

LA FABRICACION DE AUTOMOVILES EN ESPAÑA PERSPECTIVAS ECONOMICAS Y EMPRESARIALES

Resulta muy difícil evaluar, e incluso entender, la crítica situación y las perspectivas que hoy presenta la fabricación de automóviles en nuestro país, sin poner de relieve el determinante papel jugado hasta hoy por el Sector Público en el desarrollo de esta industria. Y ello, en su doble vertiente de Administración y de empresario (a través del INI) en la primera y mayor empresa del sector automovilístico (SEAT, S. A.).

El autor del presente estudio, **Isidro Rivilla Barreno**, centra su atención a lo largo del mismo en este aspecto, analizando paralelamente, desde sus comienzos, la evolución de la política económica sobre el sector y la gestión empresarial. Asimismo, se analizan y evalúan los cambios producidos, como consecuencia de la crisis energética, en los factores que han venido impulsando el desarrollo del sector en España. Finalmente se delimitan las posibles soluciones a la problemática actual del sector, en la vía obligada de una mayor colaboración internacional, ante las perspectivas a medio y largo plazo del mercado interno, la prevista integración en la CEE y la estrategia multinacional de los principales grupos constructores de automóviles.

INTRODUCCION

EN sus 30 años de existencia, el sector automovilístico español se ha convertido en uno de los pilares básicos de la industria nacional y en uno de los motores irremplazables de la actividad económica general a través de los mecanismos de interrelación sectorial. Para verificar su importancia basta considerar los siguientes aspectos:

a) Directa o indirectamente, el sector da empleo a aproximadamente la décima parte de la población activa española, contribuyendo también de forma importantísima a

la dinámica inversora, tan necesaria en los momentos actuales para la consecución de los objetivos sociales del país. Concretamente, las inversiones realizadas en los cinco últimos años (1975-1979) directamente por los fabricantes de automóviles pueden estimarse en más de 150.000 millones de pesetas (valores constantes de 1979).

b) Garantiza por sí mismo más del 8 por 100 de las exportaciones totales de España y del 10 por 100 de las exportaciones industriales.

c) Por su actividad directa el sector crea bases impositi-

vas capaces de generar unos ingresos anuales del orden de 110.000 millones de pesetas, a los que debemos añadir casi 200.000 millones de pesetas en impuestos sobre la gasolina y productos relacionados específicamente con el automóvil. En conjunto, en 1979, supuso unos ingresos para el erario público del orden de 310.000 millones de pesetas, lo que representa, aproximadamente, el 15 por 100 del total de ingresos corrientes del Estado presupuestados para 1980. Si se añaden los ingresos impositivos generados indirectamente se puede estimar que entre un cuarto y un quinto de los ingresos corrientes del Estado proceden, de forma directa o inducida, de la actividad del sector.

En virtud de estas consideraciones y de las difíciles circunstancias por las que está atravesando la fabricación de automóviles, el futuro del sector a corto y medio plazo en nuestro país, preocupa tanto a la Administración, las centrales sindicales y los numerosos sectores industriales con él relacionados, como a la opinión pública, ciudadanos y consumidores, en general.

En el presente trabajo se analizan los principales aspectos del desarrollo del sector en nuestro país, con una particular atención al papel desempeñado por el sector público, en un intento de contribuir a aclarar y entender su actual problemática y delimitar las posibles vías de solución. En síntesis, trataremos de:

- La dinámica de expansión del sector: factores y vínculos del pasado crecimiento.
- El impacto de las crisis ener-

géticas: los cambios inducidos en el entorno general y en el mercado.

— Perspectivas: posibles escenarios y líneas de colaboración internacional.

LA ETAPA EXPANSIVA

La problemática actual del sector —y en particular la de su mayor empresa (SEAT, S. A.)— sería difícilmente comprensible sin hacer referencia, siquiera a grandes rasgos, al complejo proceso que ha llevado a la misma.

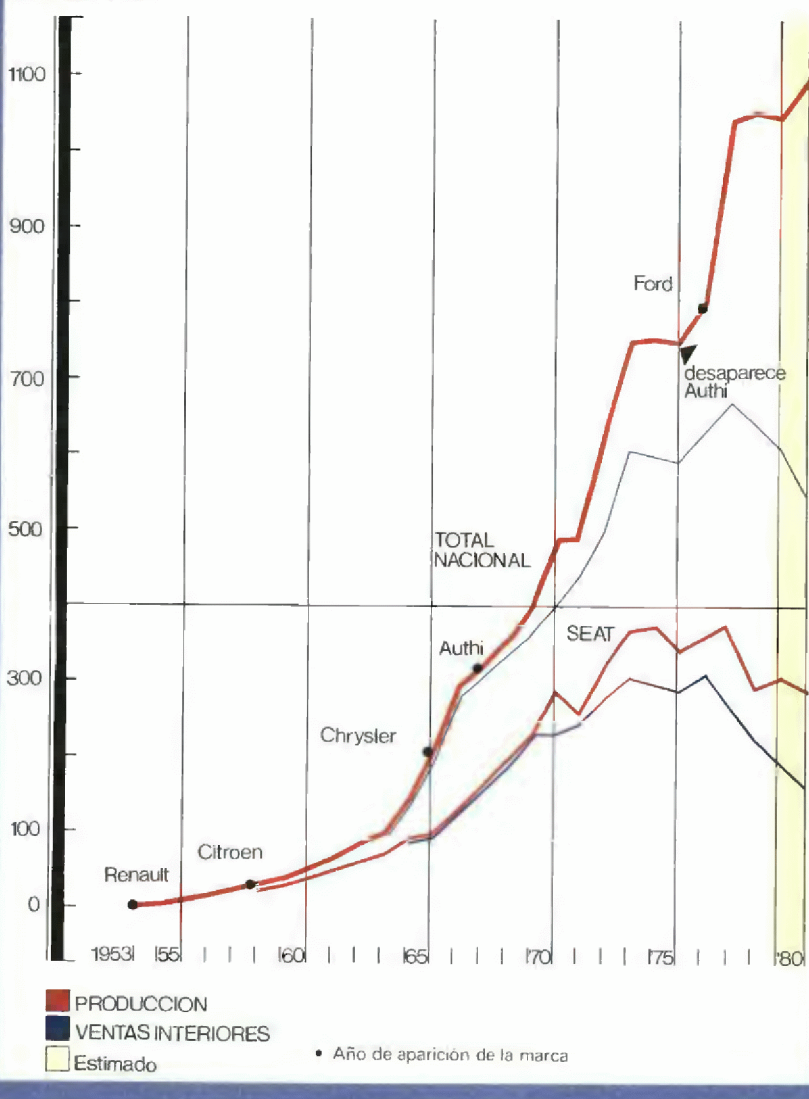
Los comienzos

Con la primera apertura internacional española (1950) después de la Guerra Civil, se procede a un planteamiento inicial de fabricación en serie de automóviles adaptados a las necesidades del mercado español y de paralela implantación de la industria auxiliar.

Así, en 1950, se constituye SEAT, S. A., «con un capital de 600 millones de pesetas, por escritura otorgada por el Instituto Nacional de Industria, el Banco Urquijo, el Banco Español de Crédito, el Banco de Bilbao, el Banco de Vizcaya, el Banco Hispano Americano, el Banco Central y la FIAT, S.p.A., de Turín, siendo su objeto social la construcción de automóviles de turismo con patentes FIAT. En el acto de constitución se pusieron en circulación acciones por valor de 300 millones de pesetas, de las que el Instituto Nacional de Industria suscribió acciones por un importe de 153 millones de pesetas, y los Bancos nombrados y la FIAT de

GRAFICO 1. EVOLUCION DE LA PRODUCCION NACIONAL Y DE LAS VENTAS INTERIORES DE TURISMOS Y DERIVADOS

Miles de unidades



Turín, por séptimas partes, suscribieron los 147 millones de pesetas restantes» (1).

Atraídos por lo prometedor de un mercado interno, protegido, desabastecido y con creciente nivel de vida, llegan a instalarse en estos quince años los siguientes fabricantes:

1950. Constitución de SEAT.

1951. Constitución de FASA-Renault.

1957. Constitución de Citroën-Hispania.

1964. Constitución de Barreiros (CHRYSLER).

1965. Constitución de AUTHI (BLMC).

Factores del crecimiento y la rentabilidad

Hasta 1970 (gráfico 1), los factores del paralelo e ininterrumpido crecimiento de la producción y de las ventas estriban esencialmente en:

- a) *El proceso inicial de formación del parque* automovilístico español y el evidente *retraso* en cuanto a grado de motorización, respecto a otros países europeos, mantenido durante tan largo período de tiempo.
- b) Una *absoluta protección* del mercado interno frente a todos los fabricados extranjeros, incluso frente a los productos de importación de las diversas marcas instaladas en España y licenciadoras de las firmas españolas.

A su vez, la *rentabilidad empresarial* estuvo impulsada y garantizada a lo largo del período por los factores siguientes;

- a) El fuerte y regular crecimiento de la producción y las ventas.
- b) La preponderancia absoluta del mercado interno, con precios de venta más remuneradores que los de exportación.
- c) La sostenida productividad del capital (máxima utilización de la capacidad, típica de un mercado de oferta) y del factor trabajo, dentro de este último de un prolongado clima de control socio-laboral.

La política sectorial y sus vínculos

El planteamiento autárquico inicial (sustitución de importa-

ciones) dirigido a lograr la motorización del país evitando el deterioro de la Balanza de Pagos y fomentando, al mismo tiempo, el empleo y la industrialización, se instrumentó, fundamentalmente, en base a:

- La ya comentada *protección total a la producción interna*, mediante una permanente y limitadísima contingentación de las importaciones de automóviles en el mercado interior (Península y Baleares) y un elevado nivel arancelario general (automóviles y sus partes y piezas).
- La legislación industrial, de *protección a la industria auxiliar*, sobre nacionalización de la producción automovilística, fijando un elevado grado (90 por 100) de contenido local a cumplir por todos y cada uno de los modelos una vez en régimen de fabricación normal.

A falta de una política sectorial posterior de más amplias perspectivas, objetivos, programas concretos y calendarios, el sector automovilístico se reveló incapaz de evolucionar y superar, pese a la constante expansión, las principales servidumbres de sus empresas:

- Dependencia tecnológica exterior, con la lógica carga de pagos por royalties y asistencia técnica.
- Imposibilidad exportadora, incluso de índole contractual en algunos casos.

En el caso de SEAT la gestión de mero crecimiento cuantitativo adoleció de una falta total de previsión de cara a dotar a la empresa de la adecuada base técnica y organizativa, lo que se tradujo, en definitiva, en:

- a) *Una política de precios* desligada de la realidad de un

mercado en el que la oferta seguía con un desfase de varios años a una demanda ampliamente insatisfecha.

