

# Automóvil: un sector en crisis

**C**ASI parece un sacrilegio: por que se está diciendo nada menos que la industria del automóvil ya no es rentable, que las empresas se están descapitalizando. Que con una producción de 700.000 coches al año, la primera industria española, la que ha dado a la estructura económica y a las calles del país la imagen del desarrollo, de la modernización, gana menos de lo que gasta. ¿Estamos ante una batalla dialéctica, en la que expresiones como las anteriores forman parte de una demagogia que sirve para apoyar intenciones concretas o, por el contrario, la crisis económica ha llegado tan al fondo que está atentando contra la solidez íntima del sector más punta de la industria?

Sin llegar a los extremos de un país como Italia, en el que la industria automovilística ha sido el eje sobre el que ha girado todo el desarrollo industrial que se ha producido desde el principio de los cincuenta, en España su papel ha sido y es decisivo. La automoción, apoyada, pero menos de lo que se cree, por el turismo, explican la fiebre de la construcción de carreteras y más tarde de las autopistas de peaje, el desarrollo de la industria de obras públicas y de la maquinaria para realizarlas: de una manera muy directa varios centenares de millares de trabajadores más dependen de la suerte del automóvil.

Y es difícil dilucidar cuál es su futuro. De un lado están las impresiones que señalábamos al principio. De otro, la fiebre de rumores que apuntan al próximo establecimiento en España de nuevas firmas extranjeras: la General Motors americana, la Mitsubishi japonesa, la Volvo sueca, son algunas de las empresas cuyos nombres han sonado en los últimos tiempos. Pero vayamos a los datos.

La progresión de la industria, desde el punto de vista de la producción y las ventas, se acelera a partir del comienzo de la década de los setenta: López de Letona declara sector preferente a la industria del automóvil y se empiezan a trazar las previsiones de producción para el futuro; el acuerdo de instalación de la Ford impulsa a los números hacia arriba: se fabricarán 850.000 coches en 1976, 1.100.000 en 1977, 1.300.000 en 1978 y 1.450.000 en 1979. Para esa fecha se exportarán 511.000 turismos al extranjero. Todas las

euforias están permitidas, y si el sector ha sido determinante del crecimiento económico registrado hasta el momento, lo va a ser mucho más en el futuro. Paralelamente se promociona la construcción de autopistas de peaje; la inversión extranjera y la tecnología para la fabricación de vehículos, España convertida en plataforma de exportación al continente; el apoyo financiero del exterior y el negocio del siglo para la Banca le está reservado a los promotores de autopistas.

## LA SUBIDA DEL PETRÓLEO

Pero algo da al traste con todas esas esperanzas: la crisis del petróleo, que sirve de pórtico a la crisis económica mundial golpea duramente al sector. Primero son las exportaciones, prácticamente desapareciendo en los casos más señeros, como el de Seat, las que se ven afectadas: el encarecimiento de la gasolina, las restricciones y la disminución de los ingresos de la población determinan una reducción de la demanda europea, donde se encuentran los principales clientes de los coches españoles. Un factor adicional, importantísimo en el caso de Seat, que es la prime-

ra firma española, agrava la situación: la Fiat italiana que hasta el momento ha reservado ciertas parcelas del mercado a su pseudofilial española olvida esos privilegios aquejada también de una importante crisis; y Seat se queda sin redes de comercialización: los peli-gros de la total dependencia de poderes situados más allá de las fronteras nacionales aumentan el desconsuelo y hacen aún más imprevisible lo que puede ocurrir en el futuro. El año 1974 y buena parte de 1975 es de crisis generalizada en el sector. Porque a la reducción de exportaciones se va uniendo, con la retrasada entrada en la crisis por parte de España, una reducción de la demanda interior; los sucesivos aumentos del precio de la gasolina ayudan a este descenso de las ventas: los fabricantes llegan a acumular hasta 100.000 vehículos en "stocks".

Todas las previsiones se vienen abajo. Y de los 1.450.000 coches previstos para 1979 se baja a los 900.000 e incluso menos; se retiran los proyectos de inversión elaborados por los fabricantes: las nuevas plantas pasan a los archivos hasta mejores tiempos. La empresa más pequeña del sector,

Authi se ve obligada a desaparecer. Se rompen todas las conversaciones para las entradas de nuevas firmas. E incluso se empieza a rumorear —luego esto no se confirmará— que Ford reduce el ritmo de montaje de sus instalaciones en Almusafes: es la crisis.

