



---

# **Universidad de Valladolid**

**Facultad de Ciencias  
Económicas y Empresariales**

**Grado en Administración y Dirección  
de Empresas**

**FASA-Renault ante el proceso  
de integración en la CEE  
(1977-1982)**

Presentado por:

***Enrique Porro Herrero***

*Valladolid, 29 de Junio de 2015*



## ÍNDICE

1.INTRODUCCIÓN.....	1
2. CONTEXTO HISTÓRICO.....	2
2.1. Antes de 1977.....	2
2.2. 15 de junio de 1977 .....	7
2.3. 10 de febrero de 1978 .....	8
2.4. 5 de febrero de 1979 .....	9
2.4.1. Del 5 de febrero al 8 de septiembre de 1980 .....	10
2.4.2. Del 8 de septiembre al 28 de septiembre de 1982.....	11
3. FASA-RENAULT Y LA CEE .....	14
4. CONCLUSIÓN.....	31
5. BIBLIOGRAFÍA.....	33



## 1. INTRODUCCIÓN

He elegido el trabajo de FASA y el proceso de integración de España en la Comunidad Europea ya que este año se cumple el treinta aniversario de su entrada y me parecía interesante estudiar la situación político-económica de España en esa época, los problemas, tanto internos como externos, de cara a la adhesión y la importancia de la industria como uno de los motores de la economía española y en particular el caso FASA

Se ha seleccionado una época concreta (1977-1982) encuadrada en el primer gobierno democrático para que la investigación se adecuara al tamaño requerido en un Trabajo de Fin de Grado. No obstante, en la segunda parte, relativa a la propia empresa, se ha ampliado la búsqueda hasta la entrada en la CEE para ofrecer una visión completa sobre algunos aspectos que despuntaban en el primer momento y así completar el proceso de integración.

En esa época España caminaba hacia una transición esperada por la mayoría de los ciudadanos, la cual establecería una democracia en España con su posterior modernización, ya que tras la crisis del petróleo en 1973 había una necesidad imperiosa de realizar reformas, las cuales debían producirse antes de que la Comunidad las impusiera para poder firmar el tratado de adhesión, que con el mismo, España se consolidaría como un país democrático a la altura del resto de los países europeos.

Además esta empresa, establecida en Valladolid en 1951, dio lugar a un salto de calidad a Castilla y León, tanto económica como culturalmente. Supuso un impulso para la comunidad en cuanto a la creación de puestos de trabajo, reduciendo la tasa de paro y por la gran cantidad de inversiones realizadas, con las que estuvo a la cabeza del sector automóvil en tiempos de crisis.

También mencionar como factor importante de estudio la planificación empresarial en esos años de cara a la integración, ya que las empresas de dicho sector salían de una época autárquica y tuvieron que adaptarse rápidamente a los cambios requeridos por la Comunidad Europea. Cada empresa adoptaría un modelo diferente de cara al cambio, unos con mayor y otros con menor acierto.

En cuanto a la metodología utilizada, he realizado una revisión bibliográfica sobre el tema, especialmente del apartado referido al proceso de entrada de España a través de libros como *“Veinte años de España a Europa”*, de Raimundo Bassols o *“España en el Mercado Común. Del acuerdo del 70 a la Comunidad de los Doce”*, de Antonio Alonso.

También a través del catálogo “Almena” de la UVA con obras como *“FASA y el 4/4: así comenzó todo (1951-1958)”* y *“La transición en Valladolid 1974-1982: de las huelgas de FASA al Mundial de Fútbol”*, las cuales trataban diversos aspectos pero no de una manera suficiente la internacionalización de la empresa, por ello he buscado dos aspectos: el proceso político institucional y la propia empresa, en los cuales está dividido el trabajo.

Por otro lado, he revisado artículos de la hemeroteca de periódicos digitales a nivel nacional, como *“ABC”* y *“La Vanguardia”*, y a nivel regional, *“El Norte de Castilla”* desde 1979 a 1993, en los que encontré bastante y buena información. Igualmente me informé acerca de la revista de la empresa, *“Rombo”*, y la *“Hoja informativa de la empresa FASA-Renault”* en los cual no se trataba el tema de la adhesión en profundidad sino más bien todo aquello concerniente a gamas de vehículos, empleados y deportes de motor.

## **2. CONTEXTO HISTÓRICO**

### **2.1 ANTES DE 1977: IMPOSIBILIDAD DE ENTRAR EN LA COMUNIDAD POR MOTIVOS POLÍTICOS. ACUERDO ECONÓMICO PREFERENCIAL DE 1970**

Todos los españoles querían la entrada en Europa, la cual exigía libertad y democracia, pero con tiempo. En cambio, Europa lo quería rápido. Había que aportar pruebas claras de democratización, sino no se entraría en la CEE. Desde el régimen franquista se lanzaban campañas en las que instaban a la importancia de España como cabeza del renacimiento del Viejo Continente, difundiendo la cultura española en el mundo. Para ello, *“la europeización de España pasaba por la españolización de Europa”* (Martín de la Guardia y Pérez, 2012, p. 121).

El 20 de enero de 1976 se reanudan las negociaciones, paradas el año anterior por la muerte de Francisco Franco y las últimas ejecuciones del franquismo, como la del anarquista Puig Antich. Estos hechos sirvieron de argumento en el debate del Parlamento Europeo que advirtió al Gobierno español en el sentido de que " *la repetida violación de los derechos humanos y la falta de respeto hacia las minorías constituían un obstáculo para el acceso de España a la CEE*" (Martín de la Guardia y Pérez, 2012, p. 124).

El nuevo Gobierno de la monarquía se marcó como objetivo un acercamiento constante y progresivo hacia la Comunidad Económica Europea.

Del 8 de Enero al 13 de Abril de 1976, José María de Areilza, ministro de Asuntos Exteriores, visitó las nueve capitales comunitarias con unos propósitos bien definidos como señala Bassols (2007):

- a) Mostrar que España tenía un programa de reformas de cara a una futura democracia, que cuando se cumpliera, solicitarían la adhesión
- b) Olvidar el objetivo de creación de un área de libre comercio entre ambas partes, que debía ser sustituido por la negociación de adhesión
- c) Que el Acuerdo Económico Preferencial de 1970, por el cual España tendría un trato preferencial en comercio, una reducción de los aranceles en un 30% para productos españoles, liberación de los productos españoles de cualquier obstáculo contingentario y con reducciones en algunos productos agrícolas, siguiera regulando las relaciones comerciales entre la CEE y España.

En cuanto a la postura de los países miembros, como señala Raimundo Bassols, el estado alemán apoyaba a España, pero desde la sombra, tenía interés por entrar en el mercado industrial español que estaba en expansión y por ser consumidor de productos agrícolas españoles. Solo ponían una condición: si no había democracia, no había apoyo, postura similar a la de Luxemburgo y Bélgica.

Francia en principio apoyó la futura adhesión de España, pero en el futuro fue el gran obstáculo para la integración de España poniendo grandes exigencias en cuanto a desarmes industriales y a las concesiones agrícolas.

Holanda, que siempre había presentado oposición a la vinculación de España con Europa, dio luz verde a la solicitud de adhesión, posición que también tomó Dinamarca, ya que al igual que Alemania, estaba interesada en la industria y los productos agrícolas

Gran Bretaña también apoyó a España, independientemente del problema de Gibraltar. Irlanda e Italia por su parte no dudaron en estar a favor de España en este proceso.

Tras el viaje del ministro Areilza, la reacción comunitaria fue que la adhesión se negociase, ratificase y firmase en un plazo de cuatro años, plazo a contar desde la fecha de la solicitud de adhesión.

El 26 de abril de ese mismo año, Leopoldo Calvo Sotelo, ministro español de Comercio, tomó el cargo de José María de Areilza.

La Comunidad, con el pretexto de que debíamos presentarnos a la adhesión con buen espíritu y buena conducta, pretendía introducirnos en la segunda etapa del Acuerdo Preferencial de 1970, pero los servicios españoles actuaron con antelación e impidieron la salida del proyecto de mandato, el cual hubiera entorpecido el camino hacia la integración.

El 30 de junio de 1976 se aprobó por el Consejo de Ministros el proyecto de ley de reforma política. Ese mismo día Arias-Navarro dimitió. Este proyecto permitió instaurar una democracia con partidos políticos, con sus libertades de asociación, reunión y expresión. Al mes siguiente Adolfo Suárez es designado nuevo presidente del gobierno y se comprometió a convocar elecciones generales antes del 30 de junio del año siguiente.

