

# Alemania está 'kaputt': por qué el modelo económico ya no funciona en el orgulloso país de los coches

La crisis de Volkswagen es solo la punta del iceberg de un problema más grande. La antigua locomotora de Europa ha gripado y debe revisar su sistema industrial, basado en la energía rusa barata y las exportaciones a China



Fábrica de la empresa automotriz Volkswagen en la ciudad alemana de Wolfsburg el 29 de octubre.  
CLEMENS BILAN (EPA / EFE) (EFE)



**ELENA G. SEVILLANO**

Berlín - 16 NOV 2024 - 17:50 CET

---

      41 

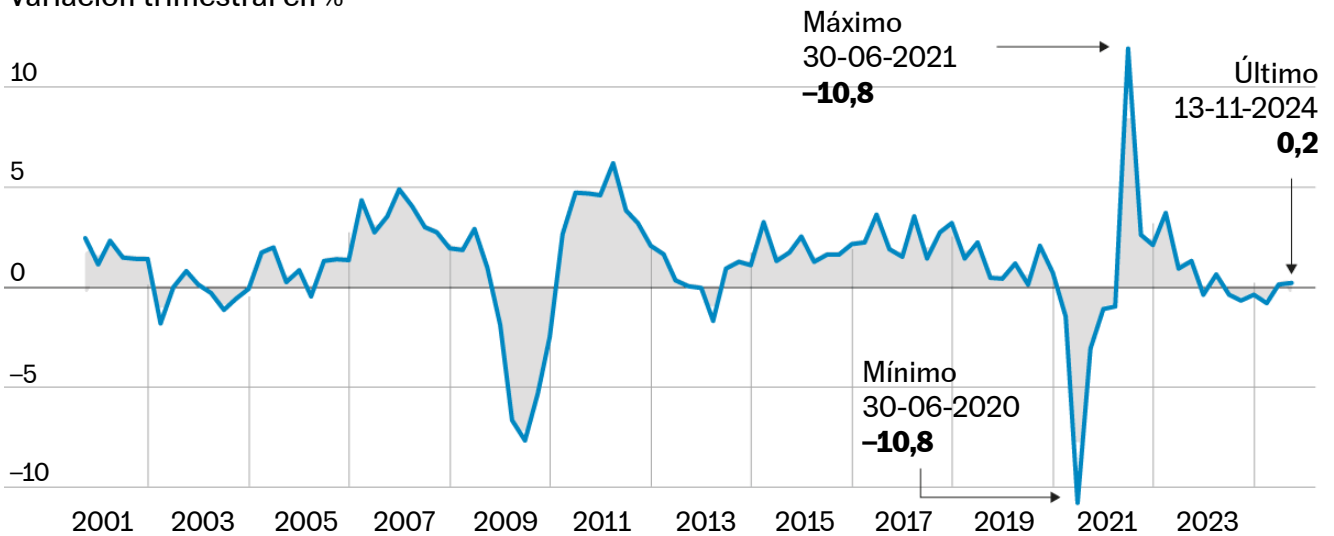
El anuncio de que Volkswagen planea cerrar tres fábricas en Alemania, decenas de miles de despidos y bajadas de sueldo del 10% a toda la plantilla ha caído como un jarro de agua fría, un *shock* colectivo. No podía ser menos en un lugar que se define como *Autoland*, país de coches. Aquí la industria automovilística es mucho más que un sector económico y la importancia de Volkswagen trasciende su cuenta de resultados o su número de empleados. El gigante del motor siempre fue un símbolo del poderío alemán. Ahora, convertido en el espejo de la crisis industrial del país, sus dificultades golpean donde más duele.

Con el PIB anual a punto de contraerse por segundo año consecutivo, los problemas de Volkswagen reflejan la difícil situación de la economía alemana. Atrapada en un modelo obsoleto, se ha hecho evidente que el antaño motor de Europa dependía del gas ruso barato y de las exportaciones a China. Con la guerra de Ucrania la burbuja ha acabado de estallar. “El antiguo modelo de negocio ya no funciona”, titulaba recientemente la revista *Focus*.