En 1974 se construyen 705.000 coches, casi 50.000 menos de los previstos por los más optimistas. Y eso que, según distintas opiniones, los fabricantes agravaron sus dificultades con una falta de visión que les llevó a mantener los ritmos hasta ya muy entrados en la crisis, provocando un impresionante y tal vez innecesario aumento de los "stocks". Las cifras finales para 1975 dieron un total de 696.124 vehículos, un 1,3 por ciento menos que en 1974. Seat fabricó 328.806 unidades, Fasa-Renault 192.759, Citroën 92.783, Chrysler 66.855 y Authi en su último año de existencia 15.121. Pero, y a pesar de esa reducción —que no sólo hay que verla en relación con el año anterior sino en relación con las previsiones que antes mencionábamos— en los últimos meses de 1975 se empieza a notar una cierta recuperación en la producción, debida tanto a las mejores perspectivas de ventas tanto en el interior como en el exterior, mejoras desde luego no espectaculares.

Esta lentísima recuperación se mantiene en los primeros meses de 1976: hasta septiembre se habían producido cerca de 530.000 unidades. Se habían vendido cerca de 423.000 en el interior y se habían exportado 123.000, con lo que los "stocks" acumulados se habían reducido en 17.000 unidades. Los más cualificados exponentes del sector opinaban que se había salido de la crisis, aun cuando todavía no se había entrado en una fase plenamente expansiva. La inauguración de la Ford en Almusafes y la aparición de los primeros Fiesta en las carreteras españolas era un nuevo toque de optimismo. Las cosas parecían estar volviendo a su cauce.

Y es precisamente en ese momento cuando las noticias que señalábamos al principio aparecen por doquier. Seat —que a pesar de facturar 55.808 millones de pesetas en 1975, sólo obtuvo unos beneficios de 62 millones y no pudo repartir dividendos— perderá cerca de 350 millones en 1976; Fasa



Los precios son la única palanca que se puede accionar a falta de una nueva política que redimensione los objetivos del sector.



En España el papel de la industria automovilística es decisivo: miles de trabajadores dependen directamente de ella.

Renault, se dice, incrementará sus pérdidas de 331 millones registradas en 1976. Citroën, la empresa que mejor librada ha salido de toda la crisis debido a sus especiales circunstancias de plena integración en la casa matriz francesa y al relativo éxito de alguno de sus modelos, mantendrá sus resultados de 1975, y Chrysler, podrá mejorar los suyos, aunque su éxito sea debido más a otras producciones de la firma que a los automóviles.

#### PRECIOS LIBRES

Para los fabricantes, las causas están claras: las limitaciones de precios impuestas a los modelos de mayor producción —utilitarios y gama media, los vehículos de lujo y los deportivos tienen un régimen de precios libres—, impiden el beneficio de una situación en que todos sus costes han aumentado: las materias primas, los componentes del vehículo, los costes salariales, la Seguridad Social y la energía. Es necesario, por tanto, establecer un sistema de precios libres para los automóviles. El presidente del XI Salón Internacional del Automóvil, Miguel Cabré Listosella así se pronunciaba en la Inauguración

del salón, a finales del pasado mes de octubre: "El sistema de precios autorizados está rebasado por la realidad y hay que ir hacia la libertad de precios, vigente ya en casi todos los países de Europa".

John J. Riccardo, presidente de Chrysler aseguraba a principios de octubre: "Nuestra cuenta de resultados no es buena. La inflación y la devaluación de la peseta han incidido desfavorablemente sobre nuestros beneficios. El continuar viviendo para una empresa de automoción es difícil con escasos beneficios". "Esperamos que los precios condicionales sean una medida transitoria —declaraba Luis Villar, director comercial de Seat hace escasas semanas—. Como en estos momentos tenemos congelados los precios de la gama baja, vendemos el 124 más bajo que lo que tendría que ser".

