

UN ANÁLISIS DE LOS COSTES Y BENEFICIOS DE LA PRIVATIZACIÓN DE SEAT

María José Álvarez Gil** y Pedro González de la Fe**

Resumen

La literatura sobre privatizaciones es básicamente teórica, de forma que el número de trabajos empíricos sobre sus resultados, especialmente el relativo al intercambio de recursos que generan, es muy reducido. Habida cuenta de los diferentes grupos y agentes con intereses diversos -y a menudo contrapuestos- que se generan en torno a estos procesos, parece interesante estudiar en qué medida y cuánta las privatizaciones afectarán a estos grupos.

Comparar los beneficios y costes de estas decisiones públicas, en las que se comprometen recursos escasos, puede ser una vía sensata de actuación dentro del sector público. El objetivo del presente trabajo consiste en evaluar los beneficios y costes derivados de la privatización de Seat, identificando los agentes *ganadores* y *perdedores* tras la adopción de dicha decisión. En la realización de la evaluación se han seguido muy de cerca las pautas metodológicas aplicadas por Galal y otros (1994) en lo referente al estudio de casos.

En primer lugar se expone la metodología utilizada. El apartado siguiente se dedica al análisis de la evolución experimentada por el Beneficio, la Inversión Neta, la Rentabilidad y la Productividad de Seat tras la privatización, describiéndose en las siguientes secciones los efectos fiscales y sobre el Excedente del Consumidor. A continuación se compara la evolución de las variables mencionadas con las representativas de las empresas del sector, para, seguidamente, reconstruir el previsible comportamiento de Seat, bajo la hipótesis de que no hubiera sido privatizada, a fin de su comprobación con el efectivamente logrado. El artículo se cierra con las conclusiones más relevantes.

Palabras Claves: Privatización, Análisis Coste-Beneficio, Sector del Automóvil, Seat, Volkswagen.

♣ Una versión preliminar de este trabajo ha sido presentada al I Encuentro de Economía Aplicada, Barcelona, Junio de 1998

Este trabajo ha sido parcialmente financiado gracias a la ayuda proporcionada por la DGES, a través del proyecto PB94-0372, y de la beca para estancia de investigadores españoles en centros extranjeros, de referencia PR95-583

* Universidad Carlos III de Madrid. Departamento de Economía de la Empresa. C/ Madrid, 126, 28903 Getafe, Madrid. E-mail: catinaag@eco.uc3m.es

** Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. E-mail: pedro@pgdf.ext.ulpgc.es

UN ANÁLISIS DE LOS COSTES Y BENEFICIOS DE LA PRIVATIZACIÓN DE SEAT

INTRODUCCIÓN

La literatura sobre privatizaciones es, en general, teórica y descriptiva, siendo limitado el número de trabajos empíricos sobre los resultados de las mismas y, especialmente, el relativo al intercambio de recursos que generan. En torno a los procesos de privatización se generan grupos y agentes con intereses diversos y a menudo contrapuestos (sector público vendedor, compradores privados, contribuyentes, empleados de las empresas públicas, consumidores, competidores, etc.), por lo que la estimación de en qué medida y en qué cantidad estos grupos se ven afectados por las privatizaciones es una tarea pendiente de mayor investigación.

Comparar los beneficios y costes de decisiones públicas, en las que se comprometen recursos escasos, parece la vía más sensata de actuación dentro del sector público. Con tal finalidad, Jones y otros (1990) desarrollan una metodología destinada a la evaluación económica *ex ante* de las decisiones sobre privatización que será aplicada más tarde por Galal y otros (1994) en un contexto de evaluación *ex post*. Este último trabajo incorpora, además, el estudio de doce casos concretos de empresas de distintos sectores y países, evaluándose e identificándose en cada uno de ellos, de forma sistemática, los costes y beneficios comportados por la privatización, comparándose sus resultados con la opción alternativa que hubiera supuesto la continuidad en manos públicas. Entre los casos estudiados figuran empresas emblemáticas del proceso privatizador británico como British Telecom, British Airways y National Freight, además de otras tantas de diversos países.

La privatización de Seat se realizó en 1986, con la pretensión de asegurar la viabilidad de una compañía cuyo negocio se encontraba situado en un entorno internacional y carecía, por aquel entonces, de la tecnología y redes de distribución adecuadas para garantizar su futura competitividad en el mismo. La actuación del INI, holding al que pertenecía la empresa, consistió en procurar su integración directa en un grupo multinacional del automóvil que le proveyera de los recursos y capacidades tecnológicas necesarias, siendo el grupo alemán Volkswagen el que finalmente se decidió a su adquisición, tras la firma con Seat de un Acuerdo de Cooperación, Licencia y Asistencia Técnica en 1982 (Álvarez y González, 1997).

El objetivo del presente trabajo consiste en evaluar los beneficios y costes derivados de la privatización de Seat, identificando los agentes *ganadores* y *perdedores* tras la adopción de dicha decisión. En la realización de la evaluación se han seguido muy de cerca las pautas metodológicas aplicadas por Galal y otros (1994) en el estudio de los casos contenidos en el mismo trabajo.

El presente artículo está estructurado como sigue. En primer lugar se expone la metodología utilizada. El apartado siguiente se dedica al análisis de la evolución experimentada por el Beneficio, la Inversión Neta, la Rentabilidad y la Productividad de Seat tras la privatización, describiéndose en las siguientes secciones los efectos fiscales y sobre el Excedente del Consumidor. A continuación se compara la evolución de las variables mencionadas con las representativas de las empresas del sector, al objeto de contrastar las posibles diferencias. Seguidamente se reconstruye el previsible comportamiento de Seat, bajo la hipótesis de que no hubiera sido privatizada, a fin de su comprobación con el efectivamente logrado, se cierra el artículo con las conclusiones más relevantes.

1.-LA METODOLOGÍA

El esquema metodológico que seguiremos consiste, básicamente, en comparar la trayectoria y el funcionamiento de Seat a lo largo del período 1986 -1993, inmediatamente posterior a su privatización, con la evolución y trayectoria que se supone hubiera seguido bajo la hipótesis de haber seguido siendo empresa pública (escenario contrafactual). La diferencia entre los valores netos y sociales de la empresa³ en ambos escenarios constituirá el indicador principal del efecto que el cambio de propiedad puede haber ejercido sobre el bienestar social, así como del grado de acierto o desacierto involucrado en la decisión de privatizar.

1.1.- El escenario real

En este escenario se analiza el funcionamiento real de Seat en base a los datos contenidos en las memorias anuales de la empresa, estudiándose la evolución experimentada por las variables Beneficio Privado y Público, Inversión Neta, Rentabilidad y Productividad (medida a través de distintos ratios) entre los años 1982-1986, anteriores al cambio de propiedad, y 1987-1993, posteriores al mismo. Los motivos por los que se han seleccionado las variables mencionadas son los siguientes:

³ Los valores netos de la empresa en ambos escenarios vienen dados por las diferencias entre sus saldos de costes y beneficios. A su vez, los valores sociales de la empresa en los dos escenarios lo constituyen los costes y beneficios en términos de recursos públicos.

a) **El Beneficio Privado.** Representa el rendimiento obtenido por los Recursos Propios de la empresa y, al mismo tiempo, puede ser el instrumento de mayor entidad y relevancia práctica para evaluar sistemáticamente el funcionamiento económico de una empresa. Se estima a partir de los Resultados antes y después de impuestos que figuran en las Cuentas de Resultados de las memorias anuales.

b) **El Beneficio Público.** La variable Beneficio Público se utiliza para reflejar, lo más adecuadamente posible, la repercusión que el funcionamiento de la empresa pueda tener sobre el Bienestar Social. Esta variable se define como:

$$\text{Beneficio Público} = X - II - W - R - rK^w$$

donde X representa el valor de las ventas totales de la empresa, II corresponde al valor de los Gastos de Compra o Aprovisionamiento, W son los Gastos de Personal, R es el importe total de las rentas provenientes del alquiler de algunos de los factores de producción, y rK^w representa el coste de oportunidad del Capital Circulante (intereses que se hubieran percibido de haber prestado dicho capital).

