

IRITZIA

iritzia@deia.com

Behatokia

Soberanos sometidos

UNO de los mitos más perdurables de la sociedad contemporánea es el de la soberanía del consumidor. Comprar o no comprar, esta es la cuestión del hombre moderno, su fuerza y su destino. Se dice que son los compradores quienes determinan el ritmo de la economía y a su llamada obedecen los vendedores, como los niños ante la música del flautista de Hamelin. Como ocurre con todos los mitos, también en este hay un rastro de verdad, oculta por presentarse tras una inversión de la realidad. Es verdad que los vendedores están a merced de los compradores. Pero los vendedores reales no son lo que están detrás del mostrador, sino la mayoría de los ciudadanos que para vivir tienen que comprar, pero para poder comprar primero tienen que vender su capacidad de trabajar en el mercado (de alquiler) de trabajo.

Los verdaderos compradores soberanos son pues los que compran trabajo, máquinas y suministros, organizan el proceso de producción para vender los bienes y servicios allí generados y realizar, con la venta, unas ganancias. En el mundo real, los que venden para comprar y compran para consumir son los auténticos plebeyos de la economía sometidos al albur de las decisiones de los compradores-productores soberanos.

Por eso, cuando los que compran para vender deciden, por ejemplo, cerrar una línea aérea, los que han comprado (sus billetes) para viajar (consumir) se convierten en zombis vagando entre los mostradores del aeropuerto de turno o perdidos en el espacio virtual de las agencias de venta *on line*, sin que el marco jurídico que regula el funcionamiento de la sociedad acierte a definir un marco de derechos inalienables de los consumidores finales.

Hace unos años se aprobó una ley concursal celebrada porque facilitaba y simplificaba los procedimientos de quiebra de empresas, ordenaba la lista de perjudicados (acreedores) y delimitaba las compensaciones a las que podían acceder. Sin embargo, los consumidores no solo no aparecen en todo el articulado de la ley sino que, además, en la única ocasión en que se les nombra, en una disposición final que añade un nuevo apartado 4 al artículo 31 de la ley 26/1984, de 19 de julio, para la Defensa de Consumidores y Usuarios, es para dejar claro que no cuentan para nada. Con la siguiente redacción: "Trigésima primera. Reforma de la Ley de Defensa de Consumidores y Usuarios: (...) 4. Quedarán sin efecto los convenios arbitrales y las ofertas



*La quiebra (se supone) de Spanair no es muy diferente de la **insolvencia de tantas entidades bancarias**, de la **pasividad de los gobiernos ante la burbuja de activos inmobiliarios y financieros**, o de la **irresponsabilidad en la gestión de ingresos y gastos públicos***

POR **JOAQUÍN ARRIOLA (*)**

públicas de sometimiento al arbitraje de consumo formalizados por quienes sean declarados en concurso de acreedores. A tal fin, el auto de concurso será notificado al órgano a través del cual se hubiere formalizado el convenio y a la Junta Arbitral Nacional, quedando desde ese momento el deudor concursado excluido a todos los efectos del sistema arbitral de consumo". Para que quede claro: la ley establece que desde el momento que una empresa se declara en concurso de acreedores, estos se ponen en fila para hacer valer sus derechos... salvo el consumidor final de los servicios o productos suministrados por la empresa, cuyos derechos desaparecen en ese mismo instante.

En el caso concreto que da pie a este artículo, resulta escandaloso que una administración pública pueda inyectar 150 millones de euros procedentes de los tributos pagados por los ciudadanos en una línea aérea, no para mejorar el acceso a los servicios de transporte aéreo, sino para *hacer patria* y lograr un posicionamiento particular de un aeropuerto barcelonés en la gestión del transporte internacional, al margen de consideraciones de eficacia y eficiencia (difícilmente un país con la situación geográfica y económica de España pueda contar con dos aeropuertos centrales en la gestión del tráfico aéreo internacional). Pero todavía es más indignante que ese mismo gobierno se desentienda de la gestión de la empresa y que, llegado el momento del cierre, diga que se la va a tratar como a cualquier empresa privada... olvidando su responsabilidad como gobier-

no del común que decidió utilizar el dinero de los ciudadanos para adquirir el 85% de una empresa y en el momento de su disolución que no haya responsabilidades políticas ni legales por dicha actuación.

Más allá del caso concreto, lo que se deriva del marco normativo y legal vigente es una cierta sensación de impunidad en la gestión económica, de la que se benefician tanto el poder político como el corporativo. En ese sentido, la quiebra (se supone que de eso se trata) de Spanair no es un caso muy diferente de la insolvencia de tantas entidades bancarias, de la pasividad de los gobiernos ante la burbuja especulativa de precios de activos inmobiliarios y financieros, o de la irresponsabilidad en la gestión de los ingresos y gastos públicos.

Una gestión del interés común desde el principio de responsabilidad pública y de preeminencia de la satisfacción de las necesidades personales y colectivas exige un marco jurídico y político que vaya justamente en la dirección contraria a la de los

En la quiebra en una actividad esencial, los perjuicios son colectivos. Y el transporte no es muy diferente de la energía, la sanidad, el suministro de agua o las telecomunicaciones

cambios que se están implementando en nuestro entorno sociopolítico.

No se puede aceptar que se otorgue el mismo tratamiento normativo a empresas privadas que puedan producir bienes o servicios destinados a satisfacer necesidades que se puedan calificar de poco significativas o superfluas que a las empresas que suministran servicios imprescindibles para el correcto funcionamiento de la sociedad. La quiebra, en un caso, genera perjuicios particulares, pero en una actividad esencial, los perjuicios son colectivos. En este sentido, el transporte no es muy diferente de la energía, la sanidad, el suministro de agua o las telecomunicaciones. No es cierto que los únicos perjudicados del cierre de una línea aérea sean los pasajeros que se quedan en tierra: estos iban a trasladarse para llevar a cabo un conjunto de actividades, productivas, de ocio o personales, y al perturbarse su viaje se genera un efecto en cascada que nunca se valora en la determinación del daño causado.

Esta situación de indefensión legal de los consumidores finales solo puede ser resuelta mediante una enérgica acción del Estado, que tutele y garantice la satisfacción de las necesidades expresadas. Sin duda, esto no se puede realizar de forma universal, para todo tipo de bienes y servicios. Pero sí es exigible que se establezca un marco normativo que dote de seguridad y garantías en el cumplimiento de las obligaciones adquiridas en materia de servicios básicos. En estos casos, las empresas podrán ser entidades jurídicas privadas y particulares, pero la norma debe exigir una asunción colectiva de las obligaciones inherentes a los servicios suministrados que minimice los perjuicios personales y colectivos generados por el incumplimiento del vendedor.

En el caso de la banca, existe un fondo de garantía de depósitos que tutela hasta un cierto nivel la confianza depositada por los ciudadanos en las entidades financieras. No parece mucho pedir que exista un sistema de garantías, tutelado por la administración pública, que comprometa al conjunto de las empresas del sector en el suministro de servicio concreto, sea el transporte, las comunicaciones u otros servicios esenciales, que garantice al consumidor que ha pagado por adelantado, el cumplimiento de los términos del servicio acordado. Y compensar así, aunque sea un poquito, la asimetría de poder entre vendedores y compradores (o viceversa).

★ Profesor titular de Economía Política de la UPV/EHU

¡ATENCIÓN INVERSIONISTAS!
GRAN OPORTUNIDAD
URGE VENTA O ALQUILER LOCAL DE 450 m.²
ZONA SABINO ARANA - Teléfono 652 77 30 55