

Vietnam para los vietnamitas

Julio Aramberri

El 30 de abril, Vietnam celebra lo que aquí en Saigón se define piadosamente como el Día de la Reunificación Nacional. Las calles se engalanan con banderas, gallardetes y luces de colores y la imagen del tío Hồ te mira desde todos los lados. Durante el día hay numerosos actos patrióticos y se inauguran obras públicas. En 2013 se organizó también un concurrido maratón popular. Por la noche, los saigoneses se echan a la calle en mayor número de lo habitual para reunirse en grupos y cenar juntos. Como el día siguiente, 1 de mayo, es también festivo, se acuestan tarde aprovechando una larga vacación que no suele ser frecuente en el país. Los vietnamitas, según el calendario laboral, trabajan, con perdón, como chinos.

La unificación del país cerraba una larga etapa de guerra civil entre la dictadura comunista del norte y la dictadura a secas del sur. Por fin, el país recobraba la independencia y la unidad que había establecido en 1802 el emperador Gia Long durante una corta etapa que se cerró con la colonia francesa (1887-1954). A la gente de mi generación siempre le quedarán en la retina las imágenes de los dos tanques que derribaron las verjas del entonces palacio presidencial en Saigón. Unos cientos de metros al este, en la avenida hoy llamada Lê Duẩn (el secretario general del Partido Comunista vietnamita en la época), desde los techos de la entonces embajada estadounidense (hoy consulado) llegaban otras menos edificantes de la huida precipitada en que acabó la desastrosa intervención norteamericana en el país.

Para mis estudiantes de Vietnam, que son ya la segunda generación posterior a la guerra, todo esto no es más que... historia, algo pasado, con escasa repercusión práctica en sus vidas. Sus preocupaciones de hoy van por otro lado, porque empiezan a encontrarse con un panorama desconocido hasta el momento. Hasta hace un par de años, cuando salían de la universidad no tenían dificultad en encontrar un puesto de trabajo, pero desde hace poco han empezado a pintar bastos. Y esto es una desagradable novedad para el Gobierno local, que tampoco se ha visto en otra desde la puesta en marcha del *Đổi Mới* en 1986. Los medios comunistas dicen que el *Đổi Mới* es socialismo de mercado; otros consideran que no es más que un capitalismo bajo la férula del Estado. Nadie sabe muy bien cómo definir con exactitud este nuevo régimen económico, pero nadie duda de que supuso el desmantelamiento parcial de la economía planificada de estilo soviético que había perdurado hasta entonces con unas consecuencias garrafales.

El modelo favorece una decisiva participación del sector público, al tiempo que abre un limitado espacio para las empresas privadas, especialmente pequeñas y medianas. Con ello la llamada economía socialista de mercado trata de quedarse con lo mejor de dos mundos contrapuestos. Por un lado, acepta que el mercado rija abiertamente en un sector de la economía, lo que permite que empresarios vietnamitas y compañías extranjeras puedan invertir en el país y satisfacer a los consumidores locales, al tiempo que, por otro, blindo en la medida de lo posible a las compañías nacionales, muy en

especial a los grandes conglomerados estatales, de la competencia internacional. Hasta el momento, los resultados han sido satisfactorios. Entre 1990 y 2010, Vietnam ha tenido un crecimiento económico medio anual del 7,3 por ciento y la renta per cápita ha crecido cinco veces. La pobreza ha caído desde el 58 por ciento de 1993 al 15 por ciento de 2008. Pero el sistema es contradictorio, funciona a trancas y barrancas y va haciendo agua. Según el Ministerio de Planificación e Inversiones, el sector estatal seguirá siendo en 2015 un mastodonte que controle un sesenta por ciento de la economía del país, porcentaje en el que, por supuesto, se incluyen los sectores económicos estratégicos. Pero las compañías estatales, pesadas, burocratizadas y profundamente corruptas, no pueden satisfacer las crecientes expectativas del país. Como, al tiempo, son incapaces de digerir la competencia interna y exterior, empujan al Gobierno para limitarla tanto como pueden. Lo cual, a su vez, es causa de nuevas ineficiencias y acrecienta el descontento de los consumidores, que tienen que pagar más por productos que otros podrían fabricar a precios más razonables. El resultado es una creciente inflación y la desaceleración del crecimiento que, aun al cinco por ciento esperado para este año, aumenta el número de parados y oscurece las expectativas de las nuevas cohortes que se incorporan al mercado de trabajo.

La contención de la competencia internacional se hace cada vez más difícil desde que Vietnam entrara a formar parte en 2007 de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Sus miembros se obligan a reducir las barreras locales al funcionamiento de empresas extranjeras, pero el peligro aguza el ingenio. Lo que no podría detenerse en el camino real se paraliza por caminos de cabras.

En febrero de 2010, en una rimbombante ceremonia en Hanoi, el primer ministro malayo y el vicepresidente del Gobierno de Vietnam sirvieron de testigos en la firma de un acuerdo entre Air Asia, una de las mayores líneas aéreas de bajo coste del sudeste asiático con sede en Malasia, y VietJet, una compañía local. Air Asia compraría un treinta por ciento del capital de VietJet para formar una empresa conjunta de transporte aéreo. La nueva compañía iba a llamarse VietJet Air Asia y operaría vuelos nacionales e internacionales, estableciendo su base en Vietnam. Tan pronto como corrió la noticia, los medios vietnamitas recogieron que la compañía de bandera nacional, Vietnam Airlines, había protestado ante el primer ministro porque, según sus directivos, Air Asia era conocida por prácticas depredadoras que iban a perjudicar al sector aéreo en el país. Para entendernos, Vietnam Airlines defendía un proteccionismo a ultranza, como lo hizo Iberia hasta hace pocos años, tratando de cubrir sus altos costes y su desprecio olímpico por los pasajeros con el mantenimiento de un cuasimonopolio defendido por el Estado. Eso era algo que Vietnam no podía hacer abiertamente, así que el primer ministro defendió la legalidad de la operación en contra del criterio de Vietnam Airlines y se anunció que los vuelos se iniciarían en octubre de 2010. Sin embargo, pocos meses después, los responsables de la aviación civil del país cayeron en la cuenta de que el logo de la nueva compañía no se ajustaba a algunas arcanas exigencias regulatorias. Air Asia abandonó el proyecto y Vietnam Airlines consiguió evitar que los consumidores locales se beneficiasen de los precios más bajos que seguramente se les hubieran ofrecido y que se eliminasen puestos de trabajo que hubieran competido con los suyos.

Esto, en cualquier caso, era poco más que calderilla en comparación con otro proyecto reciente igualmente en riesgo. Hace tiempo que una compañía tai (PTT Public

Company Limited) propuso invertir veintisiete millardos de dólares en la construcción de una gran refinería de petróleo en el centro de Vietnam. La nueva empresa trataría unos treinta millones de toneladas de crudo al año, quintuplicando la producción de la refinería vietnamita más grande al día de hoy. Si el Gobierno aprueba el proyecto, ésta será la mayor inversión extranjera en Vietnam hasta la fecha. Inmediatamente después del anuncio, la compañía estatal de petróleo Petro Vietnam hizo oír su airada protesta porque, según sus directivos, el proyecto tai crearía una sobreproducción de combustibles en el país. En ningún momento se les pasaban por las mientes los beneficios que podrían derivarse para los consumidores, las posibilidades de exportar el excedente o los puestos de trabajo que se crearían.

El reciente 30 de abril ha traído su recuerdo anual de que Vietnam es, por fin, de los vietnamitas: de unos más que de otros.