El Beneficio Público se distingue del Privado en que este último sólo registra el rendimiento del capital propio, mientras que el primero nos muestra, además del Beneficio Privado, el conjunto de rentas dirigidas a remunerar a los recursos ajenos, a satisfacer el pago de los impuestos directos e indirectos y las que tienen como fin la constitución del fondo de amortización, es decir, lo que normalmente se considerarían obligaciones de la empresa.

La mayoría de variables estudiadas en este trabajo se presentan en valores nominales y reales. En el caso del Beneficio Público, el análisis de sus valores en términos constantes es especialmente relevante, ya que sus cambios pueden venir determinados por el *efecto-precios*. Con el fin de eliminar dicho efecto, se complementa el estudio del Beneficio Público con el análisis de la medida en que las variaciones en los valores absolutos de todas sus variables explicativas (ventas, inputs intermedios, personal, etc.) han sido debidas a cambios en precios o en cantidades.

c) **La Inversión Neta.** Las variaciones en los beneficios adquieren mayor significación cuando se relacionan con las experimentadas por la inversión neta, ya que la no correspondencia entre ambas variables indicaría una completa ausencia de rentabilidad en la empresa. Además, cuando se estudian los cambios en el funcionamiento de las empresas derivados de procesos de

privatización, el análisis de esta variable permite observar si su evolución es distinta o similar bajo propiedad pública y privada.

d) **La Rentabilidad.** Es importante conocer cuál de los dos tipos de propiedad, pública o privada, es capaz de obtener mayor rendimiento del conjunto de los capitales permanentes de la empresa (recursos propios y ajenos). Con esta finalidad se estudia la evolución de los ratios Rentabilidad Pública y Privada. El primero es el resultado del cociente entre Beneficio Público y los capitales permanentes (Recursos Propios más Recursos Ajenos a largo plazo) y el segundo el resultado del cociente entre Beneficio Privado y dichos capitales.

e) **La Productividad.** ¿Guardan relación con la productividad los cambios de la Rentabilidad Pública y Privada en términos corrientes?. ¿Obedecen estos cambios a otras causas, como, por ejemplo, incrementos de los precios del output-?, Para responder a estas cuestiones analizamos la evolución en términos constantes de los costes fijos y variables en relación a las ventas y, seguidamente, la trayectoria seguida por el ratio Productividad Total de los Factores (PTF). Este último mide la productividad en sentido amplio, ya que en su cálculo se tienen en cuenta todos los costes de la empresa.

$$PTF = \text{Ventas Totales} / \text{Costes Totales} = X / (II + W + R + rK^w + rK^f)$$

donde X representa el valor de las ventas totales de la empresa, II corresponde al valor de los Gastos de Compra o Aprovisionamiento, W son los Gastos de Personal, R es el importe de las rentas en caso de alquiler de algún factor, rK^w representa el coste de oportunidad del capital circulante y rK^f el coste de oportunidad del capital fijo.

Una menor proporción de los costes fijos y variables en relación con las ventas, o una mayor PTF después de la privatización, mostraría una mayor productividad de la empresa bajo propiedad privada y confirmaría, para nuestro caso de estudio, la hipótesis que asocia este tipo de propiedad con mejoras de la productividad.

1.2.- Una explicación de los cambios en el funcionamiento

Los cambios en la conducta y en el funcionamiento de una empresa pueden ser atribuidos a diversas causas, siendo la privatización tan sólo una de ellas. Siguiendo a Galal (1990), las variaciones observadas en el funcionamiento de las empresas pueden ser atribuidas a cuatro conjuntos de factores o causas:

- A. Cambios en la propiedad
- B. Cambios en las características del sector

C. Cambios en el entorno macroeconómico

D. Cambios inducidos por las condiciones de venta de la empresa

En nuestro estudio nos centramos en el análisis de las causas comprendidas en A y B⁴. Para saber si los cambios experimentados en la conducta de Seat se debieron a la evolución del sector (factor B), o exclusivamente a los efectos producidos por el cambio de propiedad (factor A), se compara la evolución seguida por las variables Beneficio Público y Privado, Inversión Neta, Rentabilidad Pública y Privada y Productividad, con la que experimentaron las tres empresas del sector (Fasa-Renault, Citroën y Peugeot-Talbot) utilizadas como referencia. Estas tres empresas se han elegido por la antigüedad de su instalación en España y por el hecho de que han fabricado, al igual que Seat, una gama de vehículos amplia durante el período que se estudia.

Si, tras la comparación, la evolución en Seat de estas variables difiere de la seguida por las empresas de referencia, podremos afirmar que los cambios experimentados tras la privatización se deben, fundamentalmente, a la gestión privada. Si, por el contrario, las diferencias son inexistentes, los cambios pueden atribuirse al “*efecto-sector*”.

1.3.- El escenario contrafactual

La construcción de un escenario contrafactual tiene como finalidad aislar en exclusiva el “*efecto-propiedad*” de cualquier otro. Su elaboración se basa en la comparación de la trayectoria real seguida por la empresa privatizada con la que hubiera seguido en ausencia de privatización. Para ello se eliminan del escenario real aquellos cambios asociados a la privatización, en un intento de describir el comportamiento de la empresa como si ésta no hubiera cambiado de titularidad. Asimismo, se asume que la empresa ha seguido operando en condiciones *ceteris paribus*. En nuestro caso hemos elaborado unas hipótesis de partida sobre el comportamiento contrafactual de Seat y proyectado nuevas cuentas de resultados para cada uno de los ejercicios posteriores a la privatización (años 1986-1993). Analizamos, entonces, las variables Beneficio Público y Privado, Inversión Neta y Costes (fijos y variables) en este escenario.

Como afirman Galal y otros (1994:4), una de las deficiencias más importantes que implica la construcción de escenarios contrafactuales es la fuerte carga de subjetividad que conllevan los mismos, lo que los hace proclives al escepticismo y a la crítica. Sin embargo, esta deficiencia no resulta de fácil solución, ya que forma parte de la misma naturaleza de esta

⁴ El proceso de enajenación de Seat no dió lugar a cambios en la regulación del sector (caso D) y la evolución del sector (caso C) no puede eliminarse al estudiar los casos A y B.

metodología, pretendiéndose con la misma, obviamente, que las hipótesis de comportamiento contrafactuales sean lo más razonables y fundamentadas posible.

2.- EL ESCENARIO REAL

Comenzamos con el análisis de los niveles de Beneficio Privado y Público alcanzados antes y después de la privatización, para examinar posteriormente la evolución de la Inversión y, por último, estudiar, mediante el uso de ratios específicos, la Rentabilidad y Productividad.

2.1.- El Beneficio Privado y el Beneficio Público en términos corrientes.

Como puede observarse en el Gráfico 1, el Beneficio Privado antes de impuestos de Seat se recuperará tras su privatización. A partir de 1992, no obstante, los resultados negativos volverán de nuevo, alcanzando un máximo histórico en 1993.

----- INSERTAR GRÁFICO 1 AQUÍ -----

El Beneficio Público (concepto asimilable al de Excedente del Productor) comprende, además de las rentas del capital, el conjunto de rentas dirigidas hacia los intermediarios financieros (intereses) y/o dirigidas hacia el Sector Público (Impuestos). En el caso de Seat, las rentas dirigidas hacia los intermediarios financieros constituirán su principal excedente durante los últimos años de propiedad pública (años 1982-1986) (ver Tabla 1). Después de la privatización, la composición del excedente variará, no sólo a causa de la recuperación del Beneficio Privado en 1988, sino, principalmente, a causa de la notable disminución de las rentas destinadas al pago de intereses (recuérdese el intenso proceso de saneamiento financiero al que Seat se vio sujeta).