# Alemania: una locomotora en apuros

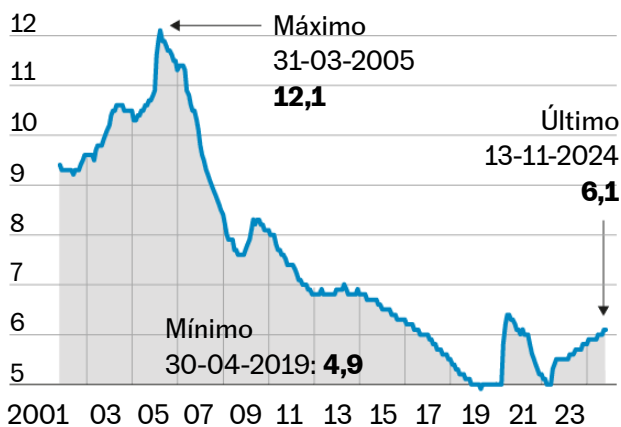
## PIB

Variación trimestral en %



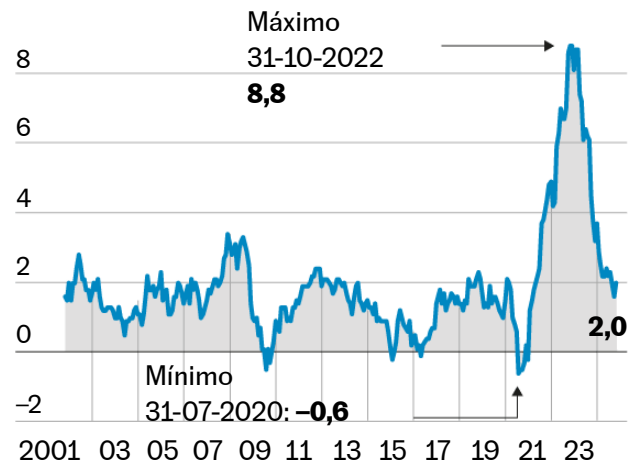
## Paro

En % de la población activa



## Inflación

En %



Fuente: Bloomberg.

EL PAÍS

La crisis germana esconde muchas aristas, y ninguna tiene visos de solucionarse en el corto plazo: la migración de la gran industria, un panorama demográfico cada vez más sombrío, la incapacidad para atraer mano de obra cualificada, infraestructuras en declive y una notable falta de innovación. Volkswagen, incapaz de competir internacionalmente, es el síntoma de un motor que ya no carbura. El *Made in Germany* ha perdido su esplendor.

“Volkswagen no es solo un icono de toda la economía alemana, sino también

un símbolo del declive de toda la industria”, afirma Carsten Brzeski, jefe de Macroeconomía de ING. La crisis de la empresa “demuestra que una serie de decisiones de gestión equivocadas, sumadas a cierta arrogancia y subestimación de las nuevas tecnologías y de los competidores, así como el papel cambiante de China en la economía mundial, están pasando una factura enorme a toda la industria alemana”, añade en declaraciones a *Negocios*.

## Otro emblema con problemas

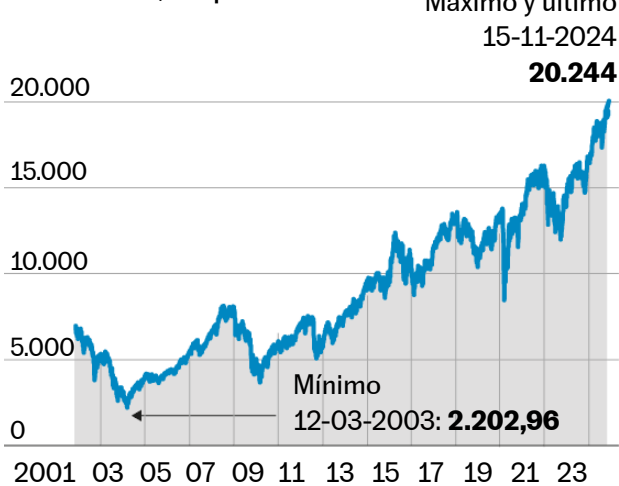
En los últimos meses se suceden las malas noticias sobre el sector manufacturero. Al anuncio de Volkswagen se suma el de Thyssenkrupp, otro emblema del poderío industrial germano, en el que [peligran miles de puestos de trabajo de su división siderúrgica](#). En septiembre, Meyer Werft, un astillero con más de 200 años de antigüedad, [evitó la quiebra](#) gracias a un rescate público de 400 millones de euros.