- b) *Una pesada Organización Comercial* exclusivamente para el mercado interior que, sin problemas de venta, se estructuró desproporcionada en los propios medios y burocratizada en su funcionamiento, a través de una Red de comisionistas (depositarios del producto hasta su venta) aquejada, en su mayoría, de similares características.
- c) *Un abandono absoluto de la investigación* y desarrollo tecnológico, tanto a nivel de producto como de procesos de fabricación.

Parece evidente que una correcta política de precios tendente a la nivelación de la oferta y la demanda a lo largo del período habría proporcionado a la Empresa unos superiores recursos financieros cuyo empleo hubiese podido encauzarse a la preparación de la base técnica y organizativa adecuada, dentro de los mismos o superiores niveles de rentabilidad.

Puede concluirse que en las condiciones de mercado interno e internacional imperantes en el período anterior a 1970 la función de control y de tutela estatal a través del INI, poseedor del 51 por 100 del capital social hasta 1967, se tradujo esencialmente en constituir el elemento catalizador para la conjugación de los diversos intereses privados de los Bancos accionistas y de FIAT, implicados en la actividad de la fabricación y venta en nuestro país de los automóviles de la marca italiana.

De 1967 a 1973: primeros cambios del entorno y adaptaciones del sector

a) *Las perspectivas del mercado interno*

En 1967, pese a la notable desaceleración en las matriculaciones del año, España con un nivel de motorización de sólo 31 coches por 1.000 habitantes, mantenía todavía un creciente retraso frente a otros países europeos fabricantes de automóviles: 7 años respecto a Italia, 12 años respecto a Alemania y 17 respecto a Francia. Sin embargo, la aspiración a seguir, a partir de entonces, un desarrollo del parque paralelo al derivado del proceso de motorización masiva de dichos países, se veía obstaculizada por los siguientes hechos diferenciales definidores de un ambiente general menos favorable al automóvil:

- Regulaciones más estrictas y restrictivas sobre problemas de tráfico, seguridad y contaminación urbana.
- Aparición de nuevos bienes y servicios (TV color, viajes organizados...) concurrentes con el gasto automovilístico familiar.
- Mayor presión fiscal en España sobre la compra y utilización del automóvil.
- Deficiente infraestructura viaria en relación con el parque ya existente.

b) *Estancamiento en la productividad*

Todos los análisis realizados al respecto coincidían en que la industria automovilística, y especialmente la europea, había

alcanzado un estadio de madurez tecnológica en que la productividad del capital ya no progresaba más que muy lentamente, sin que pudieran esperarse, con fundamento, «nuevos saltos» con los que atender a la carestía de las materias primas y la energía que previsiblemente habrían de incidir, cada vez más pesadamente, sobre el proceso productivo.

Por su parte, la productividad del trabajo permanecía estancada, cuando no en franca disminución, en correspondencia con las sucesivas reducciones del tiempo laborable y la contestación generalizada a las condiciones imperantes en las líneas de montaje.

Estas tendencias tendrían progresivamente un fiel reflejo en nuestro país dada la absoluta dependencia técnica de los fabricantes instalados.

c) *La dimensión productiva: nuevos planteamientos empresariales*

La proliferación de plantas, marcas y modelos en un mercado relativamente muy reducido (315.000 vehículos en 1967, para 5 fabricantes) suponía producir a unos costes unitarios absolutamente no competitivos frente a una eventual competencia exterior (como consecuencia de la raquítica dimensión empresarial), el mantenimiento de la incapacidad técnica y organizativa (sobre todo de cara al exterior) y además una capacidad productiva global excedentaria en relación con el mercado interno: ello, unido a las perspectivas de menor ritmo de crecimiento de la demanda interior, provoca (a partir de 1967) las primeras adaptaciones de im-

portancia en los vínculos empresariales:

- Acuerdos de exportación con las casas licenciadoras, como válvula de regulación de la producción.
- Progresiva toma de la mayoría, por parte de éstas, en el capital social de las respectivas licenciatarias.

Esta decisiva toma de la mayoría por parte de las correspondientes firmas licenciadoras de las españolas, aparece motivada, fundamentalmente, en las razones siguientes:

- Posibilitar una dirección más dinámica, mediante la unicidad de objetivos y una mayor agilidad y efectividad de las decisiones.
- Conseguir una más clara y racional gestión de los recursos tanto humanos como técnicos y financieros, dentro de la estrategia de desarrollo a escala internacional de sus casas matrices.

Ello da lugar, de cara al mercado interno, a:

- Una más ágil y agresiva actividad de ventas.
- Unas gamas de productos más centradas y completas, que inciden en los sectores dominados tradicionalmente por SEAT, sin abandonar posiciones en sectores específicos (furgonetas).
- Unas capacidades productivas notablemente incrementadas.

SEAT: proyectos y vinculaciones. Al comienzo de la década de los 70, SEAT había alcanzado ya una capacidad productiva de 1.150 coches/día (300.000/320.000 anuales); pero a su inicial dependencia técnica total de FIAT se había añadido (Con-

venio FIAT-SEAT de 1967) una importante dependencia financiera y, de hecho —pese a la libertad contractual concedida—, la dependencia casi total también en cuanto a la comercialización de los futuros excedentes de producción en los mercados exteriores.

Dados los ambiciosos proyectos de expansión de la Sociedad, que preveía alcanzar en el período de vigencia del III Plan de Desarrollo (1971-75) una capacidad productiva anual del orden de 500-600.000 automóviles, por un nuevo Acuerdo FIAT-SEAT (16 noviembre 1970) se reduce de forma importante la cuantía del canon a pagar por licencia de reproducción de vehículos FIAT, que queda fijado en un 2 por 100 del precio de venta para los 400.000 primeros coches vendidos cada año y en un simbólico 1 por 1.000 para las ventas anuales que excediesen de dicho volumen, lo que nunca ha ocurrido todavía.

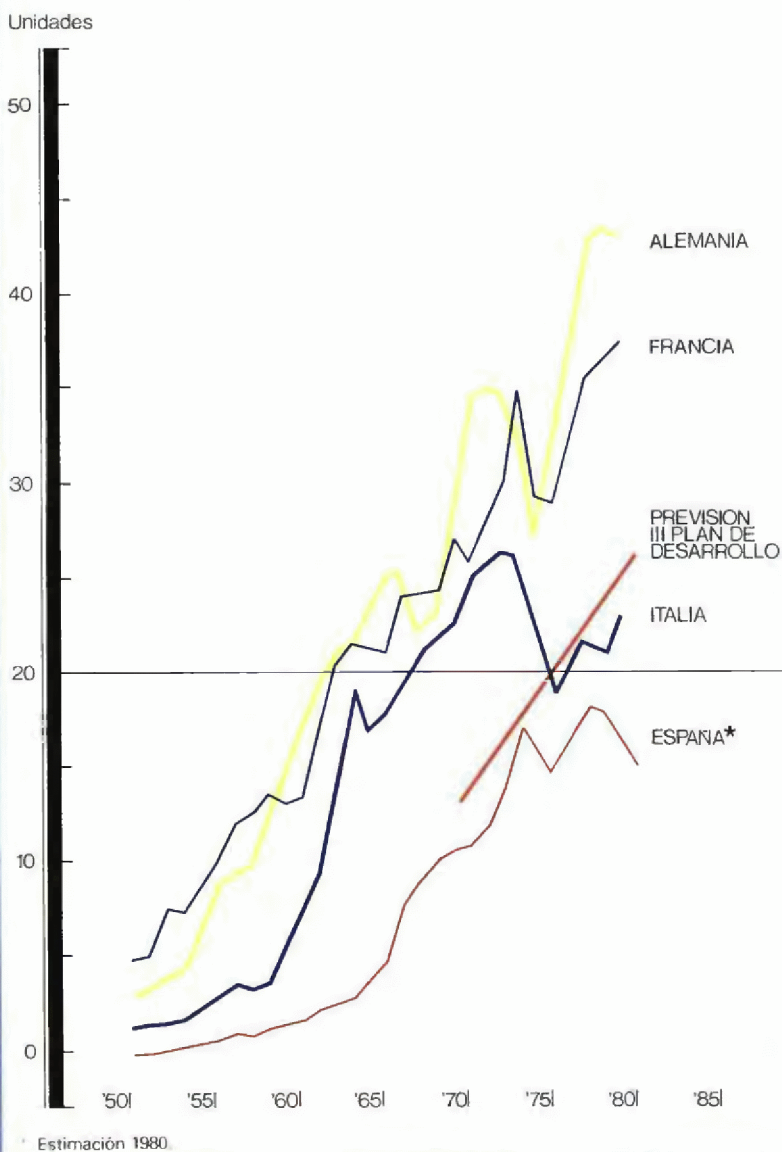
d) Nueva regulación del sector en 1972

Dentro del cambiante entorno descrito que aún no se reflejaba en las cifras de matriculación (ésta creció en 1972 y 1973 a una tasa del orden del 17 y 18 por 100 anual), la Administración se plantea el intento de hacer compatible:

- El proceso necesario para una mayor dimensión y competitividad de las empresas existentes.
- La solicitud de instalación de un nuevo fabricante (FORD).
Para ello, se actúa, exclusivamente, desde el ámbito de la política industrial mediante:

— Nueva normativa industrial (Decreto 3.339/1972) que permite:

GRAFICO 2.
MATRICULACION DE AUTOMOVILES DE TURISMO
(Por 1.000 habitantes)



- Instalación de nuevas empresas con el mercado interno limitado (10 por 100), pudiendo montar automóviles con un menor grado mínimo de nacionalización (50 por 100 de contenido local) bajo determinadas condiciones de inversión (10.000 millones de pese-

- tas) y exportación (los dos tercios de la producción).
- Posibilidad de montar automóviles, en serie limitada, con menor grado de nacionalización (50 por 100 mínimo) a las empresas existentes, también bajo determinadas condiciones de inversión y exportación.

— Declaración «de interés preferente» del sector (Decreto 3.777/1972), con la posibilidad para las empresas de acogerse a los beneficios, fiscales y crediticios, de dicha legislación.

Como resultado, se promueve la heterogénea configuración industrial, tanto a nivel de estructuras empresariales como de marcas y modelos (con diferentes regímenes de montaje y grados de integración nacional dentro de una misma empresa) que, todavía hoy, presenta el sector en nuestro país.

EL IMPACTO DE LA CRISIS ENERGETICA (1974-80)

En el contexto descrito hasta aquí, el desencadenamiento, a final de 1973, de la crisis ener-

gética y de materias primas en general, con su especial incidencia sobre el sector automovilístico a través del brutal aumento de los precios de la gasolina, supuso un nuevo e importantísimo freno a la demanda, de forma que los supuestos, tanto internos como de mercado internacional, en que se basaban las previsiones oficiales (Plan de Desarrollo) que impulsaban los planes de expansión del sector se ven alterados de raíz, en el momento mismo de su lanzamiento (gráfico 2).