----- INSERTAR TABLA 1 AQUÍ -----

A partir de 1992, no obstante, vuelven de nuevo las pérdidas y los pagos por intereses, representando estos últimos cantidades cada vez mayores (ver Tabla 2). Esta vez, el receptor de los mismos será el Grupo VW.

----- INSERTAR TABLA 2 AQUÍ -----

2.2.- El Beneficio Público en términos constantes

Como puede comprobarse en la Tabla 3, los precios de venta de los vehículos de Seat, calculados mediante el cociente entre el total de los ingresos por ventas de cada período (output) y el número de unidades vendidas⁵, experimentan incrementos anuales antes y después del cambio de propiedad, con la excepción de los años 1990 y 1993. El número de unidades vendidas (cantidades) aumentará también en todos los ejercicios, excepto en 1982, detectándose un cambio en el signo de la tendencia a partir del año 1992.

----- INSERTAR TABLA 3 AQUÍ -----

Una posible explicación de esta tendencia sostenida podría encontrarse en la extensión de la propia red comercial externa de Seat, la renovación de sus modelos, la mejora de la calidad de sus productos y la integración en un gran grupo multinacional tras la privatización. Los incrementos en el número de unidades vendidas en cada ejercicio fueron superiores tras la venta a VW. En lo que respecta a los incrementos de precios, éstos parecen haber jugado un papel más relevante con anterioridad a la privatización, lo que resulta lógico, dada la intensificación del grado de competencia en el mercado español del automóvil tras la incorporación de España a la Comunidad Europea. A partir de 1992, posiblemente a causa de la recesión vivida por el sector de la automoción, las cantidades vendidas disminuyen de forma significativa, contribuyendo a la terrible situación vivida por Seat en 1993.

En lo concerniente a los inputs intermedios, sus precios (calculados a partir del cociente entre los Gastos de Aprovisionamiento anuales y el número total de unidades producidas en el mismo período)⁶ crecen en cada ejercicio, -salvo en los de 1985 y 1992-, como consecuencia, primero, del Acuerdo de Cooperación Industrial que establecen Seat y VW en 1982 y, segundo, como resultado de la integración de la compañía española en el grupo multinacional germano a partir de 1986; tanto el Acuerdo como la integración

⁵ Con objeto de analizar en qué medida las variaciones del Beneficio Público obedecen a alteraciones en los precios, en las cantidades, o en ambos factores de forma conjunta, descomponemos los elementos que lo conforman en las variaciones que, en términos absolutos, han experimentado los precios y cantidades en relación a cada ejercicio precedente.

⁶ La ausencia en las memorias anuales de Seat de datos relativos a las cantidades de inputs empleadas por la empresa en cada ejercicio, nos ha llevado a sustituir dichas cantidades por el número de unidades producidas en cada período.

implicaron una importante dependencia respecto a VW en el terreno de las compras de inputs, que se ha traducido en mayores incrementos en su coste.

Los cambios en los salarios y en el empleo son significativos. Por lo que respecta al empleo, como se puede ver en la Tabla 3, el número de empleados de Seat se redujo bajo propiedad pública, lo que aparentemente contradice la hipótesis de la mayor dificultad de las empresas públicas para hacer frente a las presiones de los sindicatos o sus trabajadores. El coste de los reajustes de las plantillas de Seat fue elevado y se evitó, en todo momento, acudir a los despidos masivos. Esto valida la hipótesis mencionada. Por otro lado, el número de trabajadores contratados aumentó entre 1987 y 1992, salvo en 1990, lo que demuestra que los procesos de privatización no implican, necesaria o inevitablemente, reducciones de plantilla, contrariamente a lo sostenido en ocasiones en ámbitos sindicales.

Respecto a los salarios, éstos crecerán, bajo ambos tipos de propiedad, en función de las tasas de inflación. Con la excepción del año 1991, y, al menos, hasta el año 1993, tampoco en este campo la privatización afectó a los intereses de los trabajadores, siendo los aumentos salariales superiores tras el cambio de propiedad en relación a la etapa pública (ver Tabla 3).

2.3- La inversión neta

El Gráfico 2 muestra la evolución, en términos corrientes y constantes, de la inversión neta en Seat antes y después de la privatización. En el período previo pueden distinguirse, a su vez, dos subperíodos: el comprendido entre los años 1982-84, en el cual la inversión en maquinaria, instalaciones y utillaje crece fuertemente como consecuencia del Acuerdo de Cooperación Seat-VW de 1982, y el comprendido entre los años 1985-86, años de fuerte desinversión, producto de la respuesta del INI a los problemas de sobrecapacidad y obsolescencia planteados por la crisis económica de principios de los ochenta.

----- INSERTAR GRÁFICO 2 AQUÍ -----

A partir de 1989, empezaron a hacerse realidad los compromisos inversores asumidos por VW en el momento de la adquisición, concretándose en la construcción y puesta en marcha de la factoría de Martorell y en la modernización de las restantes plantas de producción. Como consecuencia de estos hechos, las cifras de inversión durante los años 1989-1992 serán especialmente elevadas. La crisis de 1993 dió lugar a una fuerte reducción.

2.4.- La rentabilidad

El Gráfico 3 muestra las Rentabilidades Pública y Privada de Seat a precios corrientes. Puede comprobarse cómo, tras la privatización, se recupera la Rentabilidad Privada de forma transitoria, para volver a registrar números rojos en la cuenta de resultados a partir de 1992.

----- INSERTAR GRÁFICO 3 AQUÍ -----

La Rentabilidad Pública (Beneficio Público en relación a los costes fijos), mejorará sólo de forma provisional a partir del cambio de propiedad, tomando valores negativos a partir del año 1991. Vemos cómo el simple traspaso de la propiedad de las empresas no conlleva, necesariamente, la obtención de rentabilidad o, dicho de otra forma, propiedad privada y rentabilidad de las empresas no son siempre variables asociadas.

2.5.- La Productividad Total versus la Productividad Parcial

¿En que proporción las mejoras en la Productividad Total de los Factores de Seat se ha traducido en mejoras de su Rentabilidad Pública? Que los avances en la primera hayan significado incrementos de la segunda dependerá de que los cambios en el output hayan venido motivados, fundamentalmente, por la variación de las cantidades de los inputs utilizados, antes que por las variaciones de sus precios. Para dilucidar esta cuestión se analiza, en primer lugar, la evolución de la relación entre los costes variables (inputs) y las ventas, a las que consideramos como el output, a lo largo del período 1982-1993. Los valores de unos y otras se han calculado en términos reales con la finalidad de evitar el "efecto precios"⁷.

En el Gráfico 4 puede observarse la evolución en términos constantes del conjunto de los costes variables de Seat en relación a las ventas a lo largo del período previo y posterior al cambio de propiedad. La proporción de Capital Circulante con respecto a las Ventas disminuye a partir del año 1984 y siguientes, para volver a incrementarse posteriormente; los Gastos de Aprovisionamiento (también en relación a las ventas) disminuyen con anterioridad a la privatización, emprendiendo en 1986 un ligero, aunque sostenido, ascenso. Como consecuencia de estos hechos, el conjunto de los costes variables sólo disminuye a lo largo del

⁷ El cálculo de las cifras de Ventas, Gastos de Aprovisionamiento y Otros Gastos de Explotación en términos reales se ha realizado empleando como deflactor el Índice de Precios Industriales. Para deflactar los Gastos de Personal ha sido el Índice de Precios al Consumo el deflactor empleado y para el Capital Circulante se ha utilizado el Deflactor Implícito del PIB por considerarlo como el más adecuado. El año base utilizado en todos los casos ha sido el de 1990.

período 1984-1986, manteniéndose constante o incrementándose en los restantes años de la serie, siendo los de Aprovisionamiento y de Personal los que experimentan un mayor crecimiento. La gestión privada, por tanto, no implicó, para el período analizado, una mayor reducción de los costes variables en términos reales de Seat.