Tras estos trascendentales cambios se retomaron las relaciones con la CEE, pero hubo unas cuantas piedras en el camino. Ahora la entrada de España no era incómoda por el régimen político sino por razones económicas en cuanto a los intereses de otros países como Francia o Italia en temas de agricultura, pesca o vino. Según estos países, la entrada de España a la CEE representaría para Francia el trastorno político y económico más importante desde la creación del Mercado Común.

En este punto, con Raimundo Bassols como embajador ante el Mercado Común, conviene detenernos ante los temas más importantes de cara a la adhesión, según él mismo narra en su libro de memorias, Bassols (2007):



a) Adhesión a la CEE: era el objetivo principal, la solicitud de integración española tropezaba en el ambiente comunitario con tres preocupaciones:

- a. Institucionales: si el gobierno de la comunidad era difícil con nueve países, ¿cómo sería con doce?
- b. Financieras: exigencia de ayudas a Grecia, Portugal y España que recaerían sobre los países ricos.
- c. Técnicas: preocupación comunitaria por las incidencias de la agricultura de Grecia, España y Portugal.

Pero España tenía sus razones de peso para querer incluirse en la CEE:

- a. Políticas: España, con la reciente reforma de ley para instaurar la democracia, garantizaba el ejercicio de las libertades y el respeto a los derechos humanos.
- b. Económicas: el 48% de las exportaciones que realizaba España era a Europa, así como el 30% de las importaciones y el 41% de las inversiones en el extranjero.

La parte del proceso de integración relativa a las reducciones arancelarias mutuas se realizó a través del acuerdo de 1970.

Mientras España no se integrase, las exportaciones hacia Europa sufrirían restricciones, especialmente en el sector agrícola.

Sectores industriales punteros excluidos del FEDER.

Las industrias en crisis (siderurgia y textil) no tenían medios financieros, reglas de competencia y protección exterior.

- c. Sociales: 900.000 españoles vivían en la CEE privados de los derechos comunitarios de los trabajadores.
- d. Jurídicos: adopción reciente de una legislación moderna y eficaz.

b) Pesca: era el problema más recurrente. España era una gran potencia pesquera desde hace siglos, pero en sus costas no había pesca en gran cantidad, ni muchas veces de las calidades requeridas. Tradicionalmente se pescaba en mar libre, pero eso se acabó. El hecho de que los antepasados de los armadores españoles hubieran pescado en aguas que pasaron a la soberanía de un país tercero por acuerdo

internacional no era base suficiente para una discusión entre países con los mismos intereses (Marruecos y los Estados comunitarios). España se quedó por tanto con una flota que no podía amarrar sin que provocara graves problemas económicos y sociales, por lo que solo podían pescar en las aguas permitidas, importar o desguazar los barcos. En 1977 la Comisión Europea extendió y fijó límites de pesca en 200 millas para los países de la CEE con costas en el Mar del Norte y el Atlántico Norte y un límite entre seis y doce millas un derecho exclusivo para los países ribereños.

España estaba en contra alegando que no se les podía pedir que abandonasen sin más zonas históricas de pesca a países que las habían utilizado durante siglos y que como dentro de poco España iba a presentar la solicitud de adhesión, era ilógico abandonar las aguas comunitarias, suponiendo graves daños para la flota y armadores.

Todas las negociaciones llegaron a buen puerto firmando el acuerdo-marco en 1980 en el que se disponía que anualmente se negociasen las condiciones de pesca de España en las aguas comunitarias con crecientes restricciones y exigencias.

- c) Extensión del acuerdo de 1970: la no extensión introducía perturbaciones en el objetivo global de la integración en la CEE. Tres días antes de la presentación de la solicitud de adhesión, el 25 de julio de 1977, España y la Comisión Europea quedaron en que para que la situación de extensión del acuerdo no entorpeciera la solicitud, habría que pasar por tres fases:
- a. Extensión recíproca entre España y los tres últimos miembros (Gran Bretaña, Irlanda y Dinamarca) de las concesiones arancelarias del acuerdo.
  - b. Adaptaciones técnicas de las concesiones no arancelarias y otras concesiones económicas.
  - c. Mantenimiento del “*stand-still*” aplicado por Gran Bretaña, Dinamarca e Irlanda hasta finales de 1977.
- d) Siderurgia, textiles y calzado: la siderurgia en 1975 en la CEE estaba en crisis, por lo que aplicaron nuevas normas por parte de la Comisión

Europea: cuotas máximas de fabricación para el primer trimestre de 1977 y que los países terceros auto limitasen sus exportaciones a la CEE.

España no estaba a favor de la auto limitación ya que eso comprometería a sus industria, rama de primera importancia en la economía española.

En 1979 se llegó a un acuerdo de exportar 900.000 toneladas, 100.000 menos de las que iba exportando años anteriores y reduciéndose en los años siguientes a 850.000 y 732.000 respectivamente.

En cuanto a textiles y calzado, a finales de 1977, la CEE firmó con países terceros acuerdos cuyo objetivo era regular las exportaciones a la CEE, cuya producción estaba amenazada por la competencia de países suministradores a bajo precio.

## **2.2 15 DE JUNIO DE 1977: PRIMERAS ELECCIONES DEMOCRÁTICAS / 28 DE JULIO DE 1977: PETICIÓN DE ADHESIÓN DE ESPAÑA A LA CEE**

El 15 de junio de 1977 se convocan elecciones generales que ganan UCD. Este nuevo gobierno pide la entrada de España en la CEE a través de la solicitud de adhesión el 28 del mes siguiente, en la que sería la segunda ampliación de la CEE con la entrada de Portugal, Grecia y España.

Gran Bretaña, Alemania u Holanda eran partidarios de nuestra entrada en la CEE, en cambio, otros como Francia ponían, cada vez que se daba un paso, un obstáculo para su ingreso, resumido en la sentencia “Portugal sí, España no” (Bassols, 2007, p. 273). Antes eran cuestiones políticas y ahora económicas, ya que nuestra agricultura era muy competitiva con la del sur de Francia, al igual que las industrias siderúrgicas, automovilística y de astilleros.

Según recoge Bassols (2007) Henri Simonet, vicepresidente de la Comisión Europea, esta postura del Estado francés se debía a que en marzo de 1978 había elecciones en Francia y no querían perder votos de los agricultores. Aunque en realidad fue una excusa, Francia nunca quiso que España entrase en la Comunidad.

Con la incertidumbre de si algunos países pretendían imponer dilaciones en el proceso de integración de España hasta que se resolvieran algunos aspectos

de la política agraria comunitaria, Adolfo Suárez, aconsejado por su ministro de Asuntos Exteriores, Marcelino Oreja, visitó las 9 capitales europeas.

Mientras tanto, Grecia hacía la guerra por su cuenta y pretendía separarse de España en cuanto a la integración. Veían que los problemas en la agricultura retrasarían su entrada en la CEE, por lo que querían entrar ellos primero y que España resolviera sus problemas después.

La primera parte del viaje de Suárez, a Holanda, Dinamarca, Francia e Italia, fue un éxito que permitió que el Consejo de Ministros del 20 de septiembre de 1977 diera luz verde a la petición de adhesión, y aunque el resto no fue fácil, se puede decir que el viaje a las 9 capitales fue satisfactorio, en cada país encontró voluntad y decisión política de apoyar el ingreso de España en el Mercado Común.

### **2.3 10 DE FEBRERO DE 1978: CREACION DEL MINISTERIO PARA LAS RELACIONES CON LAS COMUNIDADES EUROPEAS**

Para garantizar unas negociaciones más directas entre la CEE y España, desde Bruselas aconsejaron el nombre de un negociador, con rango de ministro y con autoridad para tomar decisiones. Quien se encargaría de este órgano sería Leopoldo Calvo Sotelo, el cual tenía experiencia en las estas cuestiones ya que durante mandato de Areilza como ministro de Asuntos Exteriores se ocupó de las relaciones comunitarias. La designación del nuevo “Míster Europa”, que es como se conocía a la persona con ese cargo, tardó en llegar unos ocho meses, lo que retrasó el proceso de negociación, a juicio de su protagonista, Calvo- Sotelo (1990).

En abril de 1978, la CEE presentó un documento conocido como “el fresco”, Bassols (2007), que intentaba reflexionar sobre los problemas de la ampliación. En él se subrayaba la necesidad de reforzar la cohesión entre los Estados miembros y de progresar en el camino de la unión económica y monetaria y de la unión política, condiciones éstas esenciales para la viabilidad y el desarrollo de una Europa de doce miembros.

Para allanar las dificultades de la ampliación se proponía una ayuda financiera a los candidatos pero con duras disciplinas de conducta económica. También se fijó un periodo de transición de entre cinco y diez años, aceptable para los

intereses e intenciones de España. En conclusión, “el fresco” fue un “sí” político a la ampliación.

