

Rodríguez Sahagún, ministro "saneador"

AHORA VENDEMOS AL EXTRANJERO EL SECTOR DE LA AUTOMOCION

P. COSTA MORATA

Otro eslabón en la cadena de la "liberalización" de la industria española lo constituye la venta de las empresas de automoción a socios o nuevos "partenaires" extranjeros. Los responsables de la política industrial estiman que la solución del sector pasa por el abandono de la participación española y la integración de las fábricas actuales en las cadenas y la estrategia de las multinacionales del motor.

LA nueva política industrial ha de ser un reflejo de la nueva filosofía intervencionista, dicen en el Ministerio de Industria y Energía. Esta nueva filosofía, que se aplica de forma distinta en cada sector, viene marcada en lenguaje oficial por la adecuación de las estructuras productivas a los tiempos y las circunstancias; en términos más concretos, la actividad del Ministerio se dirige a "sanear" la industria española según convenga en cada caso a los intereses que marcan la pauta de la "adecuación". Para ello, el sector público se ve sometido a curiosas actuaciones (distintas, bien es verdad) según un modelo de intervención imposible de definir, pero que responde a una degradación más en el proceso de subsidiariedad que lo caracteriza desde su entrada en la industria a través del Instituto Nacional de Industria.

En la siderurgia, el papel de la Administración ha sido el de proceder al derribo por "obsolescencia" de las plantas con participación pública, permitiendo la salida cómoda de la participación privada. Puede decirse que la demanda de productos siderúrgicos, en el futuro, estará fundamentalmente atendida por la producción y la presencia del sector privado, es decir, de Altos Hornos de Vizcaya y otros.

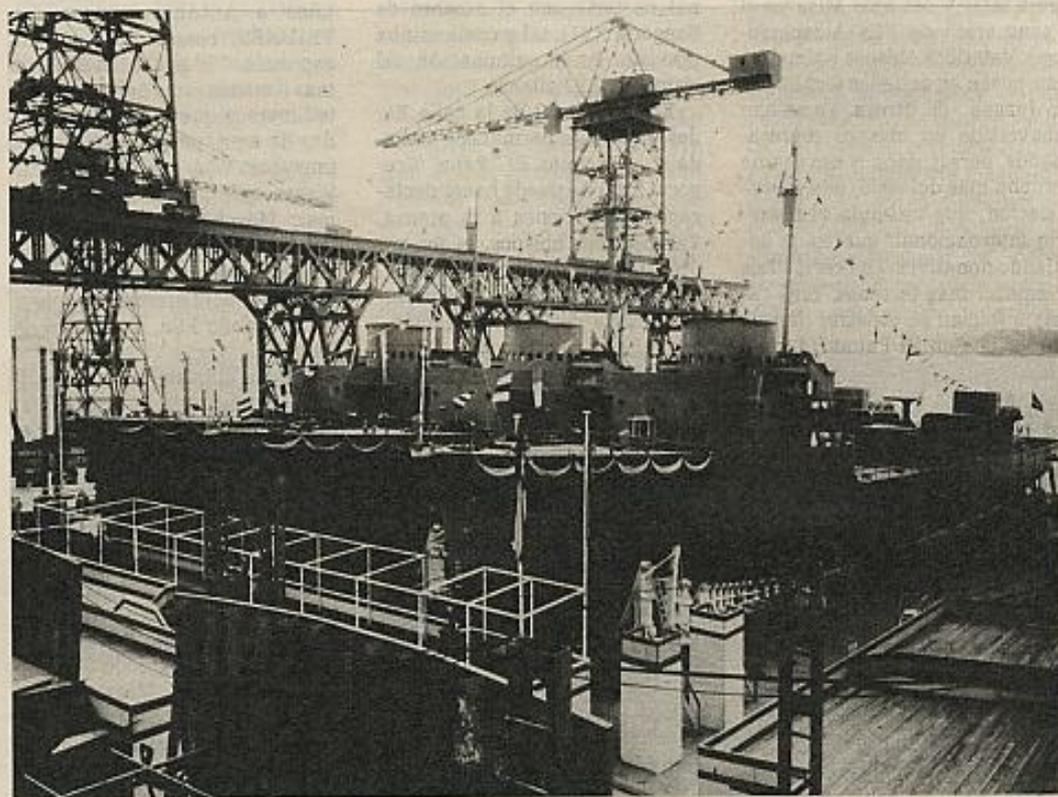
En la construcción naval, la recesión se ha traducido en un espectacular visado al paro de miles de trabajadores. Como la participación del Estado ya era mayoritaria, no ha habido intereses privados que proteger en especial. El "saneamiento" pretendido se ha traducido en mejo-

rar la situación del capital privado, cargar sobre las espaldas del INI las plantas marginadas (caso de la siderurgia) y proceder a la "regulación de empleo" en el sector naval.