El coloso industrial se tambalea y deja al descubierto las debilidades del modelo económico. La producción industrial ha caído un 20% por debajo de los niveles máximos de 2017, según datos de Deutsche Bank Research, en lo que su economista jefe, Robin Winkler, calificaba en un análisis reciente como “el declive más pronunciado de la historia de la República Federal”, es decir, desde el final de la segunda guerra mundial.

Siegfried Russwurm, presidente de la poderosa Federación de Industrias Alemanas (BDI), ha advertido de que las reformas que tanto necesita la economía alemana no pueden esperar. Según las [predicciones de un amplio informe](#) elaborado por la consultora Boston Consulting Group y el Instituto Económico Alemán (IW), presentado en septiembre, una quinta parte de la producción industrial alemana está en peligro de desaparición en cuestión de pocos años, para 2030. “La desindustrialización es un riesgo real”, declaró solemne el capo de la industria. El trabajo, titulado *Caminos de transformación*, constata que Alemania se está quedando muy rezagada a nivel internacional. “Alrededor de una quinta parte de la creación de valor industrial en Alemania está amenazada, la desindustrialización progresiva es un peligro real y se convertirá en una amarga realidad si no se toman medidas decisivas para contrarrestarla”, concluye.

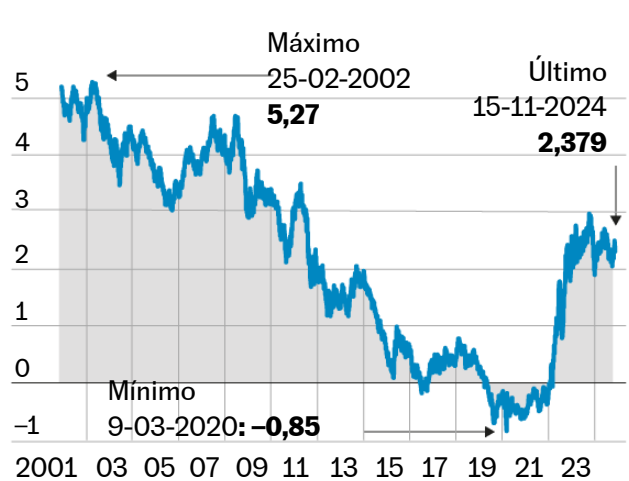
## Bolsa

Índice DAX, en puntos



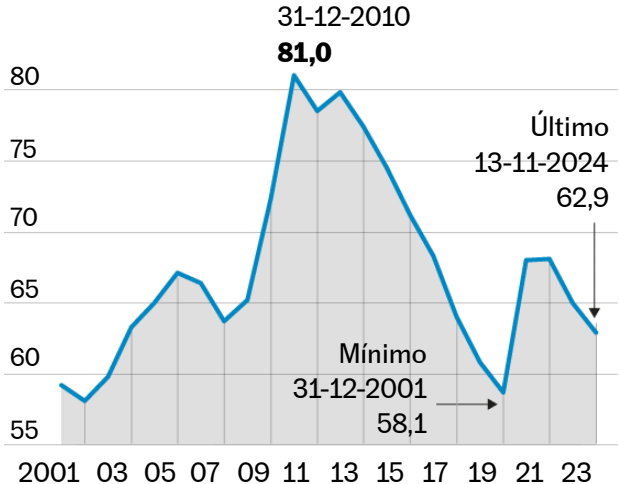
## Bono a 10 años

Rentabilidad en %



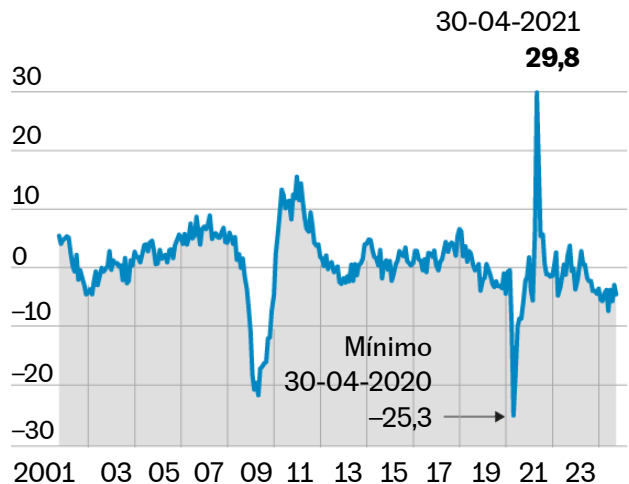
## Deuda pública

En % del PIB



## Producción industrial

Variación anual en %



Fuente: Bloomberg.