En Junio de 1978 Valéry Giscard D’Estaing, Presidente de la República francesa, visitó España, tras lo cual cambió su actitud por la indiferencia, primero, y la hostilidad, más tarde hacia España. En dos problemas esenciales para la nueva Monarquía de aquellos años, lucha contra el terrorismo y adhesión a las Comunidades Europeas, Giscard pasó del ofrecimiento de apoyo a la obstrucción activa de las negociaciones con Bruselas, y mantuvo el amparo a los terroristas con una excusa no aplicable ya a los exiliados de la España democrática: que Francia era un “país de asilo” (Calvo-Sotelo, 1990, p. 154).

Con la puerta abierta a la adhesión el 20 de septiembre de ese mismo año, se elaboró un dictamen por la Comisión Europea el cual valoraba el impacto de la adhesión en los diferentes sectores de la actividad económica:

- Sector industrial: eliminar el desequilibrio por el desmantelamiento arancelario y de obstáculos no arancelarios entre España y Europa. Armonizar las condiciones de competitividad en el terreno fiscal
- Sector agrícola: acercamiento de los precios agrícolas durante el periodo de transición creando a la vez mecanismos que evitasen que la libre circulación de productos agrícolas españoles produjese perturbaciones en los mercados de la CEE
- Relaciones exteriores: desarrollo de una política de concertación de países mediterráneos para buscar las vías y medios necesarios que permitiesen la restructuración de los intercambio comerciales

## **2.4 5 DE FEBRERO DE 1979: APERTURA FORMAL DE LAS NEGOCIACIONES**

El 5 de febrero de 1979 se produce la apertura oficial de las negociaciones. Lo primero que se exigió a España fue aceptar los tratados que crearon las Comunidades Europeas y sus finalidades políticas así como las decisiones adoptadas desde su entrada en vigor, es decir, el acervo comunitario. Por su parte, Calvo Sotelo expuso tres puntos a los que el Gobierno español daba especial importancia, que son recogidos por Bassols (2007):

- 1.-Libre circulación de la mano de obra y la condición de los trabajadores españoles ya establecidos en la Comunidad
- 2.-Ventajas comparativas de productos mediterráneos de España y desventaja de otros
- 3.-Período de transición

En junio de 1979, el Congreso de los Diputados aprobó por 285 votos a favor y 2 en contra la decisión de integrar a España en las Comunidades Europeas, por tanto, la posterior adhesión de España era un asunto nacional.

Valéry Giscard, propuso la creación de un comité de tres sabios para estudiar los problemas planteados por la ampliación de la Comunidad, estos deberían ser personalidades independientes que contasen con experiencia personal en el funcionamiento de las instituciones europeas. La Comisión Europea acogió la propuesta pero con reservas e impuso condiciones para la elección de los sabios, los cuales fueron: Barend Biesheuvel por parte de Holanda, que representaba a los pequeños países de la Comunidad, Edmund Dell, británico, en representación de Grecia, Portugal y España y Robert Marjorlin en el caso de Francia, representando a los países grandes. Tras la reunión en diciembre de 1978, el Consejo de Sabios emitió un informe en el que ponían en claro que los obstáculos más serios para la ampliación eran las dificultades económicas y la divergencia de intereses y concepciones entre los estados miembros.

Siguiendo nuevamente a Raimundo Bassols (2007) la negociación tuvo dos fases:

#### **2.4.1 Del 5 de febrero de 1979 al 8 de septiembre de 1980**

La primera reunión se realizó el 15 de junio, a nivel de suplentes, en la que se acordó el sistema de trabajo a seguir y se dividió la materia a negociar en catorce capítulos. Se convino que, de momento, las negociaciones siguiesen centradas en la identificación y definición de problemas para tener una visión en conjunto de la negociación. A juicio de Alonso (1985), España no quería dejar los problemas más graves (pesca y agricultura) para tratarlos al final, algo de lo que hizo caso omiso la Comisión.

El 5 de junio de 1980, Giscard D'Estaing declaró ante la Asamblea de Cámaras de agricultura de Francia que lo que más le convenía a la Comunidad era

cerrar los ajustes la primera ampliación, la de Gran Bretaña, Irlanda y Dinamarca, antes de realizar una segunda, Calvo Sotelo (1990). Hubo una reunión con el representante permanente francés De la Barre de Nanteuil para que explicase dichas declaraciones, el cual echó balones fuera escudándose en que la crisis interna de la Comunidad era debido al contencioso presupuestario con Gran Bretaña, que obligaba a reformar aspectos de la política agraria común en las producciones mediterráneas, pero lo que de verdad quiso decir D'Estaing era que no aprobaba la entrada de España, aunque no dio nombres directamente. España recordaba en estos momentos el veto que hizo De Gaulle a Gran Bretaña años antes y retrasó varios años su entrada.

Estas declaraciones provocaron, en palabras de Bassols (2007) una pausa en la negociación o “giscardazo”, como se llegó a llamar por parte de la prensa española. D'Estaing realizó esas declaraciones y frente a ese público porque nuevamente estaban cerca las elecciones y uno de los puntos más espinosos de las negociaciones era la agricultura. Apenas tuvo apoyo del resto de países de la Comunidad, por lo que dichas declaraciones solo sirvieron para ganar tiempo, hasta septiembre de 1980.

#### **2.4.2 Del 8 de septiembre de 1980 al 28 de octubre de 1982**

El 8 de septiembre, con las negociaciones de Bruselas bajo mínimos, se produjo una remodelación en el gobierno de Suarez. Calvo Sotelo dejaba el Ministerio de Relaciones con las Comunidades Europeas y era nombrado vicepresidente del Gobierno para Asuntos Económicos, le sucedió Eduardo Punset, que desempeñó el cargo hasta febrero de 1981. También cambió el ministro de Asuntos exteriores, Marcelino Oreja, que dejó su lugar a José Pedro Pérez Llorca, Alonso (1985).

Este cambio, unido a la pausa realizada por Giscard, entorpecieron las negociaciones que corrían el riesgo de desacelerarse si no se neutralizaba la maniobra francesa.

Punset recorrió las capitales europeas y visitó la Comisión Europea y el Parlamento con el objetivo de defender un programa activo de trabajo y un calendario. Insistió en que la negociación continuara pero con distinta

intensidad, en que la adhesión a España era unánime por todos los partidos políticos con representación parlamentaria.

En noviembre de 1980, Lorenzo Natali, vicepresidente de la Comisión encargado de la ampliación, visitó Madrid con el fin de establecer un programa de trabajo con el Gobierno español para los siguientes meses. El programa contenía que en los que restaba de 1980 y durante 1981, se abordaran como temas principales los de los capítulos de la unión aduanera y fiscalidad, dejando los capítulos de agricultura y pesca, de momento, excluidos, Alonso (1985).

Las negociaciones transcurrían por buen curso hasta que el 23 de febrero de 1981 se produjo un intento de golpe de estado durante una sesión en el Congreso de los Diputados. Este incidente se solucionó con la mayor brevedad posible y España creía que afectaría a las negociaciones y a la adhesión, pero tanto la Comisión como el Parlamento Europeo apoyaron el buen hacer del Rey y de las autoridades españolas a favor de la democracia reafirmando de una manera inmediata el orden constitucional. También abogaron por una aceleración de las negociaciones para la adhesión.

El 28 del mismo mes Punset deja su cargo a favor de Raimundo Bassols al frente de la Secretaría del Estado, ya que con Punset el cargo de “Míster Europa” desapareció.

Francia seguía intentando retrasar la entrada de España en la CEE, repetía los problemas de la agricultura y la economía una y otra vez. Ciertamente, a cada Estado comunitario le preocupaba un aspecto de la futura entrada de España. A Alemania la libre circulación de la mano de obra, a Italia la agricultura, a Gran Bretaña problemas presupuestarios, económicos y políticos, Bassols (2007).

Todo esto sucedía en vísperas de las elecciones francesas en mayo de 1981, las cuales dieron lugar a un gobierno socialista que hizo pensar que a medio plazo, Francia levantaría las reservas que venía imponiendo a España en las negociaciones. El nuevo presidente, Mitterrand, dijo que no iba a poner más condiciones previas a la entrada de España. Nada más lejos de la realidad.

El 13 de julio de 1981 el Consejo de Ministros de la CEE, impulsado por Gran Bretaña, presentó un proyecto de declaración, en el que se afirmaba que la Comunidad aprobaría después de verano un documento sobre la unión



aduanera anunciando la aplicación del IVA desde el comienzo de la adhesión para así desbloquear el tema agrícola, algo que España debía aceptar para que Francia desbloquease la negociación, es decir, una declaración del IVA.