La estrategia de la exportación desde lejos

Se acusa ahora, con razón, a los responsables de la industria-

jando en sus justos términos el triunfalismo de las cifras de los años pasados. Naturalmente, estas correcciones a la actividad industrial se están planteando dentro de unas premisas —signo

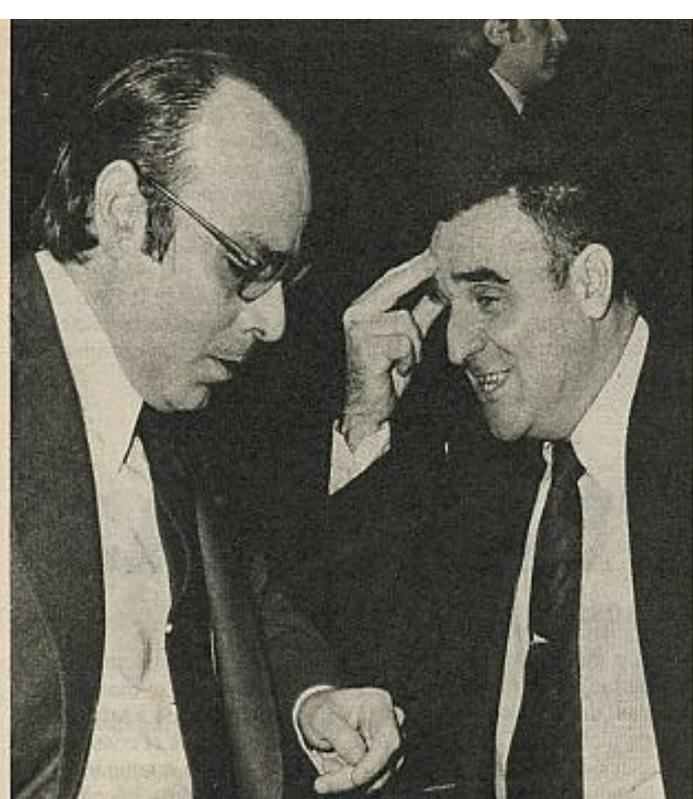


"Hay que internacionalizar nuestras industrias", decía en París Rodríguez de Sahagún. Debíó decir: Internacionalizaremos aquellas que sean apetecidas por las firmas multinacionales y nos "comeremos" con resignación aquellas que no quiera nadie. La "internacionalización" ha sido el proceso inverso al seguido en la siderurgia; sin embargo, sí ha sido el recurso para "salvar" la industria automovilística. Recordémoslo: metodología distinta al canto.

lización española de los años 60 de haberse aprovechado de la mano de obra barata, la energía barata y los privilegios crediticios para impulsar el sector. Como todo ha cambiado, parece buscarse la justificación a las nuevas iniciativas en el alejamiento de los estilos del pasado. En realidad, el papel que juegan los nuevos responsables es el no muy vistoso de "rebajar" el famoso crecimiento español mediante un proceso inverso que, de contabilizarse, acabaría de-

de los tiempos— que probablemente, a medio plazo, habrán de ser recusadas y tachadas de erróneas por, a su vez, otros equipos de "saneadores", y así sucesivamente.

La participación del Instituto Nacional de Industria en Seat (34 por 100), Enasa (45 por 100) y Mevosa (67 por 100) se considera en este momento que es excesiva y que debe reducirse, en términos relativos, con la finalidad clara y expresa de dejar estas firmas en manos de socieda-



El "saneamiento" oficial de la industria española conduce exclusivamente a la rentabilidad garantizada del capital y no a la realización de una política industrial con imaginación. A la izquierda: Astilleros de Ferrol. Sobre estas líneas: el ministro de Industria, Rodríguez Sahagún, con Abril Martorell.

des de envergadura internacional. Negociaciones con los socios extranjeros (Fiat participa con el 31 por 100 en Seat y Daimler Benz con el 26 por 100 en Mevo-sa) se vienen celebrando desde hace tiempo, así como con otros grupos extranjeros, máxime desde que la crisis y sus repercusiones han ocasionado la inflexión en el optimismo de este sector. Ahora es el INI, apoyado en las directrices de Industria y Energía, el que ofrece su participación, entonando el *mea culpa* de la deficiente gestión, la descapitalización, la dependencia tecnológica, etc.

Dejando salir tranquilamente al capital extranjero de la siderurgia y llamándolo en la automoción, la Administración estima que va por el camino de la "aproximación a Europa", del incremento de la productividad y de la mejora de las estructuras productivas. Cuando pone como única condición de relieve, para la compra por las firmas extranjeras, el respeto a la mano de obra empleada actualmente hace demagogia sin convencer: la industria automovilística, una vez en manos privadas y extranjeras, va a experimentar una contracción en los efectivos humanos más que notable, por la lógica de la rentabilidad, deshe-

cha ya en los países de origen, que es ni más ni menos lo que argumentan aquí los enajenadores de ocasión.