A continuación exponemos una evaluación global de los principales efectos que la nueva situación ha supuesto tanto a nivel general como en el entorno específico del sector del automóvil.

Entorno socio-económico general (cuadro n.º 1)

El impacto que sobre la economía española en su conjunto ha tenido la crisis energética se puede resumir para el período 1974-80, en los siguientes puntos:

- Freno al crecimiento económico, cuya tasa media anual de incremento del Producto Interior Bruto ha descendido al 2,2 por 100 desde el 6,4 por 100 del anterior período 1967-1973.
- Aceleración de la inflación, reflejada en un incremento medio anual de los precios al consumo, en el período 1974-1980 del 18,4 por 100; tasa casi tres veces superior al 6,8 por 100 del período anterior.

Por otra parte, al haber coincidido esta drástica reducción en el crecimiento económico y la ruptura en el flujo de la emi-

CUADRO N.º 1
ENTORNO SOCIO-ECONOMICO GENERAL

	1967	1973	% Δ anual (67-73)	Estimado 1980	% Δ anual (74-80)
POBLACION (millones):					
• Total	32,9	34,9	1,0	37,6	1,1
• Potencial laboral (15-65 años)	20,8	21,6	0,6	23,8	1,4
CRECIMIENTO ECONOMICO:					
• PIB	—	—	6,4	(-0,9/ +0,5) (*)	2,2
• Consumo Privado Nacional	—	—	6,3	(-1,0/ +0,4) (*)	2,5
INFLACION:					
• Precios consumo	6,4	11,4	6,8	15,5	18,4
PARO (estimado):					
• % s/población activa	1,86	2,72	—	12,0	—
EQUILIBRIO EXTERIOR:					
• ± saldo (% PIB)	-2,9	-1,2	—	-2,5	—

(*) Estimación propia y oficial.

gración con una dinámica poblacional en la que habría de doblarse el ritmo de incremento del potencial de población laboral (personas de 15 a 65 años de edad) se origina una espectacular escalada en la tasa de desempleo hasta llegar al actual 12 por 100 de la población activa, cuando en todo el período anterior (1967-73) esta tasa había oscilado en torno al 2,5 por 100.

Entorno sectorial (cuadro n.º 2)

Los efectos en el mercado automovilístico pueden ser analizados en una doble vertiente:

- Cambio en los principales factores específicos determinantes de la demanda.
- Variación en las tendencias y estructura de la misma.

a) Por lo que respecta al cambio en los factores específicos de la demanda automovilística, se constata como tras la crisis energética de 1973, la utilización del automóvil se ve notablemente encarecida, en términos reales, a un ritmo próximo al 5 por 100 anual, como consecuencia de la discriminatoria política de repercusión sobre la gasolina de los mayores costos de la importación de petróleo. La «ruptura» respecto a la etapa anterior (1967-73), re-

sulta evidente, si se tiene en cuenta que durante la misma los costes de utilización del automóvil venían disminuyendo, en media, en un 4 por 100 anual, también en términos reales.

Asimismo, puede observarse cómo los precios f.f. de los automóviles, aun cuando han estado sometidos a un estrecho control administrativo durante, prácticamente, todo el período, han evolucionado en una línea muy diferente a la del período anterior. Así, mientras en seis años, desde 1967 a 1973, los automóviles de turismo se abataron, comparativamente al resto de los bienes de consumo, en un 24 por 100 en total, en los siete años siguientes, 1974-

CUADRO N.º 2
ENTORNO SECTORIAL
(del mercado automovilístico)

	1967	1973	% Δ período	Estimado 1980	% Δ período (74-80)
GASTOS UTILIZACION (*):					
• % Δ precio gasolina	—	—	-21,7 (-4,0) (**)	18,1	39,3 (+4,8) (**)
• % Δ gastos mantenimiento	—	—	-21,3 (-3,9) (**)	3,0	38,9 (+4,8) (**)
PRECIOS AUTOMOVILES (*):					
• % Δ precios f.f.	—	—	-24,1 (-4,5) (**)	-1,9	-2,9 (-0,1) (**)
• cargas fiscales y gastos (s/precio f.f.)	24,0	24,0	—	29,5	—
PRECIO TRANSPORTE COLECTIVO (*)	—	—	- 8,3 (-1,4) (**)	4,0	8,4 (+1,2) (**)
COMPORTAMIENTO DEMANDA:					
• Vida media (años)	15	14,2	—	14,0	—
• Posesión media (años)	4	4,8	—	6,1	—
• Cuota motorización (% consumo privado nacional)	2,65	3,25	—	3,0	—
• % Δ MIX coche nuevo	—	—	(2,6) (**)	0,8	(2,3) (**)
• (σ demanda) %	46	40	—	36	—
• Grado motorización (coches/1.000 habitantes)	31	86	—	163	—
• Ventas interiores (por 1.000 habitantes)	8,5	16,3	—	14,0	—

(*) En pesetas constantes (deflactadas por el IPC).

(**) Tasa media anual acumulativa.

1980, sus precios sólo se redujeron en un 3 por 100. Sin embargo, teniendo en cuenta que el conjunto de las cargas fiscales y diversas tasas y gastos a la adquisición fue aumentando progresivamente, desde 24 por 100 en 1973, hasta 29,5 por 100 del precio f.f. en la actualidad, el resultado final para el consumidor ha sido un ligero encarecimiento del producto puesto en carretera.

b) Por lo que respecta a las variaciones habidas en el comportamiento de la demanda, deben destacarse las siguientes:

- Freno a la acelerada reducción que venía observándose

en la vida media de los coches en circulación, lo que implica unas menores tasas de renovación del parque.

- Notable aumento en los tiempos de posesión media por parte de los distintos dueños, lo que ha significado unas menores tasas de sustituciones o ralentización del mercado de coche usado.

A su vez, la estructura de la demanda se ha ajustado a un fuerte proceso de estandarización del producto, dentro incluso de una ligera suavización de la tendencia hacia coches más grandes. En definitiva, se ha visto agudizada tremenda-

mente la tendencia convergente, en cuanto a producto, entre las diversas marcas y modelos.

El conjunto de cambios en los factores y en las tendencias de la demanda, unido al sensible recorte en el crecimiento del poder adquisitivo de la población, se ha traducido, con ligeras oscilaciones coyunturales, durante el período 1974-80, en un estancamiento del mercado interno a igualdad de población, mientras que, en comparación, en los seis años del período 1967-73, se había duplicado el número de coches vendidos en nuestro país por cada 1.000 habitantes.

CUADRO N.º 3
EVOLUCION DEL BALANCE PRODUCTIVO DEL SECTOR
(Turismos y derivados)

	1967	1973	% Δ período	Estimado 1980	% Δ período
CAPACIDAD PRODUCTIVA:					
• Unidades (000)	370 (**)	800 (**)	116,2	1.472 (**)	84,0
EMPLEO	26.500	60.500	128,3	82.700	36,7
PRODUCCION (000)	316	741	134,5	1.100	48,4
CAPACIDAD EXCEDENTE	54	59	—	372	+530,5
VENTAS (000)	315	762	141,9 (+15,9) (*)	1.035	35,8 (+4,4) (*)
• Interiores (***)	313	597	90,7 (+11,4) (*)	530	-11,2 (-1,7) (*)
• Exportación	2	165	— (—)	505	206,1 (17,3) (*)
MERCADO INTERIOR	318	601		560	
IMPORTACION	5	4	— (—)	30	650,0 (—)
• Producción/empleo (coches)	11,9	12,2	2,5 (+ 0,4) (*)	13,4	9,8 (+1,3) (*)
• Producción/empleo (output homogéneo/empleo)	100,0	118,1	18,1 (+ 2,8) (*)	135,8	14,9 (+2,0) (*)
• Exportación/producción	0,6	22,3		45,9	
• Importación/mercado interior	1,6	0,7		5,4	
• Utilización capacidad (T. productiva)	85	93		75	

(*) Tasa anual acumulativa.

(**) Capacidad inicial del año.

(***) Mercado interior = Península y Baleares.

Evolución del balance productivo (cuadro n.º 3)

a) Aumento y fragmentación de la capacidad productiva global

Al abrigo de la nueva normativa industrial de 1972, todas las firmas (incluida la desaparecida AUTHI) proyectaron importantes aumentos de su capacidad productiva, aunque, salvo en el caso de FORD, se llevó a cabo mediante una desordenada multiplicación de sus gamas de modelos, aprovechando las posibilidades que para llevarla a efecto brindaba la propia legislación y tratando con ello de asegurarse una mayor cuota de partici-

pación en el mercado interno. La fragmentación general resultante del proceso productivo, en comparación con los principales fabricantes europeos, queda ilustrada en los gráficos 3 y 4 donde se han hecho figurar las cifras y volúmenes de producción y exportación de una amplia y significativa muestra de modelos de los distintos fabricantes: en España (1978) y en Europa (1977).

A pesar, por tanto, de que las cifras indicativas de la tendencia de la productividad en el período registran el positivo efecto de las nuevas instalaciones de FORD, los índices de producción por persona empleada

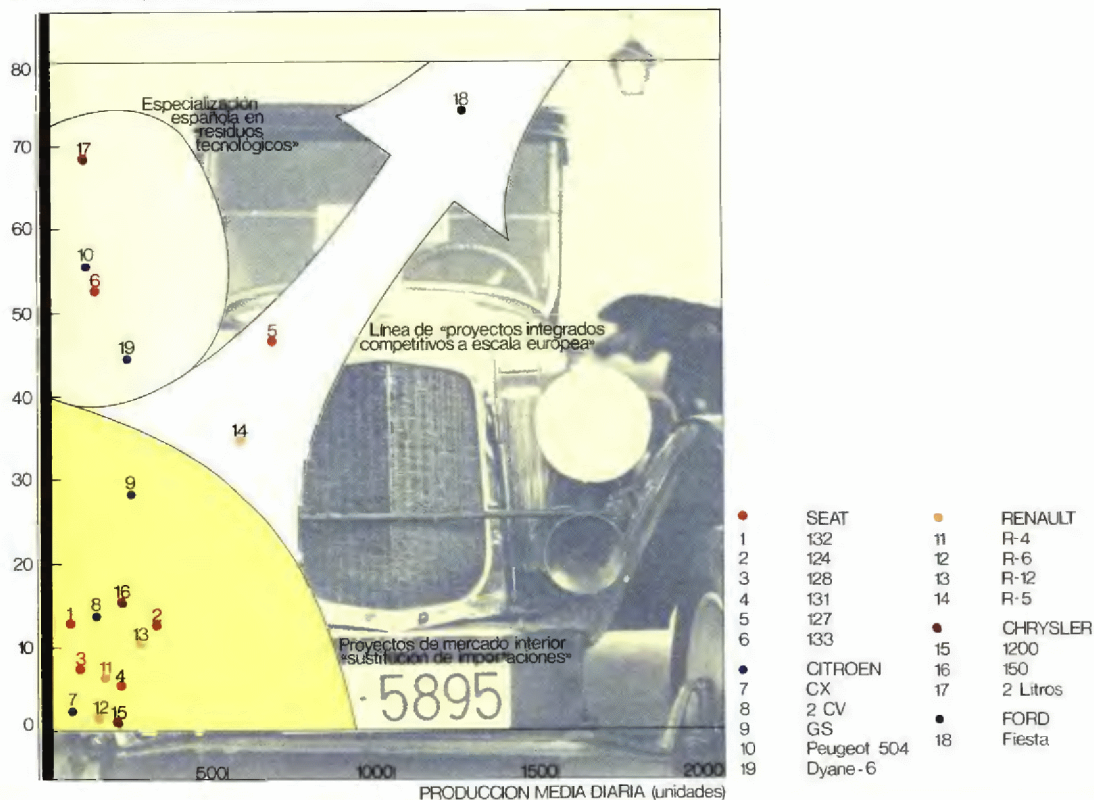
en el sector ofrecen la misma tónica de ritmo limitado y decreciente característico de la época anterior. Para SEAT, en concreto, tales índices pasan a ser claramente negativos, al recibir la desfavorable incidencia de la pérdida de cuota de mercado interno no compensada suficientemente, ni en volumen ni en MIX, por las mayores exportaciones (gráfico 5).