----- INSERTAR GRÁFICO 4 AQUÍ -----

Los costes fijos en relación a las ventas, tanto en términos nominales como reales (ver Gráfico 5), sí disminuyeron notablemente tras la privatización. Las expectativas abiertas por el cambio de propiedad jugaron un papel crucial en lo relativo a la reducción de estos costes. Recuérdese que el INI se vio obligado a realizar un intenso proceso de saneamiento financiero de Seat a fin de posibilitar su venta. Tras la privatización, el conjunto de dichos costes disminuye hasta el año 1989, fecha en que retorna a su tendencia creciente, la cual alcanzará su punto culminante en 1993.

----- INSERTAR GRÁFICO 5 AQUÍ -----

Hemos utilizado los costes fijos y variables para el cálculo de la Productividad Total de los Factores, un indicador de la relación entre el output (ventas) y el conjunto de los costes. El Gráfico 6 muestra la evolución de dicha Productividad y del ratio Rentabilidad Pública (Beneficio Público/Capital fijo) a lo largo del período analizado. Puede comprobarse cómo tras la privatización no se producen mejoras de la Productividad Total, sino que ésta disminuye ligeramente cada año, hasta experimentar un fuerte descenso en 1993. La Rentabilidad Pública, por su parte, mejorará entre los años 1984 y 1989, para descender a partir de este último año. Se observa, pues, cómo la no existencia de mejoras en la Productividad Total impedirá generar mejoras en la Rentabilidad Pública.

----- INSERTAR GRÁFICO 6 AQUÍ -----

Calculando el promedio de los diferenciales de Productividad a lo largo de los períodos anterior y posterior a la privatización (años 1982-1986 y 1987-1993 respectivamente), el primero arroja un crecimiento medio positivo de 0,04, mientras que el segundo experimenta un crecimiento negativo anual de -0,05, lo que demuestra la ausencia de

mejoras en el crecimiento de la Productividad Total de los Factores tras la privatización de Seat.

3.- LOS EFECTOS FISCALES

La valoración de los efectos fiscales derivados de la privatización de las empresas públicas exige examinar tanto los ingresos percibidos por el Sector Público a consecuencia de la venta, como el saldo, favorable o desfavorable, en el que quedan los flujos anuales de fondos entre la empresa privatizada y el Tesoro Público.

Los Ingresos percibidos por la venta. La voluntad manifestada por Seat de integrarse en un grupo multinacional del automóvil fortaleció la posición negociadora de VW durante el proceso de compra, pudiendo imponer que el INI se hiciera cargo de las pérdidas del año 1985, le concediera un crédito a largo plazo por valor de 186.000 millones de pesetas y tomara a su cargo las filiales no rentables. VW sólo se vio obligada a pagar el valor del capital social de la Compañía correspondiente al año 1986 (80.000 millones de pesetas) y continuó percibiendo royalties por transferencias de tecnología.

Por lo que respecta a los **Flujos anuales**, tras la privatización, el Sector Público español continuó la entrega de subvenciones a Seat, según se comprueba en la Tabla 4. Estas fueron en general de escasa cuantía, excepto las otorgadas en 1994 como resultado de los acuerdos alcanzados entre el Grupo VW, el Gobierno español y la Generalitat de Cataluña, por los que la multinacional alemana se comprometía al mantenimiento de la compañía española como marca independiente y dotada de capacidades de investigación y estructura comercial propias. Por el contrario, los ingresos percibidos por el Tesoro Público en concepto de Tributos locales, cotizaciones a la Seguridad Social e Impuesto sobre la Renta de Sociedades, representan un volumen significativo (Tabla 5), siendo el saldo final claramente favorable al Sector Público por un monto de 147.048 millones de pesetas. Los escasos beneficios obtenidos por Seat durante el período y las compensaciones entre resultados negativos y positivos propias de la mecánica del Impuesto sobre la Renta de Sociedades harán que lo percibido por el Tesoro, por este concepto, sea de escasa relevancia en el período.

----- INSERTAR TABLAS 4 Y 5 AQUÍ -----

4.- LOS EFECTOS SOBRE EL EXCEDENTE DEL CONSUMIDOR

Los consumidores de automóviles de turismos y derivados verán notablemente mejorado su excedente a lo largo del período que abarca los años comprendidos entre 1987 y 1993. Este período se va a caracterizar, en lo concerniente al mercado interno, por una creciente competencia entre los fabricantes españoles de turismos, que se manifiesta en los términos de la publicidad, prestaciones, descuentos de marcas, sobretasación de coches usados, etc. Pueden distinguirse dos etapas bien diferenciadas: una de crecimiento espectacular (1986/1989) y otra de intensa recesión (1990/1993). La primera etapa será un período de gran consumo, donde los factores de novedad/moda tendrán un importante valor en la decisión de compra de los clientes. Nuevos modelos, versiones, series especiales, etc. serán lanzados continuamente al mercado, modificando radicalmente el escenario comercial respecto a épocas anteriores.

La progresiva supresión de barreras comerciales, consecuencia de la aplicación del Mercado Único, así como el crecimiento de los niveles de renta en España, van a traer consigo un importante incremento de las importaciones de vehículos, dirigiéndose la demanda, de forma cada vez más intensa, hacia los segmentos de gama alta que no pueden ser satisfechos por la producción española. Al inicio de la década de los noventa, el sector del automóvil se vió inmerso en el ciclo recesivo en el que se adentró la economía mundial, acentuándose la recesión en el mercado español no sólo por motivos coyunturales, sino también por los cambios en la composición de la demanda a los que se ha aludido.

Los efectos de todo ello se traducirán en continuos incrementos en el excedente del consumidor, que se harán palpables a lo largo de toda la década de los ochenta. A partir de entonces y, como muestra la Tabla 6, los precios de los automóviles evolucionarán a lo largo de todos los años sin superar, o superando en algunos casos muy ligeramente, los incrementos del Índice de Precios al Consumo. Esto hará que los automóviles españoles tengan los precios más baratos de toda Europa en los últimos años (Fernández Laguillo, 1995:81).

----- INSERTAR TABLA 6 AQUÍ -----

5.- LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR FRENTE A LA DE SEAT

En el caso de la venta de Seat, ésta no supuso ninguna modificación en la regulación del sector, ni variaciones significativas de su participación en el mercado. A efectos de aislar los impactos debidos únicamente al cambio de propiedad, en los párrafos siguientes comparamos los cambios experimentados tras la privatización por las variables explicativas ya estudiadas, con los observados por estas variables en las tres empresas representativas del

sector. Como puede observarse en los Gráficos 7 y 8, la evolución del Beneficio Público y Privado de Seat sigue unas pautas diferentes a las de las empresas de referencia. En el caso del primero, y con la excepción de los años 1988 y 1991, sus niveles permanecerán siempre por debajo de los correspondientes a las restantes empresas. En lo concerniente al segundo, las cifras correspondientes a Seat serán inferiores a las de las otras empresas en todos los ejercicios del período, especialmente en el año 1993.

----- INSERTAR GRÁFICOS 7 Y 8 AQUÍ -----

Los costes variables en relación a las ventas también evolucionan de forma singular a lo largo de los años estudiados. Como puede comprobarse en el Gráfico 9, dichos costes alcanzarán siempre en la primera porcentajes superiores a los de las segundas, salvo en 1988, en el que Renault registra un ratio superior.

----- INSERTAR GRÁFICO 9 AQUÍ -----

Al igual que las dos últimas variables analizadas, la Inversión Neta y la Productividad Total de los Factores de Seat, ver Gráficos 10 y 11, registrarán una evolución significativamente distinta a la de las empresas de referencia. La puesta en marcha del proyecto de Martorell fue el inicio de la implicación de VW y de su filial española en un proceso de inversión que, por el volumen de fondos comprometidos, establecerá considerables distancias respecto a la inversión realizada por las restantes empresas del sector.

----- INSERTAR GRÁFICOS 10 Y 11 AQUÍ -----

La Productividad Total de los Factores de Seat, será significativamente inferior a la de las empresas de referencia, poniendo de manifiesto sus problemas de eficiencia, no inducidos por el sector. A lo largo del período estudiado, Seat será incapaz de aumentar su productividad mediante el uso más eficiente de la totalidad de los factores empleados.