Curiosamente, nuestra industria automovilística experimentó un "boom" impresionante en los primeros años 70 por —se decía— la aproximación al Mercado Común y la exportación a este área. Ahora experimenta una convulsión —de consecuencias negativas, al menos, en cuanto a empleo— inversa y se asegura que hay que enfocarla con la perspectiva de nuestra integración en Europa...

Pero interesa plantearse cómo la industria de la automoción resulta interesante a los grupos internacionales que, generalmente, acusan una apreciable regresión de actividad. ¿Por qué interesa Seat a Fiat, por ejemplo? Antes de nada, tengamos en cuenta que Fiat, ante la invitación española, está poniendo condiciones, aprovechándose de su posición ventajosa. Y Fiat quiere participar en la producción de vehículos industriales ligeros (es decir, en Mevo-sa), además de obtener tratamiento legislativo favorable. Se va a repetir el proceso de "desarme" ante la participación extranjera que ya se dio al comienzo de la etapa cuyas consecuencias sufrimos ahora.

La estrategia de las firmas multinacionales del automóvil, en la que quieren incluir nuestros dirigentes económicos la industria española del ramo, consiste en una **racionalización política y geográfica** de sus plantas de cara a la exportación hacia mercados que van a mantener la demanda o van a iniciarla: en nuestra región, se trata del Próximo Oriente y Norte de África, más que de Europa. Como existen plantas numerosas en la Europa Comunitaria, que van a tener que seguir funcionando, el asentamiento en Europa solamente va a producirse a cambio de garantías que incluyan el mantenimiento de los desniveles salariales y —algo más importante todavía— la prolongación del **pacto social** necesario a la estabilidad de la producción. Nuestro acercamiento entusiasta a la Comunidad tiene un precio, por supuesto.

¿"Sanear" es hacer política industrial?

Las tareas actuales del Ministerio de Industria y Energía se concentran intensamente en esta "racionalización" que exige el señuelo europeo. De momento, las iniciativas van por **buen camino**, si del sector industrial y del capital privado hablamos. Pero la creación de desempleo con la sustitución por **nada** o por **promesas** de nuevas industrias tales como informática o electrónica (de baja mano de obra, gran dependencia tecnológica y penetración extranjera) no va a ceder si se siguen aplicando las directrices de esta **nueva política industrial**, como ha dado en llamarse al proceso de saneamiento emprendido.

El núcleo del nuevo crecimiento (el "potencial", que llaman ahora) se piensa que puede estar situado en torno a la **productividad** y la **tecnología**, elementos ambos íntimamente vinculados al desempleo y que suponen un estadio de desarrollo que exige independencia política y técnica (la alternativa es un modelo Hong-Kong o Singapur) y que parece que Europa nos ofrece como regalo para que la aproximación la realicemos sin reticencias.

Solamente la CEE va a perder, en los próximos ocho años, unos

100.000 empleos en el sector de la automoción. Resulta difícil creer que se van a respetar los más de 30.000 puestos de trabajo de España, manteniéndose la tónica de recesión del automóvil en Occidente (con respecto a tendencias pasadas). El pacto de la futura "regulación de empleo" en la automoción va a ir implícito en las negociaciones para vender la participación nacional en las empresas de **Seat** y **Enasa**, sobre todo.

La verdad desnuda y cruda es que difícilmente puede reconocerse que, con este "estilo" se haga política industrial con visión de futuro, aun a corto plazo. Todavía está por demostrarse que, industrialmente, sea conveniente para el país entrar íntima y decisivamente en la estrategia de las multinacionales, sean del motor u otras. La centralización en decisiones y en producciones que estas firmas practican hacen muy difícil velar por los intereses nacionales. Pero cuando, como en 1977, España produce casi un millón de automóviles de turismo, con un incremento del 31 por 100 con respecto al año anterior y crisis generalizada del sector, la "vocación" exportadora (un tercio de la producción) ganada poco a poco se convierte en una trampa sin salida, en una necesidad irremediable de pactar, llevando las de perder, con los imperios automovilísticos europeos o americanos, que hacia tiempo sabían que caería **madura** la invitación española.

El "saneamiento" oficial conduce exclusivamente a la rentabilidad garantizada del capital, pero no implica que **eso** sea hacer política industrial, que exige necesariamente dosis de imaginación a las que no estamos acostumbrados. La "reconversión" pretende asegurar los mismos beneficios, con métodos circunstanciales, a los que ya los recibieron con **aquel otro** modelo de crecimiento, ahora denostado. Y en cuanto al tema de la participación fugitiva del INI en el sector de los automóviles, tendremos en resaltar el papel del Estado en el asunto, que ha pasado de **vanguardista** y **autóctono** a enajenador y chapucero, derrumbándose en toda amplitud ante la perspectiva de la entrada en Europa, entrada ante la que habrá que ofrecer algunas capitulaciones más. ■