b) Producción y ventas: utilización de la capacidad

Para el conjunto del sector, el importante cambio en la estructura de ventas, registrado durante el período 1974-80, se

**GRAFICO 3.
RELACION ENTRE LA DIMENSION PRODUCTIVA Y LA EXPORTACION DE LOS MODELOS FABRICADOS EN ESPAÑA (AÑO 1978)**

‰ EXPORTACION/PRODUCCION



**GRAFICO 4.
RELACION ENTRE LA DIMENSION PRODUCTIVA Y LA EXPORTACION
DE LOS MODELOS FIAT, RENAULT, PEUGEOT-CITROEN Y VOLKSWAGEN
(1977) Y LOS FABRICADOS EN ESPAÑA (1978)**

% EXPORTACION/ PRODUCCION



●	SEAT	27 y 34	Dyane-6
1	128	25	C-8
2	131	24 y 36	GS
3	124	29 y 37	CX
4	132	26	C-In
5	127	30	Peugeot 104
6	133	31	" 304
7	126	32 y 35	" 504
8	127	33	" 604
9	128	●	CHRYSLER
10	131	38	1200
11	132	39	150
		40	2 Litros
●	RENAULT	●	FORD
12 y 22	R-4	41	Fiesta
15 y 19	R-5	○	VOLKSWAGEN
13 y 17	R-6	42	Scirocco
14 y 21	R-12	43	Polo
16	R-14	44	Passat
18	R-16	45	Derby
20	R-20/30	46	Golf
	CITROEN	47	Audi 100
23 y 28	2 CV	48	" 80

pone de manifiesto al considerar que, en 1980, las ventas en el mercado interno representan ya prácticamente sólo la mitad del total (51 por 100), frente al 78 por 100 en 1973 y el casi 100 por 100 de 1967. Por su parte, las exportaciones de 1980 supondrán el 46 por 100 de la producción anual, frente al 22 por 100 de 1973.

Con todo, este crecimiento de las exportaciones —que se han triplicado en los últimos siete años (gráfico 6)— no ha sido suficiente para compensar la caída en un 11 por 100 de las ventas interiores, por lo que el

coeficiente estimado de utilización de la capacidad teórica instalada, que en 1973 era superior al 90 por 100, en la actualidad no resulta superior al 75 por 100.

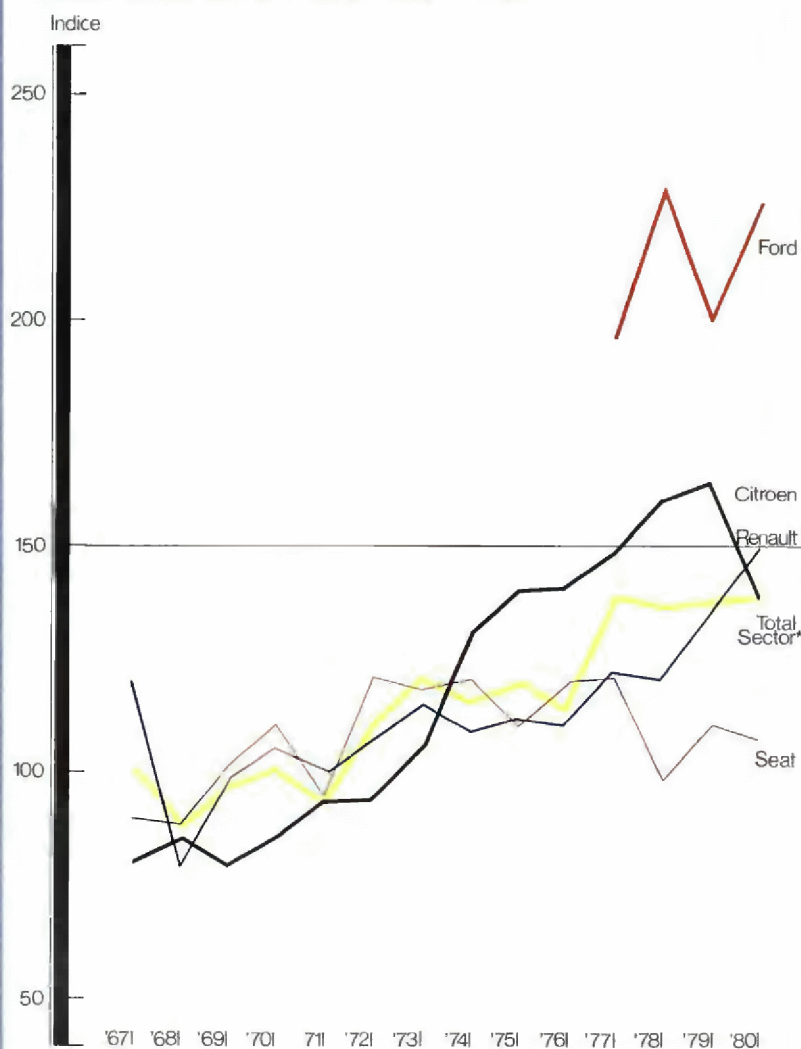
Resulta evidente que esta sensible reducción en la utilización de la capacidad productiva global, unida a la mayor proporción en el MIX de ventas de unas exportaciones muy alejadas en sus precios de los practicados en el mercado interior (cuadro número 4), han contribuido al notable deterioro general de la rentabilidad empresarial y, muy particularmente, en el caso de SEAT, cuyas pérdidas casi equi-

libran en la actualidad el balance global del sector (cuadros números 5 y 6).

Evolución reciente de la política económica sobre el sector

a) La *nueva fiscalidad* del automóvil, vigente a partir del 1 de octubre de 1979 (26 por 100 de Impuesto de Lujo a la adquisición de automóviles de turismo y 25 por 100 (2) sobre las piezas de recambio), ha supuesto un considerable aumento del orden de 4 puntos sobre el precio f.f. en la presión fiscal, ya

GRAFICO 5.
«OUTPUT» HOMOGENEO POR EMPLEADO
(Base total sector año 1967 = 100)



* Plantilla de TALBOT, para turismos, estimada.

muy elevada, que venía sopor-
tando el sector en nuestro país,
en comparación con los princi-
pales países europeos construc-
tores de automóviles (cuadro nú-
meros 7 y 8).

Como cabía prever, este últi-
mo aumento de la fiscalidad a la
compra de automóviles en unos
momentos de baja coyuntura e
inflación, al superponerse tam-
bién a fuertes subidas en el pre-

cio de los carburantes, ha teni-
do unos efectos muy negativos
sobre la demanda interna de
automóviles que, justamente, a
partir de los últimos meses de
1979, experimenta una nueva y
brusca caída que sólo doce me-
ses más tarde comienza a dar
indicios de detenerse.

b) En lo que respecta a *co-
mercio exterior*, los automóviles
—junto con una amplia lista de

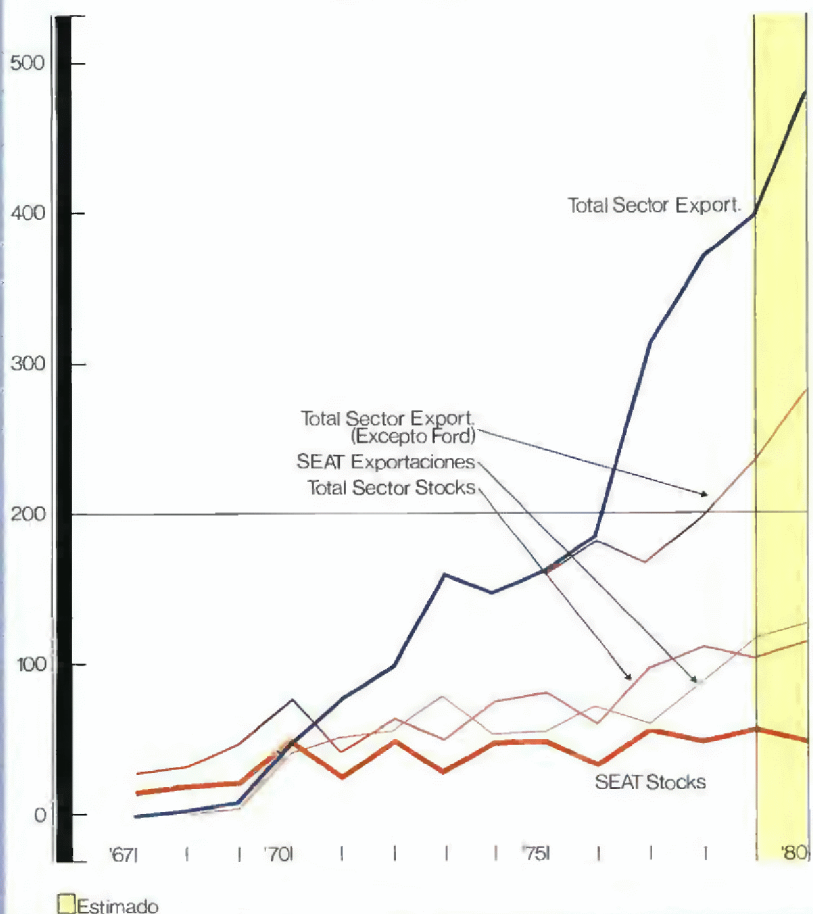
productos hasta entonces igual-
mente protegidos— quedaron
incorporados transitoriamente
desde mayo de 1979 (Resolu-
ción D. G. Política Arancelaria
de 30 de abril) al régimen de
libre importación, siendo afecta-
dos también por la simultánea
*reducción en los derechos aran-
celarios*, sucesivamente prorro-
gada hasta hoy cada tres meses,
en aplicación de la política ge-
neral liberalizadora instrumen-
tada con el doble objeto de hacer
frente a la coyuntura inflacionis-
ta y de aproximación a las con-
diciones exigidas por las nego-
ciaciones de adhesión de España
a la CEE. Como resultado de
estas disposiciones las importa-
ciones de automóviles han al-
canzado, en 1980, un volumen,
todavía modesto, equivalente al
5 por 100 aproximadamente del
mercado interior.

c) También en abril del pa-
sado año (Real Decreto 816/
1979) se procede a una *nueva
ordenación del sector automo-
vilístico*, al objeto de facilitar la
instalación de un nuevo fabri-
cante (General Motors) y permi-
tir a los actualmente instalados
una mayor flexibilidad en sus
futuros planteamientos produc-
tivos en la línea de una mayor
integración con sus respectivas
casas matrices. En este sentido:

- Se marcan unos nuevos lí-
mites mínimos de nacionali-
zación (contenido local) de
la fabricación, globales para
cada empresa y decrecientes
hasta un 60 por 100 para
1984.
- Se posibilita un aumento glo-
bal del 1 por 100 anual en los
límites de participación en el
mercado interno a los nue-
vos fabricantes (FORD y los
futuros) hasta final de 1982
en que se suprimirá toda li-
mitación.