Más tajante fue Sánchez Cortés, el presidente de Seat, en la presentación a la Junta General de la sociedad del ejercicio 75: "Para sobrevivir Seat necesitaría subir los precios sin que las alzas estén limitadas". Apoyando sus peticiones, los fabricantes aducen que España

es el único país de Europa en el que los precios de los automóviles han subido menos que el coste de la vida. Que, además, en términos comparativos el coche español es el más barato de Europa (el modelo utilizado para el análisis comparativo es el Seat 127, que se vende, bien en versión Seat o Fiat en casi todos los países europeos, y el precio utilizado para la comparación, en el caso español, es el del catálogo).

Para los fabricantes, de otro lado, las últimas medidas del Gobierno pueden agravar la situación. Primero fueron los aumentos del precio de la gasolina —o de la fiscalidad sobre el combustible más exactamente— y el aumento de los impuestos de lujo sobre la adquisición de coches, que pasaba de un 20 a un 22 por ciento para los coches de mayor cilindrada y del 16 al 17,6 por ciento para los más pequeños. Los fabricantes consideraban que ello provocaría una retracción de los compradores, por el aumento de precio que para ello se verificaría, mientras que al tiempo iría alejando las posibilidades de un aumento de los precios de los vehículos en favor de los fabricantes:

frente a las necesidades de aumentar los ingresos del Tesoro, cuyas arcas se encontraban casi exhaustas a finales del verano, el Gobierno no se lo pensaba dos veces.

Un nuevo hecho, que ha provocado una increíble guerra de comunicados y desmentidos se ha producido la última semana en relación con el tema: la posible subida del seguro obligatorio del automóvil, hecho que vendría a añadirse a los dos anteriores y que actuaría en idéntico sentido que los mismos. A la hora de escribir estas líneas, la última noticia es que el Ministerio de Hacienda no subirá los seguros, mientras la Junta Superior de Precios no aprueba la subida. Es de señalar que fue el propio Ministerio, a través de la recién creada Dirección General de Seguros, quien facilitó a las compañías la lista de los nuevos precios del seguro y quien inició toda la polémica.

¿Qué va a pasar con el precio de los coches? La batalla por el precio es pan de todos los días en los últimos años. Subida tras subida, y van muchas desde que se desencadenó la crisis, los fabricantes se quejan de su escasa cuantía y reanudan las presiones para una nue-

## GERONTOLOGIA

Se ha parado a pensar que una inmensa mayoría de personas, cuando, por lo avanzado de su edad, les llega la hora del "nitero", están como desorientadas y apagadas. Ya no parecen las mismas. Y, de hecho, no lo son. La intensa actividad que han llevado a lo largo de su dilatada vida ha hecho mella en sus cuerpos y carácter. A este fenómeno se le conoce más familiarmente por el nombre de la "tercera edad". Es cuando la persona se siente marginada de la sociedad. De esta sociedad a la cual ha pertenecido y a la que, todavía, quiere y debe pertenecer.

## La tercera edad

Es en la "tercera edad" cuando un determinado tipo de enfermedades hacen su aparición. La arteriosclerosis, la atrofia de distintos órganos vitales, los problemas cardíacos y circulatorios, próstata, menopausia, trastornos de carácter... serían innumerables si los tuviéramos que citar todos. Sin embargo, estas enfermedades no nos aquejan entonces porque sean exclusivamente características de "esa" edad. Los sufrimos generalmente ya de mayores, porque son el reflejo del tiempo sobre nuestras espaldas y porque, a menudo, no le prestamos a nuestro organismo la atención que se merece.

## Piénselo

Hoy usted aún es joven y nada le aqueja, pero, ¿y mañana? Día tras día estamos acumulando la enorme tensión que representa el ritmo vertiginoso de la vida moderna y, a veces, por ello, pagamos un precio muy alto. No dese embalsar el futuro por el que hoy está luchando. Mañana usted puede ser feliz igual que ahora y puede tener la misma vitalidad. La diferencia: sólo unos cuantos años más, y haber escuchado nuestros consejos.



## SI SU CUERPO YA TIENE MAS EXPERIENCIA QUE JUVENTUD...

El Centro de Termalismo Helio Marino con una vasta experiencia, adquirida a lo largo de más de diez años,

en la aplicación de la Talasoterapia indicada para todas aquellas afecciones locomotoras de origen neurológico, reumático y post-traumático, ha extendido este tratamiento con el más notable de los éxitos, a otras especialidades como: reumatismo, obesidad, recuperación de la condición física y revitalización gerontológica, entre otras.