EL PAÍS

La producción industrial empezó a caer antes, y más rápido, que en otros países de la eurozona, apunta Sander Tordoir, economista jefe del instituto de análisis Centro para la Reforma Europea (CER, por sus siglas en inglés), que constata para *Negocios* el shock que ha supuesto la guerra de Ucrania para la economía del país: “El modelo alemán descansaba en la energía procedente de Rusia y en el crecimiento impulsado por las exportaciones gracias a la demanda de Estados Unidos y China. Estos pilares se han tambaleado profundamente”.

La crisis del sector del automóvil, común a todos los fabricantes europeos, se vive con especial angustia en Alemania, donde es con diferencia el mayor sector industrial por volumen de negocio. Según datos de la Oficina Federal

de Estadística, el 17% de las exportaciones alemanas en 2023 correspondió solo a vehículos de motor y sus piezas. El sector emplea nada menos que a 770.000 personas. El anuncio de Volkswagen, que por primera vez en sus 87 años de historia se plantea cerrar plantas en el país, ha impactado en la opinión pública. Pese a que el estancamiento de la economía se arrastra desde 2020, el pesimismo todavía no había cundido porque el empleo seguía siendo un pilar sólido.

## **Dormirse en los laureles**

La crisis del sector se debe, en esencia, a que los fabricantes de coches alemanes se han dormido en los laureles, viene a decir Ferdinand Dudenhöffer, fundador del Centro de Investigación del Automóvil (CAR) y uno de los mayores expertos en el sector. Las marcas germanas se han quedado rezagadas en el desarrollo de vehículos eléctricos, sus baterías y su software, y las políticas públicas no han hecho más que agravar el problema, señaló durante un encuentro en Berlín con corresponsales extranjeros.

Los beneficios se esfuman por las malas cifras de ventas y los elevados costes. Los de Volkswagen cayeron un 14% en el primer semestre; los de BMW, casi un 15%, y en Mercedes-Benz, cerca del 16%. Hay un dato que permite entender bien lo que está ocurriendo: entre los 10 coches eléctricos más vendidos en el mundo no hay ninguno alemán.

Dudenhöffer asegura que el coche del mañana, el de dentro de cinco o diez años, es el que circula hoy día por China. De ahí que la única forma de recuperar el terreno perdido sea aumentar la cooperación e invertir todavía más en el país asiático: “¿Cómo salvar la industria del automóvil en la situación actual, con la confusión que tenemos en Alemania y los numerosos problemas industriales? En mi opinión, sólo yendo a donde se construirá el coche del mañana, o sea, a China”.

Hay economistas, como Marcel Fratzscher, presidente del instituto de investigación económica DIW Berlin, que aseguran que el modelo económico sigue siendo válido, pero debe ser reformado. Los problemas de Volkswagen “afectan a la mayoría de las empresas industriales alemanas y europeas, por la intensificación de la competencia y el aumento del proteccionismo”, asegura a *Negocios*.

“El modelo económico alemán se ha basado en la apertura y en la promesa de globalización y es la base del éxito económico y de los altos niveles de renta”. Todavía funciona, afirma, pero “necesita adaptarse a los nuevos avances tecnológicos y a una competencia más dura”, subraya. La empresa con sede en Wolfsburg “sigue siendo muy innovadora, con un gran número de patentes cada año. El problema es que ha sido complaciente durante demasiado tiempo y no ha sabido adaptarse al nuevo entorno global”, añade Fratzscher.

“Con la transición ecológica y la guerra de Ucrania, los precios baratos de la energía pertenecen al pasado. Al mismo tiempo, la desglobalización está obstaculizando las exportaciones alemanas. El papel de China en la economía mundial ha cambiado, pasando de socio comercial a enemigo sistémico. Esto significa que todo el modelo económico ya no funciona. Alemania necesita reformas e inversiones”, resume Brzeski.