A diferencia de Francia, los demás países trataron de ofrecer una salida a España desbloqueando aspectos de las negociaciones en unión aduanera, pesca o política social. Por lo tanto, en julio no había documento ni discusión sobre la pesca porque la Comunidad aun no tenía una propia política común de pesca. Tampoco había un documento sobre la agricultura. Se exigía a España como condición previa al desbloqueo que aplicase el IVA desde el día de la adhesión, pero España no quería negociar con condiciones previas, ya que si se aplicaba ese día implicaría incrementos en el índice de precios al consumo y pérdida de productividad de los productos españoles frente a los extranjeros junto con una decapitación del sistema de ajustes fiscales en la frontera. A juicio de Alonso (1985), si España no garantizaba esa aplicación, la Comunidad amenazaría con bloquear también las negociaciones respecto a la unión aduanera.

Según el recuerdo de Bassols (2007) se analizaron tres alternativas posibles ante la situación actual de las negociaciones:

- Suspender las negociaciones
- Aceptación y mantenimiento de un ritmo negociador similar
- Acción global: España proponía a la Comunidad un paquete de negociación global, ofreciendo reservadamente la aplicación del IVA desde la adhesión a cambio de un desbloqueo gradual de la negociación agrícola y de avances inmediatos en la unión aduanera.

Como alternativa encontraron la más próxima a los intereses españoles la tercera. El 14 de septiembre en el Consejo de Ministros de la Comunidad se desbloqueó parcialmente el capítulo agrícola y el de la unión aduanera y se mencionó que el capítulo de la pesca se desbloquearía próximamente, cuando la CEE definiese una política común de pesca. España acertó por tanto, en ofrecer una estrategia de negociación global.

De septiembre a noviembre Raimundo Bassols visitó instituciones comunitarias con el propósito de que las negociaciones se acelerasen, encontrando el apoyo de todos los estados excepto de Francia.

El 26 de octubre la Comunidad presentó un documento sobre la unión aduanera acerca de la aplicación del IVA el día de la adhesión. El 19 de noviembre el Parlamento Europeo junto con el Consejo Europeo aprobó una resolución para la confirmar la fecha de adhesión de España y Portugal el 1 de enero de 1984, a condición de que los Diez tomasen antes de finalizar 1981, la decisión de continuar con las negociaciones en 1982 y que reservasen 1983 para las ratificaciones del tratado de adhesión. Desde este momento las negociaciones entran en un periodo de gran actividad y mejoraron su ritmo. El 29 de enero de 1982 se presentó el deseado documento acerca de la agricultura, sobre el cual la posición española fue bien recibida por la Comunidad. El 26 de febrero se presentó otro documento, esta vez sobre la unión aduanera con todos los acuerdos en dicha materia anteriormente expuestos: instauración del IVA desde la adhesión, periodo de transición de 10 años y restricciones durante la transición en las importaciones procedentes de la Comunidad en un 1.2%. El 21 de junio tiene lugar el Consejo de Ministros, en el que Francia vuelve a imponer condiciones previas y frenar la negociación, exigiendo Mitterrand que se aplicase el principio de que no se podían negociar los capítulos de pesca, agricultura y recursos propios mientras no se resolvieran los problemas comunitarios internos en dichos sectores. También señaló el realizar un análisis del coste económico de la adhesión de España, para calibrar los efectos. Esto era debido a que la situación económica de Francia el primer año de gobierno de Mitterrand era pésima y a que Alemania anunció que solo pagaría el 50% de la devolución presupuestaria que se concedió a Gran Bretaña, por lo que Francia tendría que pagar más aún. Todo esto unido a que si entraba España, junto con Portugal, tendría que realizar otro gran desembolso para ayudar económicamente a los nuevos integrantes para que se equiparasen a los que estaban dentro de la Comunidad, es decir, sumiría a Francia en la ruina.

### **3. FASA-RENAULT Y LA CEE**

En este apartado vamos a tratar cómo influyó la entrada de España en el Mercado Común en la empresa FASA-RENAULT, su posicionamiento previo, expectativas, temores y necesidades de adaptación.

En los años cincuenta, la administración franquista se dio cuenta de que la inversión exterior era necesaria para que España realizase su industrialización, ya que antes la política autárquica impedía cualquier tipo de importación y con ello el lento desarrollo del país. El objetivo principal era aplicar una política de sustitución de importaciones, pero España no tenía ni el capital ni la tecnología necesaria para desarrollar industrias en expansión, solo podían implantarlas a través de inversión directa en el exterior con joint ventures.

Para las empresas multinacionales tanto de Europa como de América, el mercado español presentaba un gran atractivo por su protección interior y por la gran capacidad de expansión que tenía.

Según Fernández de Sevilla (2014), el arranque de la industria automovilística española se dio gracias a unas políticas industriales basadas en:

- Reserva del mercado a los productores ya instalados en el mercado español
- Obligatorio producir con componentes locales
- Minuciosa concesión de licencias de fabricación.

El punto débil de esta estrategia era que las empresas extranjeras que participaban de este tipo de procesos de desarrollo raramente fabricarían productos innovadores y transferirían tecnología punta debido a que la protección les permitía vender a precios altos y con grandes márgenes, aunque fuesen productos maduros y obsoletos. Por lo tanto, los productos de estas empresas que presentaban este modelo no serían competitivos en los mercados exteriores.

A finales de los años sesenta, la demanda interna del mercado español estaba limitada, por lo que la política industrial cambió totalmente. Se pasó de una política de sustitución de importaciones a otra de promoción de la exportación.

En 1970, con la firma del Acuerdo Preferencial con la CEE, se produjo una rebaja del arancel comunitario sobre las exportaciones españolas de automóviles del 3.3%

A finales de 1972 se promulgaron los decretos Ford, los cuales reducían el grado de nacionalización mínima de componentes en la producción de vehículos en España, Fernández de Sevilla (2014). En el primer decreto se propuso la transformación de la industria del automóvil para aumentar las exportaciones a través de la inserción de las filiales españolas dentro de la

estrategia multinacional de las grandes empresas. Su objetivo era que aumentase la producción de algunos modelos de coches manteniendo los niveles de nacionalización y a la vez fabricar otros modelos con una nacionalización menor.

Para los constructores instalados en el mercado español se les permitía un mínimo de 50% de nacionalización si se exportaban vehículos, y que el valor de las piezas importadas no superase el 50% del valor del automóvil exportado. Para las nuevas empresas se les permitía al igual que a las ya instaladas un mínimo de 50% de nacionalización y que el valor de las piezas importadas no superase el 50% del valor del automóvil exportado, y además, un umbral mínimo de inversión en activos fijos de 10.000 millones de pesetas, exportación de dos tercios de las unidades producidas y un límite de ventas al mercado interno fijado en un 10% de las totales del año anterior

El segundo decreto Ford presentaba al sector del automóvil como sector de interés y tenía tres objetivos fundamentales para Fernández de Sevilla (2014):

- Aumentar la dimensión productiva y la producción por modelo
- Fomentar la exportación
- Establecer condiciones de trabajo ventajosas

Este decreto permitía expropiar terrenos para creación o ampliación de la fábrica, reduciendo hasta el 95% la carga impositiva. Esto estaba condicionado al cumplimiento de los requisitos:

- Producción media superior a 500 vehículos por día de trabajo
- Series de producción superiores a 400 unidades diarias para un modelo básico o 200 para dos modelos
- Inversión bruta en activos fijos de producción superiores a 7.000 millones de pesetas
- Exportación mínima anual del 20% de la producción

La importancia de este decreto radica en que los fabricantes que existían en España antes del 30 de noviembre de 1972, es decir, Seat, Chrysler, FASA y Citroën, podían disminuir el grado de nacionalización entre el porcentaje al que se les obligase en 1978 y un mínimo del 60%. Para que estas empresas pudieran llegar a este 60% debían superar el 20% del valor de las exportaciones sobre las importaciones.