Para ello hemos elegido la Residencia Marie, edificio anexo al Centro de Termalismo Helio Marino, rodeada por un frondoso parque de pinos y junto al mar Mediterráneo.

Su privilegiada situación hace de esta tierra, escasa en lluvias y con un cielo radiante de sol la mayor parte del año, una de las más apreciadas para el descanso y para el relax. Su clima registra una temperatura ambiental media de 12º entre los meses de Noviembre a Marzo, en ocasiones la máxima de España. El Centro de Termalismo Helio Marino, está abierto todo el año.

## TALASOTERAPIA

La Talasoterapia es una Ciencia, casi tan antigua como el mismo hombre. Pero, es en la Cultura Helénica y a través de sus tres épocas, Griega, Alejandrina y Greco-romana, cuando ésta y otras terapias parafarmacológicas cobran su mayor auge. Consiste en utilizar el agua del mar y su clima con fines curativos. La Talasoterapia se utiliza de forma integral, con todos sus agentes naturales: el clima marino, agua de mar, algas y fodos marinos y piscinas con agua de mar caliente, son, entre otros, los tratamientos base para un tipo concreto de dolencias y enfermedades, como la obesidad, el reumatismo y la gerontología.

Una revisión médica completa, con la exacta valoración de los resultados obtenidos, es efectuada a cada uno de los pacientes, tanto al empezar la Talasoterapia como una vez finalizado el tratamiento.

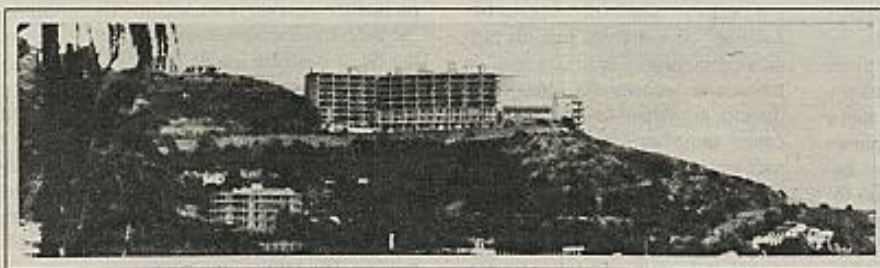
Las revisiones médicas y los tratamientos que de ésta se derivan, son efectuados por personal altamente cualificado y experto en Talasoterapia. Asimismo, todos los tratamientos físicos y de Talasoterapia se realizan en el mismo centro de termalismo Helio Marino.

## El personal facultativo

Personal Médico Especializado. Doctores en Medicina y más de trescientas personas tituladas, entre las que figuran: Fisioterapeutas, Enfermeras A.T.S., Auxiliares de Clínica y prescritos por Médicos Especialistas en Reumatología, Dietética, Cardíología, Recuperación Funcional, etc... son los expertos que ponen todos sus conocimientos profesionales al servicio general de los pacientes. La total garantía de miles de casos resueltos satisfactoriamente, entre personas de las más diversas edades y nacionalidades, ha puesto al Centro de Termalismo Helio Marino en la órbita vanguardista mundial de la Talasoterapia.

## Soluciones que aporta

La Talasoterapia está especialmente indicada para los problemas Geriátricos. Su técnica trata básicamente de retrasar el envejecimiento del individuo, con lo cual, éste no llega a sufrir los problemas de "tercera edad", con cuidados y tratamientos científicos, hidroterapia, gimnasia y un régimen sano y equilibrado.



## Instituto de Talasoterapia Residencia MARIE y CENTRO DE TERMALISMO HELIO-MARINO

Si desea recibir más información, escribanos: Centro de Termalismo Helio Marino, Benicassim (Castellón) Teléfono: 30 04 50. Telex 65552.

## Automóvil:

va alza. El Gobierno, con mayores o menores retrasos y aceptando todo o parte de las subidas pedidas, ha venido cediendo en esta dirección. Pero el momento actual es distinto: el automóvil es, en las intenciones de los Ministerios interesados, uno de los productos que habrán de figurar en la lista de productos en régimen de precios vigilados, cuya publicidad habría tenido que hacerse a partir del último Consejo de Ministros, en el que numerosas fuentes daban como seguro que se iba a tratar el tema.