6.- EL ESCENARIO CONTRAFCTUAL

¿Fue un error privatizar Seat habida cuenta de las incapacidades mostradas por la gestión privada para mejorar su rentabilidad y productividad?. ¿Hubieran mejorado estos indicadores de haber continuado Seat en manos públicas?. Una posible forma de responder a

estas preguntas radica en el diseño de un escenario contrafactual, consistente en simular lo que habría sucedido en la empresa bajo la hipótesis de que no se hubiera privatizado y hubiera operado en condiciones *ceteris-paribus*..

6.1.- Los Ingresos

Nos basaremos en los dos supuestos básicos siguientes:

1º) El Acuerdo de Cooperación, Licencia y Asistencia Técnica firmado entre Seat y VW en 1982, representó la antesala de la futura integración de la primera en la segunda, facilitando el mayor conocimiento mutuo de ambas compañías, previo a la integración. En este análisis asumiremos que si Seat no se hubiera privatizado, la alianza hubiera sido perfectamente factible, beneficiándose ambas entidades de las ventajas asociadas a las alianzas. Por consiguiente, vamos a considerar que los beneficios provenientes para Seat del Acuerdo de 1982 (el constituirse en la distribuidora en España de la marca VW-Audi, obtención de una tecnología complementaria a la propia, volúmenes adicionales de exportación a comercializar en Europa a través de la red de VW, posibilidad de utilizar plenamente su capacidad industrial y comercial, renovación de sus productos y mejora de su imagen de marca, como más destacados) son independientes del cambio de propiedad que tuvo lugar en 1986, y que todos ellos favorecieron positivamente a la compañía en un contexto en el que España se encontraba próxima al ingreso en el mercado comunitario y comenzaba a abolir sus barreras proteccionistas.

2ª) Como consecuencia de lo anterior, supondremos que el número de vehículos de las marcas Seat y VW-Audi producidos y vendidos en el mercado español, así como el de los importados y exportados, se corresponde con las cifras reales de producción, venta, importación y exportación de la empresa (ver Tablas 7, 8 y 9). De igual forma, es razonable suponer que la supuesta continuidad en manos públicas de Seat no tuvo por qué afectar a su política de innovación de producto y al conjunto de modelos ofertados al mercado, ya que los más vendidos a lo largo del período 1986-1992 han sido los desarrollados por la empresa de forma autónoma (modelos Toledo, Polo, Marbella e Ibiza).

----- INSERTAR TABLAS 7, 8 y 9 AQUÍ -----

Por todo ello, los ingresos totales (de explotación y accesorios) que Seat hubiera percibido como empresa estatal no serían substancialmente diferentes de los que en la realidad

obtuvo. Las cantidades de vehículos vendidos, las ofertas de modelos y unos precios descendentes conforman un escenario real e hipotético similar.

6.2.- Los Costes variables

6.2.1.- Los Costes de Aprovisionamiento

En lo que respecta a los Costes de Aprovisionamiento, éstos se componen de las materias primas o elementos para la fabricación de automóviles, así como de vehículos importados desde Alemania para su venta en el mercado español. Como consecuencia del Acuerdo establecido entre Seat y VW en 1982, las importaciones de automóviles de las marcas VW-Audi se incrementaron rápidamente, como muestra la Tabla 7. Asimismo, las importaciones de elementos de fabricación crecieron de forma notable, ya que para los modelos alemanes fabricados en las instalaciones de Seat se importaban la mayor parte de los componentes. Puesto que estos incrementos tuvieron su origen en las relaciones comerciales y de producción que se establecieron en el Acuerdo, puede asumirse que, de haberse mantenido su continuidad por una Seat pública, la evolución de los Costes de Aprovisionamiento hubiera sido muy similar a la realmente experimentada hasta 1992. Por un lado, a partir de ese año las sucesivas devaluaciones de la peseta encarecieron de forma intensa las importaciones de componentes procedentes de Alemania y, por otro, fue a partir de entonces cuando se empezaron a notar directamente algunos efectos de la privatización e integración en el Grupo VW⁸.

6.2.2.- Otros Gastos de Explotación

Los costes agrupados bajo la denominación Otros Gastos de Explotación (servicios exteriores, tributos, publicidad, transportes, gastos diversos) fueron en Seat, durante los cinco últimos años en que estuvo bajo control público, bastante más elevados que en las empresas de referencia (ver Tabla 10). Una vez privatizada, Seat consigue acortar las diferencias que mantenía con el sector en lo que respecta a estos costes (ver Tabla 11).

----- INSERTAR TABLAS 10 y 11 AQUÍ -----

⁸ Los efectos de la recesión que comienza en ese momento, junto a los cambios en la cúpula directiva de la multinacional alemana, condujeron a una mayor integración de la compañía española en la estrategia del Grupo alemán, siendo sus modelos equipados con material elaborado en Alemania.

A la hora de considerar su comportamiento en nuestro escenario contrafactual, lo más probable es que hubieran sido mayores en una Seat bajo propiedad pública, pudiendo venir determinada la diferencia, por el porcentaje medio anual de crecimiento que Seat mantuvo de estos gastos respecto al sector y para el horizonte 1982-1986 (Tabla 12). Por tanto, la inclusión de estos gastos en el escenario contrafactual se hará incrementando las cifras reales del período 1986-1992 en un 18%, que es la media de las variaciones porcentuales que aparecen reflejadas en la Tabla 12.

----- INSERTAR TABLA 12 AQUÍ -----

6.2.3.- Los Costes laborales

En lo que respecta a los costes laborales, si Seat hubiera seguido perteneciendo al Sector Público, parece lógico asumir que éstos se hubieran incrementado en relación con la evolución experimentada bajo propiedad privada, ya que la propiedad pública favorece las condiciones para el logro de los objetivos sindicales, teniendo las empresas públicas menores incentivos que las privadas para la minimización de costes al no estar sujetas al riesgo de quiebra. Sin embargo, en este caso se va a producir el fenómeno inverso, ya que como consecuencia de la política de contención de costes en las empresas públicas practicada por el Gobierno español a partir de 1983⁹, los costes laborales se incrementarán menos en estas empresas que en las del sector privado. Como puede comprobarse en la tabla 13, el crecimiento de dichos costes en las segundas fue superior al de las primeras a lo largo de los años 1986-1991, por lo que la evolución de los costes laborales de Seat en el contexto alternativo que se construye deberá ser ajustada a este menor incremento.

----- INSERTAR TABLA 13 AQUÍ -----

6.3.- Los Costes “fijos”

6.3.1.- Los gastos financieros

Hemos considerado el comportamiento de los gastos financieros de Seat desde la hipótesis de que la estructura financiera del año 1986 permanece intacta, y, por consiguiente, la cifra de gastos financieros para dicho año se mantiene a lo largo del período 1986-1992.

Las razones en las que se fundamenta dicha consideración son las siguientes:

⁹ Sobre la política de moderación de costes practicada en las empresas del Grupo INI, ver García Hermoso (1988).

1ª) A lo largo del período mencionado los tipos de interés se mantendrán casi constantes y a niveles elevados, como muestra la evolución de los tipos marginales de intervención del Banco de España que recoge la Tabla 14.

----- INSERTAR TABLA 14 AQUÍ -----

2ª) Como puede observarse en la Tabla 15, en la estructura de financiación mantenida por Seat a lo largo de este período predomina claramente el endeudamiento a corto plazo sobre el endeudamiento a largo plazo.

----- INSERTAR TABLA 15 AQUÍ -----

3ª) A partir de 1986, España, al incorporarse a la Comunidad Europea, se verá obligada a cumplir con el principio comunitario de paridad de trato entre empresas públicas y de capital privado. Dicho principio establece que las empresas públicas concurrenciales deben respetar las reglas de la competencia comunitaria, obligándose a estar sometidas a las mismas normas de funcionamiento, restricciones y sanciones¹⁰. En el contexto de una Seat no privatizada, las aportaciones de capital destinadas a compensar pérdidas hubieran sido de difícil consentimiento por las autoridades comunitarias; cuanto más, las ayudas estatales otorgadas con el fin de amortizar las deudas de la compañía automovilística española¹¹.