El 4 de abril de 1979 se promulgó otro decreto, el cual establecía, siguiendo los pasos del anterior decreto, que a partir de 1980 los fabricantes existentes con anterioridad a 1972 podrían disminuir progresivamente su grado de nacionalización hasta un mínimo del 60% y los que estaban en España a partir de esa fechas un grado de nacionalización del 55%, a los cuales se les obligaba a:

- Exportaciones superasen el 50% de las importaciones
- Mínimo de exportación de vehículos en dos tercios de la producción anual
- Capacidad mínima de 600 unidades diarias
- Limitación de las ventas en el mercado interior a un 10% de las matriculaciones del año anterior (hasta 1983)

A la par que estos decretos, el sistema de importaciones se modificó: los derechos de aduanas respecto al valor del vehículo pasaron del 80% al 40%. Con ello se quiso facilitar la renovación de las gamas de automóvil ofrecidas en España, haciendo que sus constructores fabricaran series más amplias, alcanzando así precios más competitivos dentro del mercado europeo. En definitiva, la exportación, previa entrada a la CEE, se convirtió en el objetivo prioritario de la industria automovilística española.

Al inicio de las negociaciones con la Comunidad, en febrero de 1979, había varios problemas que preocupaban a los fabricantes de vehículos (ABC, 10 de febrero de 1979, p. 39):

- La reforma de la política industrial
- Las conversiones con el mercado común
- La posible modificación de la imposición directa
- La política de control administrativo de precios
- La conflictividad laboral
- El impacto en la demanda de la posible subida de los carburantes
- Descenso de la producción respecto al año pasado de un 0.3%.

También era difícil mantener el arancel del 5% de los derechos de las partes y piezas para la fabricación de automóviles, que en la CEE era del 3.7%,

principalmente cuando en la nueva legislación se redujo al 50% la nacionalización de los automóviles, requisito indispensable exigido por la CEE para reconocer un producto con el certificado de origen comunitario.

En abril, el Consejo de Ministros aprobó un documento sobre la política industrial del sector, en el que sus objetivos eran dos: reducir el número de modelos y aumentar las series, para incrementar la competitividad de la industria española ante la integración en el mercado común, las cuales habían de tener una producción mínima por modelo de 250.000 unidades.

Para alcanzar estos objetivos se fijaron una serie de condiciones (ABC, 6 de abril de 1979, 35):

1-Estimular la reestructuración de la industria española establecida con anterioridad a 1972, lo que implica:

1.1.-Reducir el número de modelos y aumentar el tamaño de las series

1.2-Incrementar la exportación de modelos fabricados en nuestro país así como la importación de vehículos terminados para completar la gama ofrecida al consumidor

1.3- Incrementar los volúmenes de determinados componentes fabricados por los propios constructores para lograr una mayor integración y eficacia de la producción

2-Propiciar que la nueva industria que se vaya a instalar se sitúe en España

Este documento puso en relieve la capacidad de España para estar a la altura de los países industrializados, ya que en el mercado español había instaladas cuatro multinacionales, lo que demostró el interés y el potencial que tenía el mercado.

Tras ver como se desarrollaron las políticas económicas previamente a las negociaciones, procederé a estudiar el caso de FASA más en concreto desde ese momento.

El 10 de octubre de 1979 Manuel Guasch fue nombrado nuevo presidente de la empresa en sustitución de José Luis Rodríguez Pomata. Por esas fechas los fabricantes de vehículos industriales y de repuestos se encontraban en una grave situación ante las últimas medidas de carácter fiscal y de liberalización de las importaciones adoptadas por el Gobierno, en las que se gravaba a las

piezas de repuesto de los automóviles con un impuesto del 25% para obtener unos ingresos en el Tesoro Público, las cuales no tenían impuesto alguno. También condujo esta medida a la falta de puesta a punto de los vehículos con mayor consumo y a la venta de piezas piratas. Ante esta medida, el presidente de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones) dijo que la fiscalidad resultaba desproporcionada y podría provocar una crisis del sector y consiguiente desempleo (ABC, 10 de octubre de 1979, p. 31).

La CEE por su parte, no permitiría que España volviese atrás en su política liberalizadora y con una inflación a la cabeza de Europa, haciendo que los productos que España fabricara no tuvieran competitividad en el mercado exterior, y los productos europeos resultaran más baratos que los propios, lo cual podría producir una grave crisis en el mercado automovilístico español. Para evitarlo, España sufrió un proceso de reconversión sectorial y de potenciación de aquellos sectores en los cuales España tenía ventaja comparativa, ya que la industria española y la comunitaria no eran complementarias.

En los años más duros de la crisis, de 1977 a 1980, FASA fue capaz de incrementar la producción en más de 100.000 unidades y las matriculaciones en España en más de 20.000, cifras que resultaban considerables respecto a la industria, la cual aumentó su producción en 50.000 unidades mientras las matriculaciones descendieron en torno a las 90.000. Esto fue debido en gran parte a la entrada en servicio de la fábrica de Palencia desde enero de 1978.

A inicios de 1980 el sector del automóvil (el cual ocupaba el 10% de la población activa) seguía en crisis por varias causas (ABC, 10 de octubre de 1979, p. 31):

- Aumentos en el precio del petróleo
- Disminución del mercado interno por tercer año consecutivo
- Poca crecimiento de la economía manifestada en un estancamiento del consumo privado
- Elevada fiscalidad (la más alta de Europa)
- Descenso de las exportaciones porque el mercado mundial está a la baja

FASA consiguió superar en este año las 200.000 unidades. A este logro contribuyó la ausencia de conflictos laborales de relevancia, a diferencia de empresas como SEAT, con huelgas cada poco tiempo. También fue posible por el inesperado aumento tanto de las ventas interiores como de las exportaciones. De hecho, los aumentos de las ventas domésticas en un mercado en contracción, permitieron a Renault representar un tercio de las matriculaciones de 1980. Ha de mencionarse la excelente acogida del Renault 5, que ayudó a cosechar tan buenos resultados y que fue bautizado como “el coche de la crisis” (Fernández de Sevilla, 2014, p. 26). Como resultado, en 1980 FASA se hizo con el liderato en producción y ventas

A partir de 1981 y, por primera vez, la crisis del mercado español afecta también a Renault. Sus ventas en España bajaron un 14% respecto al año anterior y disminuye su producción en un 11%, que comparado con el resto de firmas europeas (en torno al 15%) se situaba en buena posición, esto fue debido a la decreciente demanda interior, a los fuertes descensos previstos en las exportaciones y a la existencia de un fuerte nivel de stocks de vehículos fabricados que los fabricantes deseaban disminuir (ABC, 14 de febrero de 1981, 35).

En cambio, desde 1982 las ventas españolas de FASA se estabilizaron, fue por ello que escaló a la segunda posición en exportaciones, aunque los coches Renault fueron atacados por el Ford Fiesta y los nuevos modelos de Seat, es decir, su tasa de penetración en el mercado disminuyó.

Partiendo de la base de que la producción propia de un vehículo comienza a ser rentable cuando el lanzamiento supera el millón y medio de unidades, cifra difícilmente alcanzable para una firma que solo sea española, Fiat y Seat acordaron colaborar para alcanzar una mayor cuota de mercado español y así intentar hacer frente a FASA.

En estos primeros años de la década, la industria automovilística española presentó una producción en constante crecimiento que convivió con un mercado doméstico fuertemente retraído tras la crisis que hubo hasta 1980 y debido a unos tipos de interés demasiado altos unido al poco aumento de la renta de los hogares. Todo ello forzó al sector a sostener su desarrollo en unos niveles de exportación que casi ningún país realizaba.



La entrada de Opel al mercado en el tercer trimestre de 1982 significaba incentivar la orientación exterior de la industria, en unos momentos en que ésta estaba pasando por serias dificultades en los países occidentales. Además había que afrontar los efectos de la integración en la CEE, destacando la progresiva liberalización del mercado.

La productividad necesaria para alcanzar la competitividad requerida se consiguió reduciendo las plantillas, punto muy importante y por el que FASA consiguió estar en los primeros puestos en tiempos de crisis, ya que cuando hubo épocas de bonanza pocas empresas invertían en investigación tecnológica y consecuentemente al mecanizarse los procesos, no reducían la plantilla. Siguiendo los pasos de los países avanzados, los expedientes de regulación de empleo, los paros temporales y las jubilaciones anticipadas, que hasta ahora casi nunca eran utilizados, se convirtieron en una herramienta habitual en las empresas españolas automovilísticas. El tamaño de plantilla disminuyó un 10.5% entre 1980 y 1986, por el contrario, la progresiva liberalización del mercado obligó a incrementar los esfuerzos en materia comercial, aumentando la plantilla de ese departamento un 15%. En conjunto, la reducción de personal se limitó en esos años a unos 154 efectivos.

Las reducciones de personal fueron acompañadas por un aumento de la inversión productiva orientada a intensificar la robotización de las factorías y a su vez estos esfuerzos para mecanizar la producción fueron acompañados de una extensión de la informática en todas las factorías de la empresa. El primer paso consistió en la implantación de pequeños ordenadores para resolver en tiempo real la recepción y el almacenamiento y más tarde se puso en marcha una aplicación para el lanzamiento y control de vehículos.