GRAFICO 6.
EXPORTACIONES Y STOCKS DE TURISMOS
(1967-1980)

Miles de unidades



- Se posibilita y facilita (mediante disposiciones administrativas complementarias de comercio exterior) la importación de vehículos y componentes por parte de los fabricantes, dentro de unos determinados límites de saldo comercial positivo y diferente para ambos tipos de empresas (antiguas y de nueva instalación).
- Se mantienen al sector los beneficios de «sector preferente».

En definitiva, se prosigue el mismo tipo de política iniciado en 1972, ampliando notablemente los grados de libertad empresarial, aun cuando no se abandona, en último extremo, la cuasi absoluta *discrecionalidad* característica hasta hoy de la Administración para determinar, en definitiva, las condiciones concretas, plazos y modos de llevar los planes a la práctica.

d) Finalmente, en febrero de 1980, se concede oficialmente al sector la *Libertad de precios*, como culminación a la máxima flexibilidad con que ya durante los dos últimos años se habían

CUADRO N.º 4

RESUMEN ACTIVIDAD EXPORTADORA. AÑO 1979

	S E A T		RESTO FABRICANTES		TOTAL SECTOR	
	Valor o índice	Ratio export/int.	Valor o índice	Ratio export/int.	Valor o índice	Ratio export/int.
A) VALORES, INDICES Y «RATIOS» (% export/mercado interno)						
Facturación (10 ⁶ ptas.)	19.708,9	27,9	62.840,3	38,5	82.549,2	35,3
Unidades export. (10 ³ ptas.)	104,9	58,9	313,3	72,5	418,2	68,6
Precio medio (10 ³ ptas.)	188,0	47,3	200,6	53,0	197,4	51,4
Mix-producto (10 ³ —base 1979)	340,9	85,9	327,5	88,0	330,6	87,1
Indice precio export. (precio interior 1979 = 100)	55,1	55,1	61,2	60,3	59,7	59,0

CUADRO N.º 4 (continuación)

RESUMEN ACTIVIDAD EXPORTADORA. AÑO 1979

	SEAT		RESTO FABRICANTES		TOTAL SECTOR	
	Valor o índice	Ratio export/int.	Valor o índice	Ratio export/int.	Valor o índice	Ratio export/int.
B) % VARIACION S/AÑO 1978						
Facturación (ptas.)	68,7	60,1	2,4	-18,6	13,0	-4,9
Unidades exportadas	40,8	71,2	-1,8	-2,7	6,3	12,3
Precio medio export.	19,8	-6,5	4,3	-16,4	6,3	-15,3
Mix-producto	8,6	2,5	-2,8	-5,8	-0,7	-4,4
Índice precio export. (ptas.)	10,3	-8,7	7,3	-11,2	7,1	-11,4
Índice corregido cotización:						
Dólar	25,7	4,0	22,3	1,2	22,1	0,9
Total divisas comercio ext.	22,0	1,0	18,7	-1,8	18,5	-2,0
Total divisas CEE	17,1	-3,0	14,0	-5,7	13,7	-5,9
Total divisas países desarrollados.	20,1	-0,6	16,8	-3,3	16,6	-3,5

Fuente: Elaboración propia, ajustando los datos de la Dirección General de Aduanas (que no incluyen las ventas en territorios libres de aranceles —mercado canario— ni matrícula turística) a la información sobre dichas ventas de los fabricantes, considerados por éstos como exportaciones a todos los efectos.

CUADRO N.º 5

EVOLUCION DEL BALANCE PRODUCTIVO SEAT
(Turismos y derivados)

	1967	1973	% Δ período	Estimado 1980	% Δ período
CAPACIDAD PRODUCTIVA:					
• Unidades (000)	180 (**)	396 (**)	120,0	440 (**)	11,1
EMPLEO	14.661	30.004	104,7	31.700	5,7
PRODUCCION (000)	158	359	127,2	277	-22,8
CAPACIDAD EXCEDENTE... ..	22	37	-	163	+340,5
VENTAS (000)	150	376	150,7 (+16,6) (*)	270	-22,2 (-4,6) (*)
• Interiores (***)	149	297	99,3 (+12,2) (*)	145	-51,2 (-9,7) (*)
• Exportación	1	79	- (-)	125	58,2 (+6,8) (*)
• Producción/empleo (coches)	10,8	12,0	11,1 (+1,8) (*)	8,7	-27,2 (-4,4) (*)
• Producción/empleo (output homogéneo / empleo)	100,0	131,4	31,4 (+4,6) (*)	115,1	-12,4 (-1,9) (*)
• % cuota mercado interior... ..	46,9	49,4		25,9	
• % exportación/producción.	0,6	22,0		45,1	
• % utilización capacidad	88	91		63	

(*) Tasa anual acumulativa.

(**) Capacidad inicial del año.

(***) Mercado interior = Península y Baleares.

CUADRO N.º 6

RESULTADOS ECONOMICOS

EMPRESA	1972		1977		1978		1979	
	Cash-Flow bruto	% cifra negocios	Cash-Flow bruto	% cifra negocios	Cash-Flow bruto	% cifra negocios	Cash-Flow bruto	% cifra negocios
SEAT	3.740	10,4	3.377	4,0	-7.040	Neg.	-13.773	Neg.
FASA	1.831	10,9	4.736	8,1	4.535	6,2	9.040 (*)	9,6
CITROEN	499	—	2.765	7,8	1.540	3,4	3.238	5,4
CHRYSLER	402	3,4	1.771	4,3	2.321	4,4	1.475 (*)	2,5
FORD	—	—	ND	—	ND	—	13.378 (*)	18,3
							13.358	3,4

(*) Fuente: «Nueva Empresa», n.º 102/103.

CUADRO N.º 7

IMPOSICION ESPECIFICA (*) SOBRE EL CONSUMO

PAISES	Automóviles	Repuestos
Francia	15,73	—
Alemania (R. F.)	—	—
Italia:		
— Hasta 2.000 c.c.	4	—
— Más de 2.000 c.c.	21	—
Reino Unido	8,99	7
Japón (**)	5	—
España	26	10

(*) Cuantía diferencial de los tipos respecto a los generales u ordinarios sobre el consumo.

(**) «Impuesto sobre la adquisición de automóviles», superpuesto al «Impuesto sobre las mercancías», de carácter general.

practicado las subidas dentro del «régimen de precios comunicados» y coherentemente también con la emprendida liberalización de las importaciones.

Cambios en las vinculaciones empresariales

Las nuevas circunstancias creadas por el desencadenamiento de la crisis energética, llevaron —como cabía pre-

ver (3)— con una gran rapidez a un tremendo recrudescimiento de la competencia internacional, como resultado de la mayor uniformidad y tendencia general de la demanda hacia los modelos más ajustados en las distintas marcas. Ello, unido a la caída en la tasa de aumento y a la mayor fluctuación de las ventas, produjo un acusado descenso en los rendimientos del capital invertido, hasta el punto de poner en gravísimos apuros a un gran número de empresas

hasta entonces de reconocida solidez financiera. Ante la amenaza de descenso en los beneficios y, en algunos casos de supervivencia empresarial, los movimientos de concentración tanto en el ámbito interno de cada país como a nivel internacional cobraron un nuevo y decisivo impulso, aun cuando no todos cristalizaron en acuerdos de fusión y/o colaboración en tiempo y forma de evitar el grave deterioro de las estructuras empresariales que se iban gestando, especialmente en Europa, cuya industria, en conjunto, se ofrecía notablemente disgregada, peor dimensionada que la americana o japonesa y con unos niveles de productividad y rentabilidad muy dispares entre empresas y países.

El reflejo en España de tales movimientos, si bien siempre subordinado y a remolque de los acontecimientos extranjeros, no ha sido desdeñable pese a la situación de «discontinuidad» que supone un mercado tan artificialmente protegido como el de nuestro país.

Sin embargo, dentro de una problemática supranacional eu-

CUADRO N.º 8

FISCALIDAD COMPARATIVA SOBRE COCHES USADOS
(IMPUESTOS SOBRE LA VENTA) (*)

(Subrayados los países productores importantes)

PAISES	% IVA	BASE IMPONIBLE	EXENCIONES
Austria	18	Margen beneficio transmisión.	Transmisiones entre particulares.
Bélgica	25	Precio del nuevo con coeficiente reductor, como mínimo.	—
<u>Francia</u>	17,6 (1)	Margen de beneficio del vendedor.	Transmisiones entre particulares.
<u>Japón</u>	5 (2)	Precio de adquisición.	«Impuesto sobre las mercancías» en todas las transmisiones de usados. 150.000 yens en el «Impuesto sobre adquisición de vehículos».
<u>Italia</u>	18/35 (3)	Valor de la transmisión entre comerciantes.	Transmisiones entre particulares y ventas de particulares a comerciantes.
Holanda	18	Valor de la transmisión.	—
<u>Reino Unido</u>	8	Valor añadido operación.	—
<u>R. F. Alemania</u>	13	Valor de la transmisión.	Transmisiones entre particulares.
<u>España</u>	26 (4) 2 (5)	Tablas oficiales de cotización. Tablas oficiales de cotización.	Vehículos de menos de 9 C.V. fiscales. Exentos. 190.000 pesetas en vehículos de mayor potencia y más de dos años de antigüedad.

(*) Debe recordarse que el IVA no es un impuesto «en cascada», por lo cual las cuotas impositivas precedentes son deducibles de las devengadas en operaciones posteriores, a diferencia de lo que ocurre en la imposición indirecta española.

(1) El IVA de coches nuevos asciende al 33,33 por 100.

(2) Impuesto sobre la adquisición de automóviles.

