunda bomba de relojería es la relativa a la I+D+i. Sabiendo, como sabemos, que la inversión en esta materia es absolutamente primordial para el desenvolvimiento presente y, sobre todo, futuro de nuestra economía, llama la atención el hecho de que, salvo en momentos muy específicos de nuestra historia reciente, la misma sea tratada como una verdadera cenicienta. Más en concreto, y tras unos años favorables (la segunda mitad de la década pasada) en la que, como en el terreno demográ-

fico, llegamos a alcanzar nuestro máximo histórico (14.600 millones de euros en 2009), la I+D+i nacional ha empezado a discurrir por una senda decreciente que ha hecho a que, en el último año para el que contamos con datos oficiales (2014), la cifra haya caído hasta los 12.800 millones. En términos de PIB la inversión viene a representar en torno al 1%, lo que nos aleja mucho, y cada vez más, de las ratios que se registran en los países más avanzados. Además, la distribución regional de la I+D+i en España es tremendamente desigual, dándose el caso (absolutamente lógico, por otra parte) de que las comunidades que más invierten en términos relativos (País Vasco, Navarra, Madrid y Cataluña) son las más desarrolladas.

Las enseñanzas que se derivan de estas dos 'bombas de relojería' deberían ser evidentes. O se inicia el proceso de desactivación o corremos un serio peligro de que el ritmo de progreso económico en nuestro país se vea seriamente dañado, de forma que quedemos relegados, cada vez más, a ser unos meros segundones. La desactivación de ambas 'bombas' requiere, en primer lugar, que toda la sociedad se conciencie de ello y, a renglón seguido, que se actúe en consecuencia. El problema demográfico podría resolverse con una mejor política migratoria y, por supuesto, con un incremento de la natalidad que pasa, necesariamente, porque las parejas puedan hacerse cargo de más hijos en mejores condiciones; medidas tales como importantes desgravaciones fiscales por hijos o mejoras en la conciliación familiar, entre otras, ayudarían a ello. En cuanto a la I+D+i, un mejor tratamiento fiscal de esta inversión y un aumento decidido y permanente de la misma, junto con una planificación a medio-largo plazo y una mayor coordinación entre agentes implicados (Administración Pública, empresas y universidades), serían también medidas útiles, creo yo, para cambiar las tornas.

Los carburantes más baratos están en Soria y los más caros, en Baleares

En el informe mensual de precios de junio del Ministerio de Industria, Cantabria figura en el puesto doce

:: DM

SANTANDER. De acuerdo al informe mensual de los precios de los carburantes del Ministerio de Industria correspondiente a junio -el último disponible-, Soria es la provincia con los carburantes más baratos de España -con la excepción de Canarias, Ceuta y Melilla, que tienen una fiscalidad diferente-. Cantabria figura en el puesto doce, con 1,16 euros el litro de gasolina y 1,03

gasóleo. En ese mes, la gasolina costaba una media de 1,13 euros el litro en Soria y el diésel, 1,01 euros. Le sigue de cerca Salamanca, con un precio medio de 1,14 euros para la gasolina y 1,02 euros para el gasóleo. En el otro lado de la tabla figura Baleares, que se consolida como la provincia más cara con unos precios medios de 1,24 euros por litro de gasolina y 1,1 euros por litro de gasóleo. El segundo puesto corresponde a Pontevedra, donde la gasolina cuesta 1,22 euros por litro y el gasóleo, 1,09 euros.

En cualquier caso, los precios de junio son ligeramente más altos que los actuales, ya que tras semanas de caídas la gasolina se vende ahora a una media de 1,135 euros por litro

y el gasóleo, a 1,015 euros. Los precios de los carburantes se han reducido significativamente a lo largo de los últimos dos años, en línea con la caída de la cotización del crudo en los mercados internacionales, que actualmente ronda los 44 dólares por barril cuando en 2014 superaba los 100 dólares. Así, según datos del boletín petrolero europeo, la gasolina y el gasóleo son en torno a un 10% más baratos que hace un año y su precio se sitúa un 25% y un 30% por debajo de los máximos históricos anotados en septiembre de 2012.

Los precios varían entre gasolineras por muchos factores, como la ubicación o los servicios que presta, a lo que se suma que la carga fiscal difiere entre las comunidades



Estación de servicio en Cantabria. :: SE QUINTANA

autónomas, ya que estas fijan uno de los tramos del impuesto de hidrocarburos. Así, mientras Cantabria, País Vasco y La Rioja no aplican el tipo autonómico, el resto de comunidades lo hace a 1,7 céntimos de euro el litro (en Madrid); 2,4 céntimos (Aragón y Navarra); 3,84 céntimos (Extremadura); 4,8 céntimos

para la gasolina y 4 céntimos para el gasóleo (Asturias) o 4,8 céntimos para ambos carburantes en el resto de regiones. Esta diferente presión fiscal influye en los precios de venta, aunque algunas estaciones de servicio aprovechan los menores impuestos para aumentar sus márgenes.