## **Dos años de contracción**

En los últimos meses las predicciones sobre el futuro inmediato de la economía alemana no han hecho más que empeorar. El Gobierno tuvo que reconocer en octubre que el producto interior bruto se contraerá por segundo año consecutivo, después de haber afirmado pocos meses antes que iba a crecer. Poco, apenas un 0,3%, pero el dato habría supuesto que la economía empieza a despegar. En lugar de eso, el ministro de Economía, el verde Robert Habeck, confirmó que la economía decrecerá un 0,2% este año. [El pasado el PIB se contrajo un 0,3%.](#)

El Ejecutivo confiaba en una reactivación de la actividad económica en el segundo semestre que no acaba de llegar. La culpa, aseguró Habeck, no es tanto de la coyuntura como de los “fracasos de las últimas décadas”, en clara referencia a factores estructurales y a la falta de reformas que arrastra la economía alemana. El legado económico de Angela Merkel, que publica este mes sus esperadas memorias políticas, está cada vez más cuestionado.

La recuperación, por tanto, no llegará hasta el próximo año. Pero según el Fondo Monetario Internacional (FMI), [el PIB alemán crecerá sólo un 0,8% en 2025](#), lastrado por la persistente debilidad del sector manufacturero. De entre las economías más grandes y ricas del mundo, sólo Italia crecerá a un ritmo tan lento.

Habeck, por su parte, anunció que el Gobierno prevé un crecimiento del 1,1% en 2025 y del 1,6% en 2026, una expansión que en su opinión facilitará la conocida como “iniciativa de crecimiento”, un paquete de estímulos aprobada por el tripartito, que consiste en más de 40 medidas para impulsar la economía, incluyendo exenciones fiscales para las empresas y la reducción de la burocracia, otro de los grandes obstáculos a la competitividad de las empresas alemanas.



El canciller alemán Olaf Scholz, a la derecha, junto al ministro de Finanzas Christian Lindner, en el Parlamento en junio.  
CLEMENS BILAN (EPA / EFE) (EFE)

La complicada situación económica que atraviesa el país se convertirá en un tema clave de cara a las próximas elecciones federales, que se adelantarán al 23 de febrero de 2025 -estaban previstas para el 28 de septiembre- después de que el Ejecutivo de coalición (socialdemócratas, verdes y liberales) [se rompiera la semana pasada](#) por sus diferencias irreconciliables en política económica.

El colapso del tripartito que encabezaba Olaf Scholz y la vuelta del



presidente electo Donald Trump a la Casa Blanca añaden incertidumbre y suponen nuevos desafíos para la mayor economía de la Unión Europea, que se suman a su preocupante declive. Las discrepancias entre los tres socios de la llamada coalición semáforo —por los colores de sus partidos: rojo, verde y amarillo— en materia económica eran tan evidentes que impedían buscar soluciones conjuntas a la crisis y al agujero de más de 13.000 millones del presupuesto para 2025, todavía sin aprobar.

Socialdemócratas y verdes habían exigido la relajación de las estrictas normas de gasto que dificultan las inversiones que los dos socios consideran esenciales, en línea con el Informe Draghi. Para el líder del partido liberal y ministro de Finanzas, Christian Lindner, la suspensión del freno a la deuda, el límite constitucional al endeudamiento (limita el déficit federal al 0,35% del PIB salvo en casos de emergencia), era una línea roja.

## **Crisis política**

La evidente parálisis del Ejecutivo a la hora de buscar soluciones ha precipitado la crisis política. Scholz destituyó a Lindner después de que este rechazara las subidas de impuestos o la reforma de los estrictos límites autoimpuestos por Alemania para endeudarse, que hacían prácticamente imposible que el Gobierno pudiera emprender medidas de estímulo de calado.

“La economía alemana es lo bastante flexible como para crear nuevas empresas y mercados, pero ese proceso se ve frenado por unas infraestructuras desgastadas, las lagunas de digitalización que aún persisten y unos mercados de capitales lentos”, explicaba Tordoir a *Negocios* antes de la crisis de Gobierno.

“La ausencia de un plan económico exterior se ve agravada por la falta de inversión pública o de reformas durante los 16 años de mandato de la excanciller Merkel. La infraestructura física de Alemania ha decaído tras más de una década de apretarse el cinturón a nivel nacional, estatal y local. Es necesario un impulso de la inversión pública para colmar las lagunas. Esto podría producirse tras unas nuevas elecciones, cuando pueda reformarse el freno a la deuda”, añadía.

Tras conocerse la ruptura de los socios y el adelanto electoral, Tordoir

asegura que la crisis añade incertidumbre “a una economía que ya está envuelta en el miedo”, con los hogares y las empresas en modo ahorro tras varios años de estancamiento. Sin embargo, cree que puede tener un efecto positivo: “La constelación actual no permitía hacer política alguna y la situación empeoraba paulatinamente”. Ante la disyuntiva de seguir un año más en permanente atasco político o apostar por un cambio, Scholz ha optado por lo segundo. “Trump hace más urgente la capacidad de Berlín para gobernar”, asegura.