Por otro lado, hubiera sido difícil implantar planes de contención de costes y reestructuración, destinados a la mejora de la eficiencia técnica de la empresa, dados los problemas que acarrea la propiedad pública en relación al poder sindical, especialmente fuerte en Seat por su carácter de empresa intensiva en fuerza de trabajo. Asimismo, es difícil suponer que la Comisión Europea hubiera aceptado un plan de saneamiento, mediante reducción y ampliación de capital, en un sector competitivo como el del automóvil, sin contemplar al mismo tiempo la posibilidad de privatización de Seat.

¹⁰ Según el Tratado de Roma, *son incompatibles con el mercado común, en la medida que afecten los intercambios entre los estados miembros, las ayudas concedidas por los estados o con cargo a los recursos estatales, cualquiera que sea la forma que revistan, siempre que falseen o puedan falsear la competencia, favoreciendo ciertas empresas o producciones*. Véase Barea y Corona (1996:280).

¹¹ La Comisión Europea considera como ayudas estatales, entre otras, las aportaciones de capital destinadas a empresas públicas, efectuadas en condiciones que no resultarían aceptables para un inversor privado que operase en condiciones normales de mercado, y la obtención de créditos por dichas empresas en términos más favorables de los que podrían obtenerse en el mercado.

Ante la dificultad de reducir o ampliar sus recursos ajenos, es lógico suponer que la estructura financiera correspondiente al año 1986 hubiera permanecido en Seat en los años siguientes, con los consiguientes gastos financieros que la misma implicaba.

6.3.2.- Los gastos de amortización

A la hora de elaborar el escenario en el que se desenvolvería una Seat pública, las dotaciones a las amortizaciones podrían verse especialmente afectadas, ya que, de hecho, la privatización supuso importantes desinversiones previas y notables inversiones posteriores, como la construcción de la fábrica de Martorell y la modernización de las factorías de Zona Franca y Landaben. La fábrica de Martorell no se hubiera construido de no haberse producido la compra de Seat por VW, debido a que la decisión de su puesta en pie formó parte de la particular política de expansión del Grupo automovilístico alemán (Costa, 1993 :370)¹².

Las inversiones para la modernización de la factoría de Zona Franca consistieron, esencialmente, en la reducción de sus principales cuellos de botella, dotación de nuevos equipos y maquinaria, incremento de su capacidad productiva global e implantación de tecnología de vanguardia para el montaje de nuevos modelos; en el caso de planta de Landaben, la modernización consistió fundamentalmente en la dotación de medios para la producción del modelo Polo Coupé, la construcción de una nueva planta de motores, ampliación de su capacidad productiva y construcción de nuevos talleres. En un contexto alternativo donde Seat no hubiera sido privatizada y la alianza estratégica con VW se hubiera mantenido, las inversiones en la modernización de estas plantas es muy probable que hubieran sido realizadas, ya que las mismas eran requeridas por necesidades de producción de los nuevos modelos que Seat iba lanzando al mercado.

Respecto a las inversiones en Inmovilizado Inmaterial, éstas consistieron, a lo largo del período 1987-1992, en adquisición de software informático, pago de concesiones y patentes a terceros para el desarrollo de nuevos modelos, desarrollo propio de los mismos, gastos destinados a la mejora de sus versiones y los destinados a la evolución constante de los modelos a su largo de su ciclo vital. En el contexto de una Seat no privatizada, las diferencias en Inmovilizado Inmaterial con respecto a la realidad podemos considerarlas inexistentes. Por consiguiente, es razonable imaginar un escenario contrafactual en el que Martorell no se hubiera

¹² La expansión de Seat en Martorell y el mantenimiento de la planta de Zona Franca fueron parte de la política general de VW. Hasta 1993 el consorcio alemán desarrolló una arriesgada política expansiva basada tanto en la adquisición de empresas ya constituidas como en nuevas inversiones en plantas industriales e instalaciones. Esta estrategia, según Costa (1993:370), se materializó para Seat en la construcción de Martorell y en la modernización y mejora de Zona Franca.

construido, pero en el que se hubieran realizado las inversiones necesarias para la modernización y mejora de las instalaciones y en Inmovilizado inmaterial requeridas para la renovación y lanzamiento al mercado de nuevos productos, aún con todas las dificultades que para la incorporación de las nuevas tecnologías de producción y organización significaba la planta de la Zona Franca.

En base a lo expuesto, la valoración de las amortizaciones en dicho escenario consistirá en disminuir las dotaciones reales en proporción a la reducción que en el Inmovilizado material de Seat hubiera supuesto el no considerar la construcción de la factoría de Martorell (ver Tabla 16).

----- INSERTAR TABLA 16 AQUÍ -----

6.4.- La comparación de escenarios

Como puede comprobarse en la Tabla 17, los Resultados antes de impuestos en el escenario alternativo presentan saldo negativo en todos los ejercicios, a diferencia de solamente tres casos en el escenario real. Por tanto, si no se hubiera privatizado, las pérdidas a lo largo del período 1986-1992 hubieran podido ser superiores a las realmente obtenidas (ver Gráfico 12).

----- INSERTAR TABLAS 17 y 18 AQUÍ -----

----- INSERTAR GRÁFICOS 12 Y 13 AQUÍ -----

Asimismo, el Beneficio Público podría haber sido menor en todos los años, (véase Tabla 18 y Gráfico 13).

Respecto a la inversión neta, ésta hubiera sido de menor cuantía que la verdaderamente realizada, puesto que difícilmente se hubiera materializado un proyecto como el de la construcción de la fábrica de Martorell.

Por último, y como muestran las cifras correspondientes a los Costes variables y fijos de la Tabla 18, éstos hubieran sido mayores para todos los ejercicios del período 1986-1992.

El cálculo del Valor Actual Neto del flujo de beneficios reales y de los hipotéticos del escenario alternativo confirma lo acertado de la decisión de privatizar. El valor actual neto en 1986 de la corriente de flujos reales hubiera ascendido a 26.972 millones de pesetas, mientras que el correspondiente a la corriente de flujos hipotéticos hubiera arrojado un valor negativo por 16.824 millones de pesetas, utilizándose en ambos casos una tasa de descuento del 9,8%, que es

el tipo de interés real que Seat pagó por el monto total de sus recursos ajenos en 1986 (Gastos financieros/Recursos Ajenos).

En cuanto a los costes de bienestar social derivados de la operación de venta de la empresa, en la Tabla 19 se comparan los gastos e ingresos derivados de dicha operación en los escenarios real y contrafactual, obteniéndose un saldo positivo para el Sector Público por valor de 80.861 millones de pesetas.

----- INSERTAR TABLA 19 AQUÍ -----

Los ingresos generados a consecuencia de la privatización provienen del Impuesto sobre la Renta de Sociedades correspondiente al año 1992, cuya cantidad asciende a 861 millones de pesetas. Los Tributos locales y las cotizaciones a la Seguridad Social pagados por Seat serían iguales en ambos escenarios, mientras que los ingresos por venta sólo se computan en el escenario real. Aunque las memorias de Seat consultadas no lo especifican, es previsible que tanto las subvenciones de explotación como de capital que siguió recibiendo, una vez adquirida por VW, se hubieran continuado percibiendo aún siendo de propiedad pública, por lo que el importe de ambas se ha incluido en ambos escenarios.

Por último, la ampliación de capital del año 1986 formó parte del proceso de saneamiento financiero iniciado en el año 1982, cuya realización resultaba imprescindible para proceder a la venta de la empresa. Como se puede comprobar en la Tabla 20, la ampliación de capital correspondiente a ese año asciende a 46.135 millones de pesetas. En cualquier caso, dicho saneamiento hubiera sido necesario, por lo que su importe se ha tenido en cuenta en el diseño de ambos escenarios.