(4) Impuesto sobre el lujo en las transferencias.

(3) Se aplica uno u otro porcentaje en función de la cilindrada del vehículo.

(5) Impuesto de transmisiones patrimoniales.

ropea en la que sólo algún Grupo puede aspirar a mantener su propia entidad sin dificultades claramente insalvables, el objetivo de las empresas españolas no podía ser otro que el de quedar válidamente articuladas en el sistema productivo automovilístico europeo, a través de su integración en el Grupo correspondiente.

En este sentido, los hechos más importantes de la evolución en la estructura industrial del sector pueden ser resumidos de la forma siguiente:

a) Desaparición en 1975 de la firma AUTHI, como resultado del abandono por parte de la inglesa BLMC, presagio de sus propias dificultades

actuales. Solo dos años antes sus objetivos se cifraban en alcanzar una producción de 130.000 coches anuales y una exportación de 50.000 unidades.

b) Instalación de FORD-España (inicia su actividad en octubre de 1976), nacida al abrigo de los planes oficiales de expansión del sector. Con una dimensión productiva inicial (300.000 unidades de un solo modelo) dentro ya de las condiciones de eficiencia y competitividad a escala internacional, consigue rápida y fácilmente el doble objetivo de una cuota de participación del 10 por 100 (límite legal) en el mercado interno y una exporta-

ción del orden del 80 por 100 de su producción.

c) En 1978, en virtud de los acuerdos concertados entre Chrysler Corp. —necesitada de un saneamiento financiero en profundidad por sus dificultades tanto en el mercado USA como en prácticamente todos aquellos otros en que está presente— y el Grupo P.S.A., pasa a manos de éste el control absoluto de las compañías industriales (y más tarde también las de financiación) de que dicha entidad americana era titular en Europa; por lo que Chrysler España pasa a integrarse en el grupo francés, cambiando su denominación, en enero

de 1980, por la de «Automóviles TALBOT, S. A.».

En este caso, las vicisitudes en los vínculos empresariales de tipo internacional se reflejan en la actividad de la firma española, sobre todo en su vertiente exportadora, que disminuye drásticamente en el trienio 1978-80 hasta casi anularse.

- d) Por lo que respecta a SEAT, ésta pasa a hacerse cargo, en julio de 1975, de los edificios e instalaciones de la factoría de Landaben (Pamplona) de AUTHI, mediante acuerdo firmado con esta firma y BLMC. El acuerdo contribuye a resolver el problema socio-laboral creado en la zona, al pasar, en virtud del mismo, a formar parte de la plantilla de SEAT los 1.600 trabajadores afectos a las instalaciones adquiridas por ésta, pero no supone, en principio, ningún tipo de sinergia empresarial vía racionalización de la capacidad de producción ni renovación o innovación en procesos o productos capaz de generar aumentos de mercado.

Por otra parte, la colaboración con FIAT se continúa desarrollando, en el plano legal, dentro de los límites de los convenios de licencia y asistencia técnica, ya comentados, de 1970, manteniéndose en una peculiar fórmula de composición del capital social, muy distinta ya del resto de los fabricantes, que cada vez más va evidenciando sus dificultades para seguir compatibilizando los diferentes intereses económicos tradicionales en juego. En este sentido, ni la minoritaria participación del INI (34 por 100)

podía garantizar un mínimo control del desarrollo del sector en nuestro país en las nuevas condiciones y circunstancias del mercado, ni, por su parte, la participación FIAT (36 por 100) podía asegurar una dirección y gestión con proyección internacional, basadas en la adecuada homogeneidad de objetivos y la unicidad de decisión y responsabilidad.

Finalmente, la presión de los problemas creados lleva, en 1978, a la firma de unos nuevos Acuerdos FIAT-INI, en virtud de los cuales se estipula el paso progresivo de SEAT al control mayoritario de FIAT en 1982, supeditado al cumplimiento de determinadas condiciones de entorno y bajo el objetivo fundamental del mantenimiento de los puestos de trabajo. Sin embargo, sólo un año después como consecuencia tanto de la más desfavorable evolución de la demanda interna, como de las propias dificultades por las que atraviesa la empresa italiana, ésta ha desistido del Acuerdo, permaneciendo en SEAT en calidad nuevamente de socio minoritario y de proveedor de la licencia y asistencia técnica en las condiciones al efecto del contrato en vigor hasta 1985.

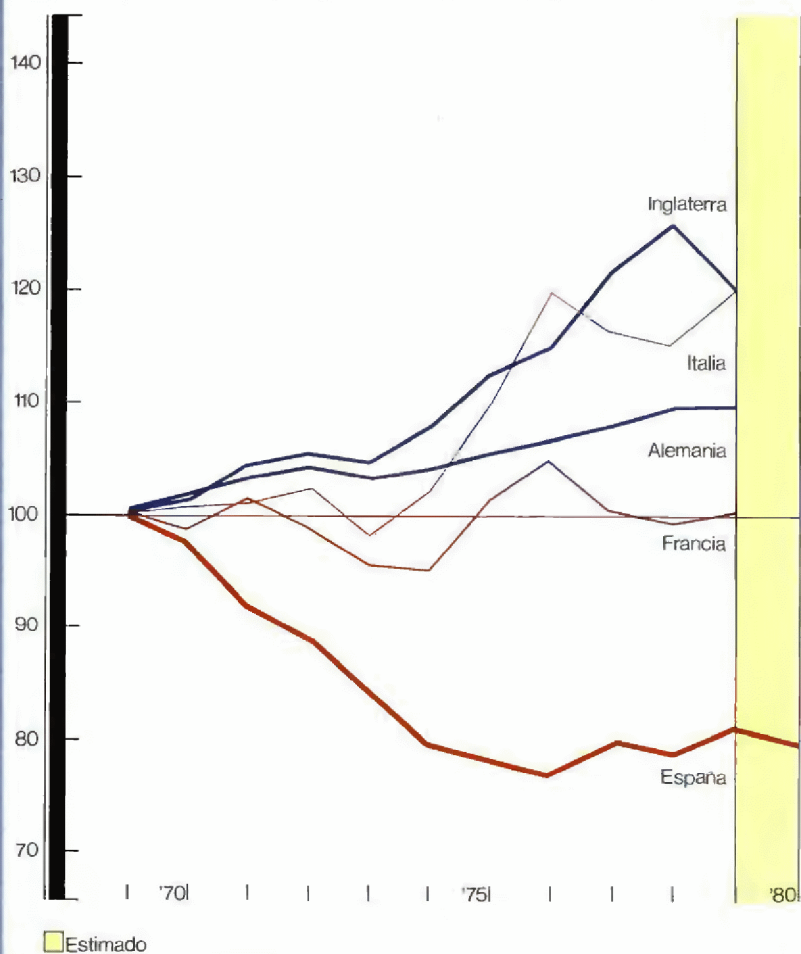
Resumen de la actuación pública en el sector

El análisis del desarrollo hasta el momento presente de la industria automovilística española, muestra hasta qué punto su evolución y situación actual, su heterogénea estructura indus-

trial y, en gran parte, la grave problemática empresarial cara al futuro, han estado marcadamente condicionadas —dentro del modelo de capitalismo intervencionista en que ha tenido lugar el pasado crecimiento económico español— por el papel jugado en todo momento por el sector público. Y ello, en una doble vertiente:

- a) De una parte, como administrador general del sector, mediante una normativa industrial tendente, durante largos e indefinidos períodos de tiempo, a conservar y proteger a ultranza las estructuras creadas sin más horizontes ni objetivos de promoción tecnológica. Asimismo se ha apuntado el desfavorable tratamiento fiscal dado al automóvil y que, sin duda, supone una importante traba a su desarrollo. La misma política, en el plano de la asignación de recursos, se ha traducido en una sistemática subvención, a través del automóvil, de otros medios de transporte, así como en un desarrollo y mantenimiento muy deficientes de la red vial, con inversiones y gastos de reforma y conservación inferiores a la décima parte de la recaudación fiscal ordinaria generada por el sector. Finalmente, la política de control de precios de los automóviles (gráfico 7) ha tenido efectos sumamente perniciosos sobre la rentabilidad de los constructores.
- b) De otra parte, como empresario, a través del INI, en la primera y mayor firma constructora de automóviles del país, ha protagonizado uno de los más ostensibles ejemplos de ineficiencia y pro-

GRAFICO 7. EVOLUCION DE LOS PRECIOS REALES (1) DE LOS COCHES (AL FABRICANTE) EN MONEDA LOCAL (Base año 1969 = 100)



(1) Deflactados por la respectiva tasa de inflación interna.

gresiva desadaptación a las circunstancias del mercado, dejando caer a la empresa en la actual inframarginalidad y planteado un grave problema socio-laboral cuya solución, es obvio que pasa por la propia responsabilidad política y afecta no sólo al resto del sector —con profundas implicaciones para la industria auxiliar fabricante de partes y componentes— sino también al conjunto del sistema financiero e industrial español.

PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA EN EL FUTURO ESCENARIO MUNDIAL

Descartada definitivamente —desde la década de los sesenta— la posibilidad de desarrollo de cualquier línea de fabricación de automóviles en nuestro país en base a factores autóctonos de capacidad técnica y organizativa, las perspectivas de la futura evolución del sector sólo

pueden ser consideradas en función de la capacidad potencial española para atraer hacia nuestro suelo las iniciativas foráneas que, sin duda, se habrán de generar a escala mundial en torno a esta actividad en orden a recomponer su precario equilibrio actual tanto empresarial como geo-político.

Escenario socio-político y económico mundial: principales ejes de referencia para la industria automovilística

a) A medio y largo plazo es impensable una nueva fase de desarrollo económico sostenido en la medida en que no se consiga un adecuado y «disciplinado» proceso para reducir la fuerte dependencia de las fuentes de energía cada vez más escasas no renovables. Y para que ello tenga lugar, la propia lógica económica impone el que los precios energéticos, y especialmente los del petróleo, reflejen dicha escasez a largo plazo, incluso como parte integrante de la propia política de investigación y promoción de fuentes alternativas; sin embargo, se hace necesario, a su vez, un sistema de cambios en los precios que facilite un desarrollo, sin costosos y traumáticos sobresaltos, de la economía mundial. *En cualquier caso, es de esperar la continuación del crecimiento de los precios del petróleo y de una gran parte de las materias primas tradicionales por encima de la media (precios reales).*

b) El escenario tendencial resultante ha de obtenerse, en el mejor de los casos, considerando además la necesidad de evitar, en el plano geo-político, el

recrudescimiento de las tensiones «norte/sur» (para lo que deberán arbitrase fórmulas y programas más efectivos de ayuda y colaboración con los países en vías de desarrollo y del «tercer mundo» en general) y del conflicto Este/Oeste (muy ligado, en parte, a parecidos planteamientos) que *podrían llegar a suponer niveles de proteccionismo comercial o estrangulamientos de suministros básicos cada vez más acentuados.*

c) En este persistente clima general, por tanto, de descenso del crecimiento económico, de elevadas tensiones e inflación y de inestabilidad del sistema monetario mundial, la industria automovilística deberá hacer frente a (4):

- * *Una sensible reducción del potencial de expansión de la demanda de automóviles*, dentro, en general, de una línea de tendencia afectada de mayores coeficientes de incertidumbre y sujeta a fuertes oscilaciones cíclicas en función de la coyuntura económica y las limitadas posibilidades de coordinación de las políticas nacionales.
- * *Nuevos cambios en la estructura de la demanda*, que a nivel mundial tenderá a una creciente «bipolarización» considerando las necesidades y posibilidades, hasta cierto punto radicalmente distintas, que ofrecen las grandes áreas de población todavía submotorizadas y las modernas sociedades industriales y superurbanizadas.
- * *Intensificación de las principales restricciones y limitaciones* provenientes del entorno socio-político: proteccionismo de industrias nacientes en nuevos países, influencia de

organizaciones internacionales y supranacionales sobre el movimiento de capitales y mercancías y, en general, crecimiento de normas y controles sobre seguridad y medio ambiente. Se trata de temas en los que la industria automovilística —sus procesos y productos— se ve, normalmente, más afectada que la mayoría de los sectores económicos.