Para preservar y aumentar su lugar en el mercado español y estar bien situada en el momento de la entrada de España en el Mercado Común Europeo, Renault, como multinacional, persiguió la renovación de sus productos españoles. La dirección de la empresa influyó de manera importante de cara a la modernización de sus fábricas para disponer de las tecnologías y de las instalaciones más avanzadas, poniendo especial atención al atender a la necesidad, no únicamente de acrecentar su productividad y su competitividad,

sino también de renovar la gama de sus fabricaciones. Ésta tecnología, según Manuel Guasch: *“es necesaria para hacer frente a la crisis a corto plazo y la competencia a nivel mundial a largo plazo de los nuevos países industrializados. Todo ello para mantener la ventaja comparativa que España ha tenido en la producción de automóviles a escala internacional”* (La Vanguardia, 5 de mayo de 1981, p. 53).

Esta modernización de las fábricas de FASA se acompañó de una recomposición progresiva de la mano de obra. Desde 1979 se interrumpió la contratación externa, acompañada de un acuerdo de mantenimiento de los empleos existentes así como la aceleración del envejecimiento de los trabajadores, aumentando la edad media de la plantilla en cuatro años. La modernización y el mantenimiento del empleo conllevaron a una política de contratación interna de personal cualificado para los nuevos puestos de trabajo, parte fundamental de la estrategia de la dirección de FASA.

Otro problema que se produjo en 1981 fue la creciente exportación de vehículos nipones a Europa, estos eran vehículos de menor calidad pero a un precio más asequible. La CEE quiso frenar dicha exportación intentando tener el mismo tratamiento que las empresas japonesas tuvieron con Estados Unidos, auto limitando las exportaciones, pero estas empresas se negaron ya que mientras las fábricas europeas cierran sus puertas o despidan a sus obreros para evitar la superproducción, los automóviles nipones seguirán desembarcando en tierras europeas (ABC, 19 de mayo de 1981, p. 45). Ante esto, Estados Unidos intervino en una convención trilateral para disminuir los conflictos comerciales y promover la cooperación industrial (ABC, 4 de septiembre de 1981, p. 31).

En una entrevista del 19 de julio de 1981 al diario *La Vanguardia* (19 de julio de 1981, p. 56), Manuel Guasch manifestaba su opinión acerca del tema del IVA con la futura entrada de España en el Mercado Común así como de la reconversión y política industrial y de la actual crisis en el mundo del automóvil.

Guasch comentaba que la demanda había caído ampliamente tanto en el terreno de los bienes de equipo como en el de los bienes de consumo y muy concretamente al sector del automóvil. *“Esta tendencia ha empeorado, la demanda ha bajado, y no se ve ninguna razón por la que la situación vaya a*

*cambiar a corto plazo. Se está produciendo en los países de la CEE, en los que el bajón llegó unos años más tarde que a España pero que ya nos han igualado. Esto es muy negativo para los fabricantes españoles por cuanto una de las bases de la facturación lo constituye la exportación a ese mercado europeo ahora tan deprimido como el español.”*

Según el director de FASA, los rasgos de la actual crisis del automóvil eran los siguientes:

- *“Es una industria empleadora de mano de obra, cuyos costes cada día son más caros*
- *Es una industria de síntesis que amalgama a muchos proveedores diversos, el 50% del automóvil esta comprado fuera de la empresa fabricante. Eso hace que la capacidad de influir en el coste de los automóviles sea pequeña*
- *La energía encarece el mantenimiento del producto, es obvia la importancia considerando los constantes aumentos energéticos*
- *Uso de una tecnología difícil y punta, que en el caso español debemos importar un 100%. Es tan sofisticada que requiere constantes acuerdos entre los mayores fabricantes mundiales para abordarla con éxito. Dentro del reto tecnológico, destaca además de la progresiva e imprescindible necesidad de robotizar la fabricación en serie, la necesidad de producir y diseñar nuevos modelos que tienen demanda, tendiendo hacia lo que se puede llamar una euro penalización de las gamas de automóvil, necesidad que la industria americana ya ha empezado a captar y desarrollar”*

Y las soluciones a llevar a cabo para salir de la crisis *“no solo sería flexibilizar el empleo, también se debería adaptar toda la estructura de las empresas a las necesidades de la demanda en cada momento. Esto exige unas inversiones cuantiosas y una mecanización o robotización en un futuro inmediato si se quiere ser competitivo con el resto de fabricantes mundiales”*

La estrategia de FASA por la que funcionaba mejor que otros competidores de acuerdo con Manuel Guasch es *“una gama de modelos muy amplia y un nivel de calidad elevado, situado en unos estándares ya comunitarios”*

Sobre la penalización fiscal del automóvil comentaba que *“la fiscalidad está anticuada ya que se aplica sobre un producto de lujo y es el más alto de Europa, lo cual no tiene sentido económico. En el futuro se perpetuará con el IVA esta penalización fiscal.”*

Para Domenico de Bernanrdinis, director de FIAT en España, la entrada de España en el Mercado Común europeo afectaría de forma muy escasa a las empresas automovilísticas españolas: *“El desarme arancelario para los automóviles no debe ser muy elevado, toda vez que los fabricantes están integrados en las grandes firmas internacionales. Debe ser progresivo y que permita que año a año se ajuste la situación y dar tiempo también a la industria española a adecuarse a la competitividad europea. El único proceso razonable es que estas firmas actúen racionalmente y diversifiquen las funciones de cada una de las factorías”* (ABC, 28 de diciembre de 1982, p.50).

En 1983 se produjo un acuerdo de intenciones entre el gobierno español y británico para reducir aranceles con que se grava la importación de automóviles procedentes de este país y del resto de la CEE a España, disminuyendo del 36.7% al 19-20% para automóviles de cilindrada media (más de 1,2 litros) y del 25% para los de más de 2 litros. Esto no supuso que se fuera a aumentar las exportaciones sino que incidiese en un total de 15.000 vehículos ya incluidos en el conjunto de las importaciones totales (ABC, 12 de marzo de 1983, p. 58).

Tras los avances en las negociaciones del gobierno español con la Comunidad para la futura entrada de España, las empresas industriales españolas empezaron a realizar un importante esfuerzo de adaptación a la normativa y a la estructura comunitaria. España se encontraba en una buena posición de cara a la adhesión para penetrar en los mercados europeos, ya que en 1983 el 50% de las exportaciones estaban orientadas al Mercado Común, y sería muy probable, como ocurrió con Grecia, que el primer año después de la integración doblase sus exportaciones. Para FASA, dicha integración supondría una mayor especialización en las gamas, con lo que aumentara el comercio exterior. *“No es de esperar grandes ventajas adicionales a la exportación y si un crecimiento de la competencia que la industria española podrá resistir si realiza las inversiones necesarias. Hay que introducir y generalizar el uso de la robótica*

*con los consiguientes incrementos de productividad y calidad y la caída del empleo en el sector del automóvil. Mientras la industria del automóvil está preparada y resistirá bien la integración europea, la industria del camión puede desaparecer si no se instrumentalizan las medidas necesarias”, comentó Manuel Guasch en una entrevista a La Vanguardia en mayo de 1984 (8 de mayo de 1984, p. 61).*

En un estudio elaborado por el Instituto de Estudios Económicos sobre la empresa industrial española ante la CEE de cara a la futura integración, se indicaba que los rasgos diferenciadores de la industria española en relación con la comunitaria eran (ABC,13 de julio de 1984, p.56):

- a) Una estructura productiva menos desarrollada, caracterizada por el menor aprovechamiento de inputs dinámicos y estratégicos, intensivos en capital, junto a una clara dependencia del exterior.
- b) Mayor utilización de mano de obra en los procesos productivos pudiendo aprovechar sus ventajas de especialización y por una menor producción total, aunque los últimos años ha crecido

Las debilidades a las que se enfrentaban las empresas industriales españolas frente a la CEE eran las siguientes (ABC,13 de julio de 1984, p.56):

- Menor productividad global de los procesos industriales básicos
- Menor concentración empresarial en los sectores principales, con dimensiones no optimas de las unidades productivas
- Los sectores en crisis representan el tejido productivo básico o en los que se ha venido apoyando el desarrollo económico de las últimas décadas
- La dependencia tecnológica del país frente al exterior
- La estructura financiera de la empresa española, con un elevado índice de endeudamiento a corto plazo que conlleva un alto coste de capital
- La escasa actitud estratégica y anticuada dirección empresarial

Por otro lado, España también tenía fuerzas de cara a la integración, las cuales eran:

- La situación geopolítica
- La infraestructura productiva de cierta modernidad que está instalada, generalmente, en los sectores básicos sensibles

- El dinamismo de la exportación, creciente en los dos últimos años
- La flexibilidad productiva, basada tanto en el tamaño de las explotaciones y en las características de la fuerza de trabajo como en la rentabilidad de las unidades productivas

Este estudio también indicaba que el sector automóvil era un sector competitivo a corto plazo según productos. Esta competitividad se basaba en muchos casos en la utilización de España por multinacionales como centro de fabricación y exportación a mercados que en España presentaban ventajas comparativas.