----- INSERTAR TABLA 20 AQUÍ -----

7.- POSIBLES CONCLUSIONES

Como ya señalábamos en la introducción, el objetivo de este trabajo consiste en la identificación de posibles *ganadores* y *perdedores* como consecuencia del proceso de privatización de la empresa Seat. La utilización de un escenario contrafactual, así como el relativamente breve período de tiempo considerado en nuestro análisis, dificultan la posibilidad de generalizar los resultados obtenidos, a pesar de que se ha intentado aislar las posibles

influencias de los efectos sectoriales. Aún así, entendemos que nuestro esfuerzo puede ser útil en la medida en que plantea una nueva vía de trabajo que puede ser utilizada para analizar otras privatizaciones recientes o futuras en el panorama español.

Por lo que respecta al contraste de la hipótesis de trabajo "*la privatización da lugar a una mayor rentabilidad de la empresa privatizada*", ésta no parece haberse cumplido en el caso de Seat. De un lado, los indicadores elegidos para analizar la evolución de esta variable para el caso de Seat señalan que la rentabilidad empresarial no ha mejorado. De otro, la comparación con las empresas del sector, a fin de identificar y descontar la influencia sectorial, ha puesto de manifiesto que, en el contexto del escenario utilizado, la rentabilidad de la Seat de Volkswagen fue peor que la de las otras empresas de la muestra.

Tampoco se ha podido refrendar el cumplimiento de la segunda hipótesis de trabajo "*la privatización da lugar a una superior productividad de la empresa objeto de privatización*". Tras constatar que la productividad total de los factores no ha crecido para el caso concreto de Seat, se buscó la existencia de un posible efecto sectorial, que, al no haberse encontrado, lleva a plantear que la inferior productividad de Seat obedece a su particular gestión privada.

Desde el punto de vista del grupo de interés representado por el Sector público español, sí se ha podido detectar que para éste la decisión de privatizar fue acertada, esto es, podría mantenerse que se ha cumplido, dentro del escenario sugerido, la hipótesis que defiende que "*La privatización da lugar a una mejora de la eficiencia asignativa*". En efecto, tal y como hemos podido comprobar en el epígrafe 6.4, si Seat no se hubiera privatizado, y siempre de acuerdo con las suposiciones de trabajo de este artículo, los resultados antes de impuestos hubieran presentado saldo negativo en todos los ejercicios, con lo que el beneficio público hubiera sido siempre inferior al logrado con la privatización y las pérdidas hubieran resultado superiores. Si se compara el flujo de entradas y salidas de fondos consecuencia de la privatización, con el que habría podido producirse en el hipotético caso de no privatizar Seat, se observa que la privatización generó unas "ganancias" por importe de 80.861 millones de pesetas.

En relación a los consumidores, otro grupo con intereses en el proceso privatizador, hemos detectado, a través del análisis del excedente del consumidor, que este grupo ha visto una progresiva mejora a lo largo del período de análisis considerado, el cual se hubiera mantenido tanto con una Seat privatizada, como en el caso de una Seat pública aliada estratégicamente con Volkswagen. No podemos, por tanto, extraer ninguna conclusión definitiva en relación a esta cuestión, dada la importancia del efecto sectorial en este caso concreto.

Para concluir, no puede mencionarse el efecto de la privatización desde el punto de vista de su posible impacto sobre la actividad sindical y sobre la gestión de plantillas de las empresas públicas que pasan a ser privadas. En el caso de Seat hemos podido comprobar que la privatización no supuso una inmediata reducción de plantillas, ni un cambio en la política salarial, debido, esencialmente, a las condiciones pactadas en el proceso de privatización. Aunque se han producido importantes cambios en estos aspectos en Seat, éstos han tenido lugar con posterioridad al horizonte temporal analizado en este trabajo, por lo que no nos detendremos en su consideración. No parece, pues, que dentro de los límites de nuestra investigación, se cumpla la hipótesis de trabajo que señala que *“la privatización ayuda a disminuir la capacidad negociadora de los sindicatos”*.

Aún cuando es preciso seguir profundizando en el análisis de la privatización de Seat y la posterior evolución de esta empresa, ya puede ser posible adelantar algunas impresiones a la vista de los primeros resultados brindados por esta investigación. En este sentido, puede argumentarse que el sector público español ha sido uno de los ganadores en el proceso de privatización, los trabajadores no han sido ganadores ni perdedores, los consumidores han consolidado, por decirlo de algún modo, su excedente, con lo que no son perdedores, y la empresa Volkswagen, propietaria de Seat, también ha obtenido resultados satisfactorios de su inversión, a través de diversas vías, como es el caso del excedente del productor, las ayudas estatales, etc. Por tanto, aunque la nueva Seat del período analizado no haya alcanzado los niveles de rentabilidad y productividad que la teoría hubiera propugnado, no puede defenderse que la privatización haya sido perjudicial para Volkswagen, mientras que ha permitido que Seat siga existiendo en el mercado internacional de fabricantes de automóviles.

Concluimos, por tanto, señalando que no hemos encontrado ningún indicio lo suficientemente rotundo como para poder identificar a los perdedores en el proceso de privatización, por lo que, con los oportunos matices, puede mantenerse que la privatización de Seat condujo a que todos los grupos implicados obtuviesen alguna ganancia.

Referencias

- ÁLVAREZ, M.J. Y GONZÁLEZ, P. (1997) “La internacionalización de Seat: de Zona Franca a Martorell, pasando por Wolfsburg”, **Economía Industrial**, 315, en prensa.
- BAREA, J. y CORONA, J. (1996): “La Reforma de la Empresa Pública” **Papeles de Economía Española**, 69, 278-309.

- COSTA, M. (1993) "La crisis de Seat", **Economistas**, 58, 369-373.
- FERNÁNDEZ LAGUILHOAT, E. (1995): "Automoción: el freno de la fiscalidad", **Dirección y Progreso**, 139, 81-84.
- JONES, L., TANDON, P. y VOGELSANG, Y. (1990): **Selling Public Enterprises. A Cost-Benefit Methodology**, MIT Press, Londres.
- GALAL, A. (1990): "Does Divestiture Matter? PER Working Paper 475, World Bank, Washington.
- GALAL, A. y otros (1994) **Welfare Consequences of Selling Public Enterprises. An Empirical Analysis**, World Bank, Oxford University Press, Oxford.
- GARCÍA, J.M. (1988) "La política de Empresa Pública en el grupo INI" **Hacienda Pública Española**, 110-111, 290-300.

TABLA N° 1 CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE SEAT (Millones de pesetas corrientes.) (1986-1992)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
VALOR DE LA PRODUCCIÓN	241.556	326.236	393.149	458.299	473.715	556.012	671.168
-APROVISIONAMIENTO	146.620	198.260	238.863	304.821	327.593	393.761	468.234
REDUCCIÓN EXISTENCIAS	3.861		2.844		239		2.802
-OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	41.928	49.444	52.278	62.834	68.087	63.675	90.791
VALOR AÑADIDO	49.147	78.532	99.164	90.644	77.796	98.576	109.341
-GASTOS DE PERSONAL	44.932	63.494	71.885	83.856	82.144	86.219	95.340
RESULTADO BRUTO DE EXP.	4.215	15.038	27.279	6.788	(4.348)	12.357	14.001
-AMORTIZACIONES	15.332	15.922	15.578	11.025	8.946	17.000	20.690
-PROVISIONES	5.834	1.117	6.341	505	2.638	2.040	3.775
RESULTADO NETO	(16.951)	(2.001)	5.360	(4.742)	(15.932)	(6.683)	(10.464)
-GASTOS FINANCIEROS	14.180	11.616	8.176	156	463	3.173	13.325
+INGRESOS FINANCIEROS	5.647	6.530	3.385	10.677	17.982	11.073	9.737
RESULTADO ACT. ORD.	(25.484)	(7.087)	569	5.779	1.587	1.217	(14.052)
RESULTADOS EXTR. Y DE LA C. DE V.	(1.950)	2.057	603			1.269	435
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	(27.434)	(5.030)	1.172	5.779	1.587	2.486	(13.617)