No se sabe si la oposición de los fabricantes de automóviles —y no olvidemos que la firma más beligerante en este terreno, Seat, es del INI, mayoritariamente— a que sus productos figuren en la lista o la preocupación por temas de mayor urgencia (entre los que podría figurar la controversia que posiblemente han suscitado las declaraciones de Martín Villa sobre el referéndum) o cuáles otras razones han determinado que una lista que parecía cantada no se publique. Lo cierto es que los fabricantes han ganado con ello un tiempo en el que podrán seguir presionando. El resultado final no está previsto, pero la capacidad de presión de los fabricantes, entre ellos multinacionales de primerísima fila, es importante y conocida.

### CRISIS PROFUNDA

En estos términos se sitúa el problema. Pero hay ciertas reflexiones que hacer. En primer lugar habría que pensar en la profundidad de la crisis del sector, cuyos datos más descolantes hemos descrito: ¿en qué medida la crisis del automóvil no está íntimamente ligada a la superación del modelo de crecimiento económico iniciado a partir de 1959 sobre la que tantos especialistas han coincidido? El bajo nivel de motorización existente en España —número de vehículos por habitante casi la mitad que la media europea— habla de las enormes posibilidades que todavía tiene el sector; pensar, por tanto, en su desaparición sería una locura. Pero los tiros podrían ir en otra dirección; el problema de presencia extranjera, mayoritaria en tres de las cinco fábricas y total en el aspecto tecnológico, se planteó en toda su crudeza a lo largo de la crisis. Y precisamente las fábricas más afectadas fueron las que dependían directamente de la comercialización de sus ventas en el extranjero de la casa filial, sin que és-

ta fuera mayoritaria en España. El problema de la buena gestión también se ha planteado en numerosas ocasiones: el mantener el ritmo productivo en un momento, año 1974, en el que todo indicaba que las ventas iban a descender motivó enormes polémicas que incluso llegaron al terreno de las negociaciones de Seat con los trabajadores en el convenio colectivo; era una de las primeras ocasiones en que los trabajadores ponían en cuestión la gestión de la empresa.

Los propios accionistas de la primera fábrica del país —hasta el extremo de que muchos creen que Seat es un sinónimo de la industria del automóvil— llegaron a dudar de la capacidad de gestión de la dirección de la firma, y aun cuando las tensiones no se manifestaran abiertamente en la última Junta General, sí que traslucieron de alguna manera.

Entre unas previsiones de crecimiento de la industria, previsiones que, a la luz de lo ocurrido, se ha visto que eran casi fantásticas, y la realidad del encarecimiento de los costes, a corto plazo no queda más que una solución: subir los precios. Como dato digamos que Seat habrá pagado 1.800 millones de amortizaciones en el presente ejercicio, lo cual evidencia la importancia de sus compromisos: las superoptimistas previsiones han llevado a inversiones que ahora pueden demostrarse innecesarias, y eso que algunos proyectos inicialmente aprobados han sido más tarde archivados: el caso de la fábrica Seat en Zaragoza —que pensaba ocupar a una plantilla de más de 9.000 trabajadores— es el más explicativo tal vez.

Desde la lógica de los hechos consumados, y a la falta de una nueva política que redimensione los objetivos del sector, así como su funcionamiento e incluso la dependencia exterior, los precios son la única palanca que se puede accionar. Es una política de parches, inevitable de otro lado, pero que no soluciona los problemas reales: las cosas han cambiado mucho para la primera industria del país y ella misma tiene que cambiar. Es necesaria una decisión política para ello. Y mientras no se produzca, los precios seguirán subiendo: y aun cuando las cifras comparativas proporcionadas por los fabricantes sean exactas, no hay que olvidar que otros análisis demuestran que el coche español es el más caro de Europa... en el número de horas de trabajo necesarias para comprarlo.

Lo único que cabe decir es que la política de congelación de precios voluntariamente defendida por el Gobierno puede ser otra vez más desechada por la realidad: las tensiones reales se imponen. ■ CARLOS ELORDI

# QUARTZ

## la técnica electrónica más avanzada al servicio del público español



# POTENS

RELOJ SUIZO