Durante estos últimos años España se convirtió en una gran potencia automovilística a nivel mundial, séptima en fabricación de automóviles y quinta en exportaciones, lo cual sorprende haber conseguido tal grado de desarrollo en un sector en el que apenas había tecnología.

Las razones por la que España pasó a ser importante en el sector del automóvil son:

- Mano de obra cualificada que permite obtener productividades y calidades de primer orden
- Industria auxiliar desarrollada y existe un buen entorno industrial
- Mercado interior bajo, pero con gran potencial
- Las experiencias exitosas de algunas empresas sobre rentabilidades obtenidas han incitado la venida de las demás en unos momentos en que había falta de capacidad de producción en Europa

A pesar de todo esto el sector del automóvil tenía una gran vulnerabilidad por el excesivo peso que tenía en la exportación, se exportaban más coches de los que se consumían en el mercado interior, y por la necesidad de mantener una actividad industrial muy fuerte en comparación al mercado nacional. La entrada en la CEE iba a producir un aumento de la competencia en un momento en que toda Europa existía exceso de capacidad de producción y ya no tendría sentido la necesidad de instalarse en España para poder ser competitivo en nuestro mercado.

El futuro comunitario exigía un paso hacia adelante, con demanda de inversiones continuas y más fuertes. Este paso no se podía hacer sin que se

realizasen ajustes laborales, ya que todas las empresas españolas tenían excedentes laborales. Era necesario este ajuste, el cual garantizaba la competitividad de FASA en el mercado comunitario del futuro (ABC, 6 de mayo de 1985, p. 72).

En 1985 el sector automovilístico estaba en crisis, la cual había comenzado en año anterior y sus efectos perduraban en este. Las matriculaciones de automóviles descendieron y junto al descenso del consumo privado disminuyeron también las ventas de automóviles. Se estima que el sector perdió 50.000 millones de pesetas, lo que indica la fuerte crisis por la que pasó. El mercado interior no podía dar salida ni siquiera a la mitad de la producción nacional, a diferencia que el resto de países de la CEE, por ello España dependía de las exportaciones más que nadie.

Este desequilibrio era insostenible a corto plazo, y era previsible que se agravase más durante los próximos años con la reducción de la cuota de mercado interior por efecto de la mayor importación que acarrearía la entrada de España en la CEE. Por lo tanto, se esperaba un futuro con coches extranjeros que lleguen a ocupar entre un 20-25% de las ventas.

Por otra parte, la multinacionalización del sector no supuso una garantía de mantenimiento a largo plazo de los actuales niveles de exportación. Era necesario un mercado interior fuerte para lograr la rentabilidad de una planta de producción, por lo que puede ser que las multinacionales, en el caso de no salirle las cuentas, se plantearían su futuro en España. Además las barreras para los coches españoles eran cada vez más fuertes, dado el enorme volumen de unidades que se exportaba y que perjudica a otros fabricantes de los respectivos países, mientras que en el nuestro seguía habiendo barreras arancelarias para los productos extranjeros (ABC, 15 de julio de 1985, p. 32).

En el caso de FASA esta crisis tuvo consecuencia en la producción de las tres plantas españolas, provocando un descenso de la producción de la empresa española durante el año anterior, de 315.000 vehículos en 1983 a 240.000, con las reducciones de empleo (La Vanguardia, 24 de octubre de 1985, p. 47). En 1985 en los 8 primeros meses ha fabricado un 5% menos que el año pasado, aunque las ventas en su mercado interno han aumentado un 5%, aún así sigue siendo líder de ventas en el mercado español. Esta posición no se corresponde

con la actividad decreciente en los mercados de exportación, reduciendo su capacidad de exportación un 14% respecto al año anterior. Un hecho decisivo de este cambio fueron los problemas de la casa matriz y la propia presión de los sindicatos franceses que se reflejó en una actividad decreciente en la filial española.

Ante esto, FASA redirigió su estrategia actual a una doble acción de reindustrialización, con un fuerte plan de inversiones y de adaptación de la oferta a la demanda, con el consiguiente descenso de efectivos. Preparada tanto tecnológica como industrialmente, FASA consideraba un factor importante para la integración en la CEE la fuerte implantación comercial en toda la geografía española, aunque se hubiera de abrir a un mercado más competitivo y más amplio al que tuviera que destinar una gran parte de sus recursos comerciales (ABC, 17 de junio de 1985, p. 55).

Este plan de inversiones, exigidas por el mercado comunitario, respondía a un gasto de 50.000 millones en tres años, de los cuales, 12.000 correspondían a innovaciones tecnológicas puras y el resto a modernización de procesos, robotización e informatización en la producción y la gestión. Con ello se podría mantener un nivel de actividad similar al actual después de la entrada en el mercado común. La administración española aportó 2.000 millones de pesetas como ayuda. Con esta renovación producirá en España las mismas unidades pero menos modelos.

Con la previsible caída de los aranceles después de la entrada en la CEE, España dejaría de ser un mercado cautivo, donde había que fabricar muchos modelos para evitar la carestía de los impuestos por importación. A partir de 1986 comenzó un periodo de adaptación para llegar a producir muchas unidades de pocos modelos y así abaratar costes dentro de una economía de escala (ABC, 24 de octubre de 1985, p. 65).

A partir de 1985 la economía española se tuvo que adaptar definitivamente a su inminente integración en la CEE, que implicaba una mayor apertura exterior –con una reducción arancelaria del 10% el primero de marzo de 1986 y otra del 12,5% el primero de enero de 1987– y la implantación del IVA. La mayor apertura se tradujo en fuertes aumentos de las importaciones y en un estancamiento de las exportaciones. Sin embargo, la dinámica negativa en las



matriculaciones de turismos se rompió en 1985 con un crecimiento del 10%, debido al temor de la implantación del IVA, que aumentaría al 20% un año más tarde.

A comienzos de 1986 FASA adaptó el seguro obligatorio de automóviles a las normas de la CEE, la cual decía que los Estados tenían que tomar medidas para que el contrato de seguro cubriese, además, los daños producidos en los países y territorios de toda la comunidad, ya que antes limitaba su acción al territorio español. También adoptó la medida de reducir los precios franco-fábrica para absorber con sus márgenes de beneficio la subida que supuso la aplicación del IVA y así no variar el precio de venta al público de sus modelos (3% para turismos de fabricación nacional y 6% para los importados) (ABC, 3 de enero de 1986, p. 52). Ahora FASA se concentraba cada vez más en la producción de componentes, de los cuales exportaba una gran parte y en los que había descubierto una posibilidad de mercado con gran capacidad de desarrollo.

Como resultado de estas políticas, de la entrada en el Mercado Común y de las grandes inversiones realizadas, FASA obtuvo en 1986 beneficios de casi 20.000 millones de pesetas. Se produjo una aceleración progresiva de la demanda interna de la industria del automóvil. La producción aumentó del año pasado a este un 40% y la exportación también logro un ligero incremento, frenado por el crecimiento de las ventas interiores (ABC, 25 de junio de 1987, p. 72).