Nuevas orientaciones estratégicas internacionales

a) En respuesta a estas nuevas condiciones de desarrollo, la industria automovilística está abocada a una búsqueda febril de mayores niveles de productividad y eficacia general, tanto en los procesos de producción y comercialización como, sobre todo, en el diseño y utilización de sus productos; y las vías por las que deberá seguir discurriendo para conseguirlo, pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

- * Mayor dimensión «empresarial» (con umbral en torno a 2.000.000 de unidades a nivel Grupo) y considerables volúmenes de intercambios en partes y piezas.
- * Racionalización máxima de las gamas, con desarrollo de nuevos productos aptos para un máximo de mercados mundiales (*world car*).
- * Y, sobre todo, utilización en rápida progresión de *nuevos productos y tecnologías*, con frecuencia mediante adaptaciones de investigaciones desarrolladas en otros sectores: electrónica, aviación, aeroespacial, química, etc. Este punto, por sí solo, es capaz de definir nuevas potencialidades

y perspectivas a nivel de países y grupos, si se tiene en cuenta la importancia de la eficiencia energética como variable estratégica de esta industria. Eficiencia que exigirá a los fabricantes esfuerzos suplementarios y compromisos de colaboración en el campo de *la electrónica, los combustibles alternativos y los nuevos materiales*, en orden a obtener automóviles de menores dimensiones y peso, reducidos consumos energéticos y mayores niveles de seguridad y control.

b) A nivel de países y grandes grupos productores, existen sin embargo apreciables diferencias en la valoración que puede hacerse de las líneas de adaptación seguidas hasta ahora, así como de sus perspectivas de futuros progresos. Las distintas posiciones de partida (1973) en cuanto a solidez financiera, estructura y cuotas de mercado interior e internacional, nivel tecnológico disponible y potencial (en incubación), flexibilidad productiva y de las estructuras empresariales, grados de colaboración internacional y, muy especialmente, *la propia valoración de las profundas modificaciones inducidas por la crisis* para asumir empresarialmente sus efectos, han determinado, en definitiva, unos diferentes procesos de reestructuración, también con éxito dispar, cuyas principales características y perspectivas, a la altura de finales de 1980, pueden ser resumidas de la forma siguiente:

- * *Estados Unidos*. —El retraso en la plena asunción de los nuevos planteamientos ha llevado a una situación de crisis financiera generalizada (extremadamente grave para Chrysler). Las posibilidades de su-

peración de la misma se basan en su enorme flexibilidad productiva y laboral y en su alto nivel tecnológico y de productividad, puestos ya decididamente al servicio del desarrollo de los nuevos productos más adaptados al mercado mundial (*world-cars*) con los que reconquistar las posiciones perdidas en los últimos años en América y Europa.

* *Europa.* — Con productos inicialmente mucho más ajustados a las nuevas condiciones ha encontrado sus puntos más débiles en su retraso en cuanto a la homogeneidad del mercado y su insuficiente nivel de productividad, integración y colaboración empresarial, lo que ha puesto en grandes dificultades a algunos de sus grandes Grupos nacionales: BLMC, FIAT y PSA; este último al no haber logrado aún las esperadas sinergias en sus recientes adquisiciones a la Chrysler. Se estima que las vías para quedar válidamente articulados en la futura estructura básica productiva mundial —no todos podrán lograrlo con entidad propia— continúan pasando por una aceleración del proceso de concentración empresarial intra-europeo (mayor integración y cooperación productiva y tecnológica), que si bien debería verse impulsado por ulteriores ajustes y perfeccionamientos institucionales hacia un sistema normativo supranacional más homogéneo, en ningún caso sería forzando una política estructural por medio de instrumentos ajenos al mercado (5). Por otra parte, este proceso de convergencia empresarial se verá cada vez más necesitado también de superar las limitacio-

nes continentales y buscar un mayor y más eficaz protagonismo en el ámbito de los acuerdos internacionales de colaboración. Esta orientación está siendo seguida respecto al mercado USA con la reciente potenciación de las plantas productoras de VW y los acuerdos de Renault con el hasta ahora fabricante marginal de Estados Unidos: American Motors.

* *Japón.* — Ha desarrollado hasta ahora la estrategia vencedora tras superar la auténtica «crisis de identidad» que afrontaba al comienzo de los años 70, alejado de los dos grandes mercados mundiales (Estados Unidos y Europa, con más de 10 millones de unidades, cada uno, de demanda potencial) y con unas limitadas posibilidades en su propio mercado y en el entorno inmediato. Para lograr el objetivo de su actual y creciente dimensión mundial ha debido resolver los problemas de una logística complejísima (exportaciones masivamente diversificadas a cualquier continente) y aumentar espectacularmente su productividad, a través, sobre todo, de innovaciones en profundidad de los medios y la organización de la producción, lo que le ha permitido mantener unas altas tasas de empleo en el sector. Cara al futuro, no obstante, a pesar de disponer —con diferencia— de la mejor situación, deberá valorar la posibilidad de un progresivo agotamiento del modelo «exportador puro» (enviando al resto del mundo coches al 100 por 100 japoneses, en tecnología, trabajo y componentes, con excepciones poco importantes de algunas plantas externas

de montaje) en orden a no provocar una excesiva reacción proteccionista en países de elevado y creciente desempleo y abrir nuevos mercados para ayudar a sostener la actividad propia en unas nuevas condiciones de equilibrio. En este sentido, ya se han iniciado movimientos de importancia hacia Estados Unidos (construcción de nuevas plantas) y Europa (acuerdos con la italiana Alfa Romeo y la inglesa BLMC).

* *La industria automovilística en el área socialista* parece orientada también hacia un adecuado dimensionamiento y una elevada productividad, facilitados por el enorme potencial de desarrollo de sus propios mercados y su estabilidad socio-laboral. El importante nivel general técnico y cultural de estos países proporcionará, además, la posibilidad de una creciente independencia tecnológica del sector a medio y largo plazo, lo que sin duda supondría una nueva y no desdeñable amenaza para la industria automovilística occidental, cuando los mercados del área socialista se vean medianamente abastecidos o, por cualquier circunstancia, su industria automovilística sea impulsada a exportar y a incrementar su presencia internacional.

c) Quizás la principal conclusión de carácter estratégico general que para el conjunto de la industria automovilística occidental puede deducirse, es que la misma ha de complementar su obligada reestructuración interna, buscando un nuevo equilibrio a nivel «trilateral» (Europa, Estados Unidos y Japón), desarrollando nuevos vínculos que garanticen, en cada caso, la

mundialización de *inputs* y *outputs*, para adaptarse a las necesidades y posibilidades de múltiples mercados cada vez menos locales y más interpenetrados. En este sentido, y por lo que respecta a los vínculos con los países que empiezan su desarrollo económico, muchos de los cuales prevén programas de industrialización acelerada en base al propio desarrollo automovilístico, habrá que tratar, definitivamente, de abandonar las ópticas nacionalistas para abordar planteamientos, más racionales y coordinados, en base a áreas supranacionales lo más amplias posibles en términos de escala dimensional y complementariedad de las producciones, como única vía para garantizar un sano desarrollo del sector de efectos positivos a largo plazo sobre el conjunto de los respectivos sistemas económicos de los países.

ESPAÑA: PERSPECTIVAS DE MERCADO Y DESARROLLO INDUSTRIAL

1. En la óptica del *corto plazo* (gráficos 8, 9 y 10), como consecuencia de la baja coyuntura económica general y de la agudización de los factores negativos específicos del sector que anteriormente se han analizado, se estima que la demanda interior cerrará 1980 con un nivel del orden de 525.000 turismos, un 10 por 100 inferior al año anterior. La previsión para 1981 (antes del desencadenamiento de la nueva guerra irano-iraquí) era tan sólo de una ligera recuperación, en función del exiguo crecimiento esperado en las rentas familiares y del objetivo necesario, por parte de los fabricantes, de recuperar en

