

LA GUERRA DEL AUTOMOVIL HA COMENZADO

RAMIRO CRISTOBAL

LOS grandes mastodontes del automóvil están intranquilos. Las recientes subidas del petróleo van a hacer más cruenta aún, si cabe, la anunciada guerra. En un reciente —y dramático— trabajo publicado por la revista "L'Express" se dice textualmente: "La industria del automóvil se encuentra en vísperas de una guerra mundial. Esta será larga y habrá 'muertos' entre los ejércitos dispersos de la vieja Europa". Ahora, tras los acontecimientos de Irán y la reunión de Kuwait, los antedichos "muertos" se van a multiplicar.

Como es el caso, sin ir más lejos, de la casi totalidad de la industria española del automóvil, a la que ha bastado una caricatura de liberalización para que dé con sus huesos en el suelo. Seat, por

ejemplo, que reunió a la prensa la semana pasada, ha tenido que confesar su indefensión ante el futuro. Sus pérdidas, que serán anunciadas dentro de un mes en su Junta General, redondean la bonita cifra de 10.000 millones de pesetas en 1978. Se esperaban unos 3.000 millones en números rojos, con los cuales se encontraban incluso moderadamente satisfechos los propios "capos" de la Fiat, allá en Turín. Habrá que ver cómo toman ahora la cosa.

La ofensiva americana

Alfred Sauvy ha dicho que, en realidad, el automóvil no es más que un subproducto del petróleo. Esta afirmación, demasiado limitada en términos generales, es absoluta-

mente cierta para el período de entreguerras. Precisamente el momento en que las grandes multinacionales del petróleo comienzan a funcionar en todas las partes del mundo. Es la época en que los americanos optan por los grandes "paquebotes" cómodos y ostentosos, pero con un terrible consumo de combustible. Esta era del despilfarro tuvo su fin definitivo en 1973.

A partir de ese año, el automóvil, por primera vez en su existencia, se convierte en un producto autónomo que es necesario comercializar. Es el momento en que Ford, General Motors, Chrysler... piensan en una nueva estrategia, cristalizada en el coche pequeño de bajo consumo. Por otra parte, una Ley de 1975 —Corporate Average Fuel Economy— establecía

un gasto máximo de 8,6 litros de media, a los 100 kilómetros, de todos los vehículos vendidos para 1985.

No es, desde luego, el mercado americano (un automóvil por cada dos personas) donde irán a parar fundamentalmente estos pequeños coches, que producirán por millones las multinacionales americanas. Su mercado estará en el continente europeo y en los países en vía de desarrollo, que es donde se planteará la gran batalla del futuro. Claro que esta "standardización" del automóvil va a causar un gran daño a la industria japonesa, por ejemplo, que coloca actualmente más de millón y medio de coches anuales en América, y lo mismo puede decirse para los europeos. Cuando los americanos quieran sustituir sus automóviles



por otros de menor tamaño y gasto, lo harán con marcas propias.

Un buen bocado: España

Con 150 automóviles por cada 1.000 habitantes (312 en la RFA, 308 en Francia, 283 en Italia...), un aceptable nivel de desarrollo y una relativa paz laboral, España es no sólo un buen mercado potencial, sino, más aún, una excelente plataforma productiva. Bastará que los Gobiernos UCD vayan quitando trabas legales y fiscales para que se pueda hablar de "paraíso" de las multinacionales.

Aun con todas las cortapisas actuales, Ford ha conseguido arrancar un buen pedazo al mercado español. Un 11,3 por 100 del total de coches vendidos no es nada despreciable, y menos aún el 27,9 por 100 de Renault y el 24 de Peugeot-Citroën-Chrysler. El caso de Seat es inverso: de controlar el 54 por 100 en 1971 ha pasado a tener solamente el 37,8 el pasado año.

Por lo demás, Ford quiere



La continua subida de los precios del petróleo impone a las grandes compañías productoras de automóviles cambios fundamentales en su política. Así, la Ford, General Motors, Chrysler... piensan en una nueva estrategia, cristalizada en el coche pequeño de bajo consumo.

de 4,5 millones de automóviles, y de ellos, más de dos millones están en Sudáfrica. En Asia, con un total de 22,4 millones de automóviles, casi 18 millones y medio están en Japón. En China, con una población de alrededor de 900 millones de habitantes, sólo hay 30.000 automóviles. En América del Sur no llegan a 14 millones el total de automóviles, y en los países socialistas europeos, la URSS incluida, no hay más que 11 millones de turismos. América del Norte, con 118 millones de coches, y Europa Occidental, con 88 millones, están próximas a la saturación, si exceptuamos a países del Sur, como España, Grecia y Portugal, que son mercados potenciales y lugares idóneos para las multinacionales. Sus relativamente bajos salarios y sus altos índices de paro facilitan la tarea. Una vez más, pues, se comienza la conquista de las colonias. Conducir los países en desarrollo hacia el neocapitalismo es fundamental. Sin consumo, el automóvil no es nada, y, viceversa, el consumo o una gran parte de él gira en torno del automóvil.

Pero el momento es especialmente grave para las multinacionales, y los medios para remontar la crisis han de ser, asimismo, especiales. Las inversiones de las corporaciones van a ser impresionantes. Para Jacques Lombard, presidente de Citroën, "será el acontecimiento más importante de los próximos diez años", y Roger Martin, presidente de Saint-Gobain-Pont-à-Mousson, añade: "Los medios puestos en marcha son fabulosos".

En este duelo de gigantes, la industria española, crecida entre el proteccionismo franquista, ha sucumbido. El sector del automóvil ha pasado en un tiempo record a manos extranjeras. Siguió el mismo camino de la industria farmacéutica y de la mayoría de la alimentaria y de la del turismo. Ahora quedamos en espera de la Banca extranjera. Dentro de unos años hablaremos. ■ Fotos: RAMON RODRIGUEZ.

ampliar y General Motors pide sitio. Fiat, como ya es sabido, va a adquirir un paquete mayoritario de Seat, pero ahora, en cambio, quiere tener de socio al INI y no comprar su parte, como se dijo en principio. Es más seguro y más serio. Sus intenciones, como las de los dos grupos franceses, son las mismas: construir menos modelos y series más amplias. Sus peticiones eran también unánimes: lograr una normativa legal que quite aranceles. Y precisamente en el Consejo de Ministros de hace dos semanas se aprobaba el Real Decreto de ordenación del sector del automóvil, que quedaba como póstuma herencia del anterior titular de Industria, Rodríguez Sahagún.

La conquista de las colonias

Con cifras de 1977, en toda África había poco más