En una entrevista a Manuel Guasch en 8 de julio de 1987 para el diario ABC, en el que mostraba su postura acerca de la entrada de España en la CEE respecto al sector automovilístico comentaba:

*“El automóvil no ha tenido periodo de adaptación a la CEE, para este sector la entrada en la CEE ya se ha producido y no hay que esperar a 1992 para ver su efecto. Las empresas españolas no tienen suficiente agilidad para ir adaptando su producción a un mercado tan cambiante como el de los dos últimos años.*

*Los aranceles y los contingentes no están sirviendo para nada y los fabricantes españoles tienen la impresión de que se ha estado discutiendo durante mucho tiempo un régimen de adaptación a la CEE que en realidad no sirve.*

*La experiencia enseña que el periodo transitorio no existe, porque la realidad es que cuando es necesario obtener un precio competitivo, este se logra por cualquier método.*

*Existe la tendencia de que España va acercándose poco a poco a un ritmo de motorización similar al resto de países de la CEE. Sin embargo, el crecimiento tan rápido del mercado está sorprendiendo a los fabricantes que no están pudiendo adaptar sus estructuras de producción a la demanda interna, y por ello en algunos casos está habiendo desabastecimiento del mercado.*

*Este cambio nos está obligando a llevar un fuerte ritmo de inversiones para asegurar el futuro siendo competitivos y a llevar a cabo un permanente ajuste de plantillas, pese al alza de la actividad industrial, pensando invertir 20.000 millones en 1988.*

*Respecto a las plantillas, el aumento de la producción ha frenado el descenso del número de empleados, pero el incremento de unidades hechas exige ir a sistemas más automatizados y por tanto, con menos mano de obra” (ABC, 8 de julio de 1987, p. 66).*

Dicha inversión entre 1987 y 1988 de 20.000 millones fue en equipamiento tecnológico, especialmente en robótica, lo que creó un excedente de personal por el que hubo que reajustar la plantilla. Para ello, la dirección de FASA elaboró un plan de bajas incentivadas y jubilaciones anticipadas, que contó con el visto bueno de los trabajadores, para ponerse al día y poder competir en igualdad de condiciones con las empresas automovilísticas de otros países en 1992, fecha de la plena integración de España en la CEE (ABC, 22 de octubre de 1987, p. 53).

Los resultados en 1987 fueron excelentes debido al crecimiento económico del mercado del automóvil, lo cual provocó una demanda excesiva registrando record histórico y una política comercial típica de mercado abierto, especialmente en el segmento de la gama baja de vehículos (ABC, 16 de junio de 1988, p. 84).

En 1989 FASA realizó otro plan de inversión, esta vez de 120.000 millones de pesetas a cuatro años vista. Este plan incluía lo relativo a la jornada laboral, representación de los trabajadores, incentivos de movilidad, horas extra,

garantía en el empleo para los empleados que no se acojan a las bajas voluntarias, y otras condiciones laborales (ABC, 1 de febrero de 1989, p. 61).

El 17 de noviembre de 1993 Manuel Guasch presentó su dimisión a cargo de FASA, ya con España totalmente integrada en la CEE. Con él se cerró una etapa en la que FASA vivió los mejores ejercicios económicos de su historia y fue la única compañía automovilística con presencia en España que predijo la actual crisis del sector, por lo que comenzó a aplicar planes de reducción de personal en los momentos en los que la empresa contaba con beneficios.

#### **4. CONCLUSIÓN**

Una vez concluido el trabajo he podido comprobar que el consenso para la entrada en el Mercado Común fue una constante en el proceso y, sin embargo, el camino no fue sencillo, resultó mucho más largo y difícil de lo que estaba previsto inicialmente debido a que Francia dificultó a España la integración.

En primer lugar puso obstáculos por la situación política de España, pidiendo que se democratizase cuanto antes. Una vez conseguido esto, se escudó en los problemas económicos que tendría si España entrase, ya que la agricultura española era muy competitiva, al igual que las industrias siderúrgicas, automovilística y de astilleros. Pero con el cambio de gobierno, tanto en España como en Francia, de postura social-demócrata, se abrieron las puertas al desbloqueo de negociaciones y finalmente a la aceptación de Francia al ingreso de España en la Comunidad Europea.

A pesar de que la Comunidad era un horizonte político, incluso histórico, la evidencia de la trascendencia económica del acto se manifestó desde el inicio de la negociación. El propio negociador Calvo-Sotelo dedicó un capítulo de su libro de memorias a tratar su complicada relación con los empresarios, sus antiguos colegas profesionales. En este aspecto concreto, una parte del empresariado español temía que los políticos sacrificasen algunos sectores económicos con tal de apuntarse el tanto político de la entrada española en la Comunidad Económica Europea. Un temor que se resumió en el lema: *“entrada sí, pero no a cualquier precio”*.

La trascendencia de dicho acto en la historia reciente de España, y concretamente en su historia económica, es notable estos días, con la conmemoración a nivel oficial del treinta aniversario de la entrada de España en la Comunidad Económica Europea, realizando diversos actos en los que están presentes las más altas autoridades del Estado.

De ahí el interés concreto en la forma en que una empresa muy importante para la situación socioeconómica de Castilla y León, como FASA, afrontó este proceso. Por un lado, he podido comprobar cómo en sus publicaciones internas no aparecen referencias explícitas al proceso de adhesión. Sin embargo, esto no significa que fuera un horizonte claro en el futuro de la empresa.

La figura de Manuel Guasch, presidente de la empresa desde 1979 a 1993, ejemplifica el afán reformista que la propia economía española y, en concreto, la propia FASA debía afrontar para entrar con garantías en el Mercado Común. Con él se tomaron medidas previsoras que lograron que FASA estuviera a la cabeza del sector automovilístico en las épocas de crisis y con la entrada en la CEE. Estas medidas fueron, primeramente, una gran inversión en tecnología e intensificación en robotización de la maquinaria, produciendo así mejoras en la producción. Con ello, se realizó un reajuste de plantilla, manteniendo en la empresa a los trabajadores cualificados y despidiendo a los no cualificados, ya que su trabajo lo realizaban las máquinas de manera más eficiente debido a la mecanización de los procesos.

Estas medidas fueron suficientes para adelantarse a la adhesión a la Comunidad, incrementando sus ventas interiores y exportaciones en un mercado en contracción, obteniendo un mayor porcentaje frente a sus competidores. Por todo ello, se convirtió en la principal empresa del sector y la marca líder en España.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

- Alonso, A. (1985): *España en el Mercado Común. Del acuerdo del 70 a la Comunidad de los Doce*, Madrid, Espasa Calpe.
- Bassols, R. (2007): *Veinte años de España en Europa*, Madrid, Biblioteca Nueva-Estudios de Política Exterior.
- Calvo-Sotelo, L. (1990): *Memoria viva de la Transición*, Barcelona, Plaza & Janés.
- Martín de la Guardia, R. y Pérez, G. (2012): *España y Portugal: veinticinco años de la Unión Europea (1986-2011)*, Valladolid, Universidad de Valladolid.
- Fernández de Sevilla, T. (2014), "FASA-Renault en la crisis de la estanflación (1974-1985)", *XI Congreso Internacional de la AEHE*, pp. 1-27.
- ABC (1979): *Los fabricantes de automóviles ven el futuro con preocupación*. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>
- ABC (1979): *La ordenación del sector del automóvil, en marcha. Objetivos concretos: reducir el número de modelos y aumentar las series*. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>
- ABC (1979): *Malestar de los fabricantes por la fiscalidad y la libre importación*. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>
- ABC (1981): *La producción de automóviles bajará un 12.8 por 100 en 1981*. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>
- ABC (1981): *Nuevas subidas del precio de los automóviles*. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>
- ABC (1981): *Acuerdo Japón-USA para una conferencia trilateral con la CEE*. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>
- ABC (1982): *FIAT recomienda a SEAT un acuerdo financiero más a largo plazo*. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>
- ABC (1983): *Menos aranceles para los vehículos de la CEE*. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>
- ABC (1984): *La industria española tendrá que hacer un gran esfuerzo de adaptación a la CEE*. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>

ABC (1985): *El automóvil, paso adelante.* Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>

ABC (1985): *Junta General Ordinaria celebrada en Valladolid el día 12 de junio de 1985.* Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>

ABC (1985): *Las ventas de automóviles descendieron un 3 por 100 durante el primer semestre.* Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>

ABC (1985): *FASA-Renault invertirá 50.000 millones de pesetas en renovación industrial.* Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>

ABC (1986): *España adaptará el seguro obligatorio de automóviles a las normas de la CEE.* Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>

ABC (1987): *FASA-Renault obtuvo en 1986 un beneficio de 19.443 millones.* Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>

ABC (1987): *Manuel Guasch: "El automóvil no ha tenido periodo de adaptación a la CEE".* Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>

ABC (1987): *FASA-Renault construirá en España dos nuevos modelos de turismo y un motor.* Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>

ABC (1988): *FASA-Renault obtuvo en 1987 un beneficio antes de impuestos de 21.287 millones.* Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>

ABC (1989): *Firmado el plan social de inversiones de FASA-Renault.* Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es/avanzada.stm>

La Vanguardia (1981): *Nombres propios. Manuel Guasch: "El IVA perpetuará la penalización fiscal del automóvil".* Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/hemeroteca/index.html>

La Vanguardia (1984): *Preocupación de los empresarios españoles ante la entrada en la CEE.* Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/hemeroteca/index.html>

La Vanguardia (1985): *Operación Renault: Primer paso para consolidar la nueva situación del sector español del automóvil.* Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/hemeroteca/index.html>