GRAFICO 8. PRECIOS REALES (1) DEL SECTOR EN ESPAÑA

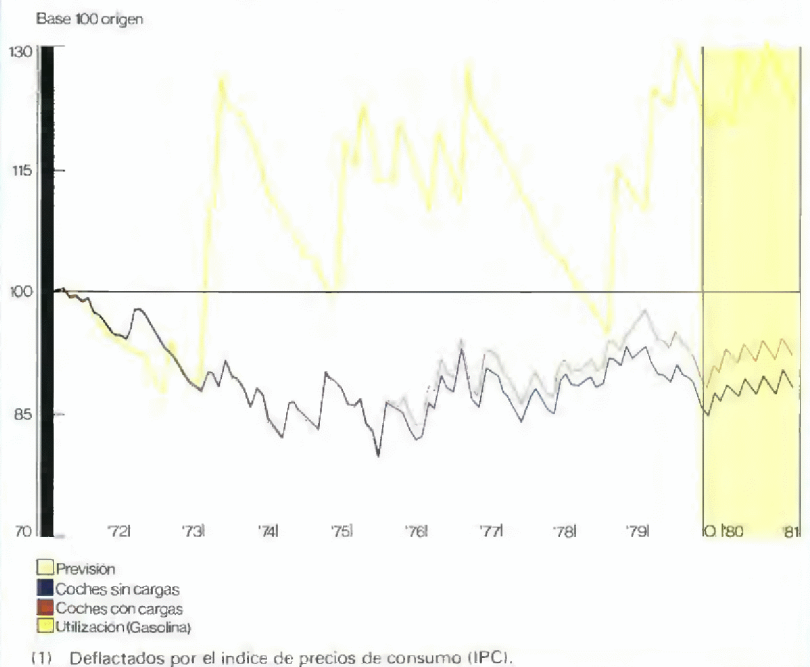
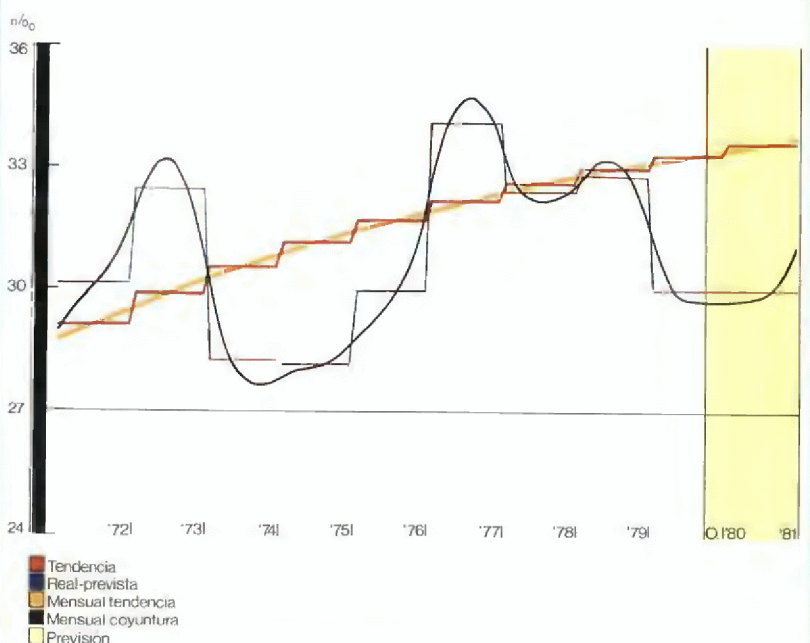
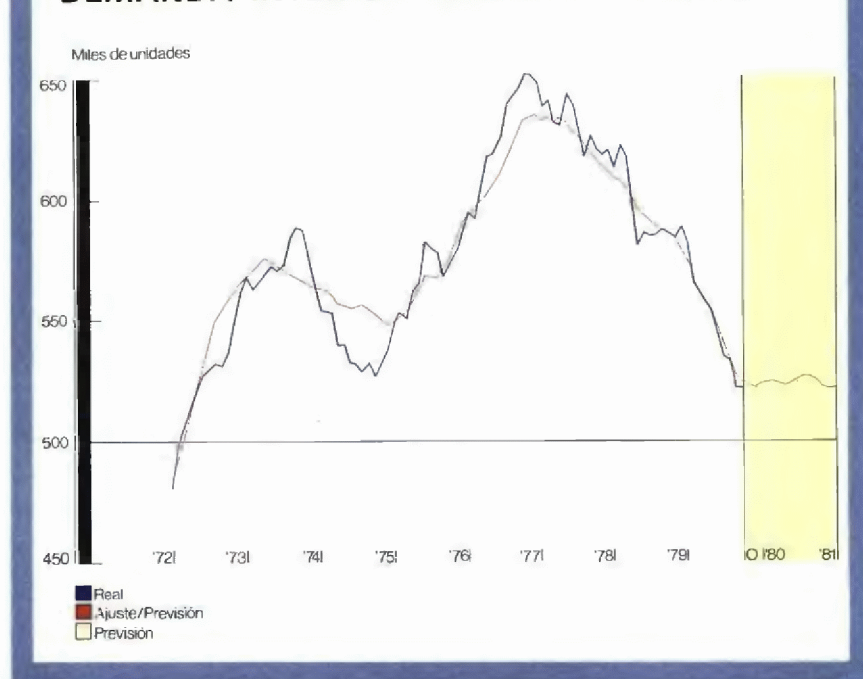


GRAFICO 9. CUOTAS ANUALES DEL GASTO EN COMPRA DE COCHES NUEVOS (TANTOS POR MIL SOBRE CONSUMO PRIVADO NACIONAL)



**GRAFICO 10.
DEMANDA INTERIOR ANUAL DE TURISMOS**



uno o dos puntos porcentuales el nivel real de los precios de los automóviles para compensar el sensible deterioro de los mismos en 1980.

Es obvio que estas perspectivas se verán afectadas —ya lo están siendo— tanto a nivel de país como, muy especialmente, del mercado automovilístico, por los acontecimientos bélicos en la zona petrolífera, siendo muy probable que los incrementos de precios energéticos y de la gasolina sobrepasen en el curso de 1981 los relativamente moderados que se preveían con anterioridad dados los altos stocks petrolíferos que existían y la baja pulsación coyuntural de la demanda internacional. Es muy probable también que, en buena medida, los efectos irreversibles de la guerra —con la destrucción casi total del aparato energético de dos importantes países exportadores de

petróleo— se dejen sentir durante un período de varios años, bien sea a través de unos menores suministros o por vía de precios más altos, al menos, en las cantidades suplementarias de otros miembros de la OPEP.

2. Así, pues, aun partiendo del bajo nivel de motorización de España y admitiendo que el mercado interior está situado en uno de los puntos más bajos del ciclo actual, *las perspectivas para un futuro más amplio* no son muy halagüeñas. A partir de 1982, y sobre la base de un crecimiento económico tendencial del PIB en torno al 3,3 por 100 anual (6) en la hipótesis («neutra») de mantenimiento de los precios reales de los automóviles y de la gasolina, la demanda automovilística española encuentra sus límites más probables —en las condiciones de estandarización y ralentización en el crecimiento del *mix* de-

mandado— en torno a 750.000 turismos (≈ 800.000 , con los derivados comerciales) para finales de la presente década.

Para pensar en volúmenes superiores, serían necesarios «nuevos productos que hagan mercado» —es decir, capaces de permitir una política consistente de abaratamiento relativo de los automóviles— o un cambio sustancial favorable al automóvil en la política fiscal y en la adecuación de la infraestructura viaria.

Para lo primero, supuesta la llegada al país, a medio plazo, de nuevas tecnologías y productos, hay que considerar, no obstante, los límites impuestos por la necesidad de amortización de la importante capacidad excedentaria actual, así como de proceder al saneamiento económico financiero del sector, previamente a poder traducirse en una política efectiva de abaratamiento al consumidor. Y en cuanto a la suavización de la política fiscal sobre el automóvil o la asignación de mayores recursos para adecuación de la infraestructura viaria, queda a juicio del Gobierno el valorar las ventajas que de ello habrían de derivarse.

En cualquier caso conviene advertir que el mercado interior no puede dejar de constituir una base imprescindible para el desarrollo del sector, incluso en el caso de las empresas de más reciente o nueva instalación; y, sobre todo, que el intento de convertir a España, en breve plazo, en un gran exportador de automóviles con *una demanda interior muy contenida supone unas enormes dificultades para la necesaria reestructuración de las empresas más antiguas*, con los negativos efectos que sobre el empleo tendría una «reestructuración salvaje» de un

sector intensivo en mano de obra, no sólo en el proceso productivo principal, sino en la industria auxiliar y en la larga cadena de la distribución, venta, post-venta, mantenimiento y utilización del parque.

3. *Las perspectivas, del lado de la oferta*, dentro del cuadro internacional descrito anteriormente, presentan una problemática muy diferente para cada línea de fabricación, en función tanto de su antigüedad como de las características y situación actual de los vínculos que las unen o relacionan con los procesos productivos exteriores. En este sentido se pueden considerar los procesos siguientes:

- 1) Filiales de las multinacionales americanas (FORD, GM a partir de 1983) cuyas instalaciones «de nueva planta» en nuestro país responden esencialmente a los planteamientos de reestructuración «en origen» de las casas centrales y que representan una capacidad plenamente válida para una producción moderna y exportable en condiciones de adecuada rentabilidad.
- 2) Filiales europeas (francesas más exactamente: Renault y el Grupo PSA: Citroën y Talbot) cuya necesaria reestructuración habrá de dirigirse a lograr su plena articulación en el sistema productivo europeo del Grupo correspondiente.
- 3) SEAT, S. A., de propiedad estatal (INI) mayoritariamente, tras el abandono del Acuerdo de absorción por parte de FIAT, y cuya solución a su grave problemática actual pasa, por tanto, por la directa responsabilidad gubernamental y por las posi-

bilidades de completar con éxito en nuestro país el «esquema trilateral» en perspectiva para la industria automovilística occidental, mediante entrada en la misma de alguno de los fabricantes japoneses.

Atendiendo a la similar problemática —aunque desigual en cuanto a la gravedad de su situación actual— de las empresas más antiguas, la misma se centra en la absoluta necesidad de posibilitar su reestructuración industrial ante las perspectivas ciertas de integración en la CEE y teniendo en cuenta que, muy probablemente, España formará parte de la misma como miembro de pleno derecho a partir de 1983-84 y que hacia el final de la década habrá finalizado el «período transitorio» y las relaciones con los demás países miembros responderán a unas mismas normas de actuación en todos los órdenes.

Durante el período transitorio, al tiempo que desaparecerán

gradualmente los aranceles de productos del sector originarios de los países miembros, se deberá hacer frente también a una sensible reducción de las defensas frente a terceros al tenerse que adoptar la TEC (Tarifa Exterior Común) (cuadro n.º 9).

En tales condiciones desaparecerán, incluso a mayor ritmo, los últimos márgenes para absorción de *extracostes* como consecuencia de una gestión ineficaz o de actividades *infra-dimensionadas*, de donde se deduce que la dimensión de los proyectos a escala de Grupo será el principal parámetro determinante de la supervivencia de las empresas españolas.

En lo esencial, es a estas condiciones y objetivos a medio y largo plazo de integración multinacional a los que deberán subordinarse los objetivos a menor plazo y las «líneas-guía» tanto de la gestión empresarial como de la nueva política industrial y laboral del sector:

CUADRO N.º 9

PROCEDIMIENTO DE APLICACION DE DERECHOS ADUANEROS
(Previsión de calendario de desarme arancelario)

AÑOS	COCHES PROCEDENTES DE LA CEE		COCHES PROCEDENTES DE OTROS PAISES	
	Arancel	Aplicación	Arancel	Aplicación
1980	36,6	160,2	48,9	172,9
1983	36,6	160,2	48,9	172,9
1984	36,6	136,6 (*)	48,9	148,9
1985	29,3	129,3	41,1	141,1
1986	22,0	122,0	33,3	133,3
1987	14,6	114,6	25,6	125,6
1988	7,3	107,3	17,8	117,8
1989	—	100,0	10,0	110,0

Hipótesis de mantenimiento del nivel arancelario establecido por el R.D. 764/1980 hasta la entrada en vigor de los Tratados de adhesión a la CEE.

(*) A partir de 1-1-84, fecha estimada de entrada en vigor de los Tratados, se prevé la desaparición del ajuste en frontera y el ICGI, como consecuencia de la también prevista adopción por España del régimen de IVA.