El Ejecutivo es consciente de que las constantes peleas entre los tres socios han perjudicado a la economía alemana. “El debate político en Alemania y Europa no proporciona actualmente a las empresas, y quizá tampoco a los consumidores, una brújula clara sobre el rumbo a seguir”, reconoció el ministro Habeck en octubre. “Hay preocupación por la posible incapacidad de actuación de la coalición de Gobierno entre socialdemócratas, verdes y liberales, formaciones que persiguen obviamente objetivos diferentes”, advirtió también Geraldine Dany-Knedlik, la jefa de previsiones y política económica del DIW durante la presentación en Berlín del informe conjunto de los principales institutos económicos del país, a finales de septiembre.

Una encuesta en la televisión pública ha mostrado por primera vez en mucho tiempo que los alemanes vuelven a considerar la economía el problema más importante del país, solo por detrás de la inmigración. El sondeo se publicó pocos días después de otra mala noticia económica, la decisión del gigante estadounidense de chips Intel de dejar en suspenso sus planes de construir una planta de 30.000 millones de euros en Alemania. La inversión prometía crear 3.000 puestos de trabajo.

Los años en los que la normalidad para Alemania era una economía en constante crecimiento, con productos fabricados con energía barata y gran demanda en el mercado internacional ya son pasado. Y tardaran en volver: no se vislumbran mejoras en el corto plazo, como destaca el informe de los institutos. La locomotora europea “lleva más de dos años estancada”, escriben. Dos años seguidos de recesión, algo que no ocurría desde hace más de 20 años, y que obligan a Alemania a reinventarse como nación industrializada.

## **Alemania teme las consecuencias de la victoria de Trump**

La victoria del republicano Donald Trump en las elecciones presidenciales de

Estados Unidos inquieta a toda la Unión Europea, pero especialmente a Alemania, que destina el 10% de sus exportaciones al mercado estadounidense, su primer socio comercial. Los economistas llevan semanas advirtiendo sobre un segundo mandato de Trump y las muy probables nuevas tensiones que se generarán. “Una guerra comercial entre EEUU y Europa podría suponer la pérdida de hasta 180.000 millones de euros para la economía alemana durante los cuatro años de mandato”, avisaba pocos días antes de la votación un informe del Instituto Económico Alemán (IW).

El republicano ha amenazado con aumentar los aranceles sobre las importaciones hasta el 10% o incluso el 20%, lo que “golpearía duramente a las empresas alemanas, especialmente a las de automoción e ingeniería mecánica, que son fuertes exportadoras”, aseguran los autores, para quienes la respueseta que plantea la UE -responder a las subidas de aranceles con subidas- “es la correcta. “Un contraataque perjudica más a EE.UU. que a la UE, argumentan. “En el mejor de los casos, la amenaza de represalias por parte de la UE podría ser suficiente para poner a Trump en su sitio”, afirma una de las autoras, Samina Sultan: “Además, ambos socios deben darse cuenta de que una asociación de iguales refuerza la posición los dos frente a China”.

El riesgo de que las políticas de Trump afecten a la economía del bloque es real, opina Carsten Brzeski, jefe de Macroeconomía del banco ING. “Una nueva guerra comercial podría empujar a la economía de la eurozona de un crecimiento lento a una recesión en toda regla”, asegura. Que podría adelantarse a finales de este año por la propia incertidumbre, a pesar de que los aranceles probablemente no empezarían a afectar a Europa hasta finales de 2025, explica.

“Alemania está tirando a la baja de los resultados económicos de la Eurozona en general: es una de las economías que menos crece, y eso que es la más grande”, señala Sander Tordoir, economista jefe del instituto de análisis Centro para la Reforma Europea (CER, por sus siglas en inglés). La manida frase de que “si Alemania estornuda, Europa se constipa” sigue siendo válida en las circunstancias actuales. “Desde los aranceles comunitarios al vehículo eléctrico hasta la oposición de Berlín a la adquisición del Commerzbank por el banco italiano Unicredit, el miedo a la desindustrialización está haciendo que Alemania se repliegue sobre sí misma en lugar de liderar a Europa hacia soluciones”, lamenta Tordoir..