TABLA Nº 2 CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE SEAT (AÑOS 1992, 1993 y 1994)(Millones de pesetas corrientes)			
GASTOS			
	1992	1993	1994
Reducción de las existencias de productos terminados y en curso	2.802	0	9.604
Aprovisionamiento	468.234	362.025	273.535
Gastos de Personal	95.340	104.800	74.079
Dotaciones para amortizaciones del inmovilizado	20.690	30.251	47.438
Variación de las provisiones de tráfico	1.100	12.772	6.062
Otros gastos de explotación	90.791	92.463	68.460
BENEFICIOS DE EXPLOTACION		0	0
Variación de las provisiones de inversiones financieras	2.675	(67)	(59)
Gastos financieros y gastos asimilados	13.325	37.153	35.298
Diferencias negativas de cambio		20.882	5.416
RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS		0	0
RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS		0	0
Gastos extraordinarios		52.700	1.873
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS		0	8.205
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS		0	0
Impuesto de Sociedades	861	(1.627)	(15.328)
RESULTADOS DEL EJERCICIO (BENEFICIOS)		0	0
Fuente: Memorias de Seat. Años 1994 y 1995.			

TABLA N° 3 DESCOMPOSICIÓN DEL BENEFICIO PUBLICO EN PRECIO Y CANTIDAD

<i>ambio en</i>	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
<i>Output</i>												
Precio	142.914	21.673	88.860	8.248	60.998	51.246	14.862	-5.513	84.275	201.082	-41.864	213.818
cantidad	-20.651	53.760	36.678	12.457	82.826	57.037	72.497	23.545	32.506	-39.051	-109.386	-151.824
Valor	122.263	75.433	125.538	20.705	143.824	108.283	87.359	18.032	116.781	162.031	-151.250	61.994
<i>Inputs</i>												
<i>Intermedios</i>												
Precio	131.523	35.255	-17.672	57.851	52.590	62.112	103.766	7.537	45.436	138.076	-5.542	129.325
cantidad	3.865	28.760	41.180	18.337	67.843	27.091	40.667	31.230	46.831	26.222	-105.454	-159.288
Valor	135.388	64.015	23.508	76.188	120.433	89.203	144.433	38.767	92.267	164.298	-110.996	-29.963
<i>Salarios</i>												
Precio	533.097	252.466	133.650	150.477	672.700	326.362	493.117	287.955	-194.163	162.346	905.390	734.022
cantidad	-65	-1.560	-622	-791	1.346	234	70	-2.255	2.290	1.390	-2.869	-8.715
Valor	533.032	250.906	133.028	149.686	674.046	326.596	493.187	285.700	-191.873	163.736	902.521	725.307
<i>Capital</i>												
<i>circulante</i>												
Precio	1,18	-1,62	10,39	-11,15	-1,83	-0,29	-7,55	0,25	0,80	2,36	3,54	0,90
cantidad	-12.031	51.634	2.327	-45.940	4.106	-11.161	-3.054	2.786	35.708	49.755	57.841	-112.238
Valor	-12.030	51.632	2.337	-45.951	4.104	-11.161	-3.062	2.786	35.709	49.757	57.845	-112.237
<i>Beneficio</i>												
<i>publico</i>												
Precio	-521.707	-266.046	-27.128	-200.069	-664.290	-337.228	-582.014	-301.006	233.002	-99.342	-941.716	-649.530
cantidad	-12.420	-25.074	-6.207	40.851	9.531	40.873	34.814	-8.216	-52.323	-116.418	-58.904	128.417
Valor	-534.127	-291.120	-33.335	-159.218	-654.759	-296.355	-547.200	-309.222	180.679	-215.760	-1.000.620	-521.113

**TABLA N°4 SUBVENCIONES ENTREGADAS A SEAT DESPUÉS DE LA
PRIVATIZACION**

AÑOS	SUBV.A LA EXPLOT.	SUBV.CAPITAL	OTRAS SUBV.	TOTAL
1986	147			147
1987	49			49
1988	149			149
1989				
1990				
1991		29		29
1992		87		87
1993		2.675		2.675
1994		106	30.000	30.106
TOTAL	345	2.897	30.000	33.242

**TABLA N° 5 INGRESOS PERCIBIDOS POR EL SECTOR PUBLICO ESPAÑOL
PROCEDENTES DE SEAT DESPUÉS DE LA PRIVATIZACION (1987-1994)**
(Millones de pesetas corrientes)

AÑOS	TRIBUTOS	SEG.SOCIAL	IMP.RTA.SOC.	TOTAL
1986	414	9.855	0	10.269
1987	357	13.969	0	14.326
1988	539	15.262	0	15.801
1989	n.d.	15.891	0	15.891
1990	868	16.747	0	17.615
1991	1.061	19.622	0	20.683
1992	795	23.038	861	24.694
1993	1.207	33.623	0	34.830
1994	952	25.229	0	26.181
TOTAL	6.193	173.236	861	180.290

Fuente: Memorias de Seat

**TABLA N° 6 INCREMENTOS DE LOS PRECIOS
DE TURISMOS ENTRE 1982 Y 1992**

AÑOS	Incremento anual del precio de los automóviles (%)	Incrementos del IPC Media anual
1982	13	14,4
1983	12	12,2
1984	8	11,3
1985	11	8,8
1986	4	8,8
1987	7	5,3
1988	5	4,8
1989	4	6,6
1990	4	6,7
1991	3	5,9
1992	5	5,9

Fuente: ANFAC e INE.

TABLA N° 7 VENTAS INTERIORES DE LAS MARCAS SEAT Y VW E IMPORTACIONES VW-AUDI (n° de unidades de turismos y derivados)

AÑO	VENTAS INTERIORES					Porcentaje marcas VW-Audis/total	Importac. marcas VW y Audi	Porcentaje var. anual
	SEAT (1)	Porcentaje var. anual	VW-AUDI (2)	Porcentaje var. anual	TOTAL (1)+(2)			
1984	128.334		22.360		150.694	14.84	1.730	
1985	85.923	-33.05%	42.968	92.16%	128.891	33.34%	5.759	232.89%
1986	99.866	-22.18%	39.383	76.13%	148.434	26.53%	9.185	430.92%
1987	123.867	-3.48%	39.894	78.42%	187.529	21.27%	23.768	1273.87%
1988	131.238	2.26%	87.947	293.32%	219.185	40.12%	55.028	3080.81%
1989	125.419	-2.27%	113.839	409.12%	239.258	47.58%	65.035	3659.25%
1990	118.778	-7.45%	96.901	333.37%	215.679	44.93%	71.308	4021.85%
1991	97.198	-24.26%	81.757	265.64%	178.955	45.69%	56.233	3150.46%
1992	102.208	-20.36%	80.546	260.22%	182.754	44.07%	65.430	3682.08%

Fuente: Memorias de Seat y ANFAC

TABLA N°8 EXPORTACIONES DE LAS MARCAS SEAT Y VW.

AÑO	EXPORTACIONES					Porcentaje marcas VW s/total
	MARCA SEAT	Porcentaje de var. anual	MARCA VW	Porcentaje de var. anual	EXPOR. TOT ALES	
1984	131.895		17.038		148.933	11.44%
1985	153.562	16.43%	53.852	216.07%	207.414	25.96%
1986	120.254	-8.83%	69.197	306.13%	189.451	36.53%
1987	158.118	19.88%	87.863	415.69%	245.981	35.72%
1988	193.499	46.71%	75.941	345.72%	269.440	28.18%
1989	223.165	69.20%	98.699	479.29%	321.864	30.66%
1990	243.582	84.68%	125.406	636.04%	368.988	33.99%
1991	260.623	97.60%	177.595	942.35%	438.218	40.53%
1992	252.313	91.30%	212.092	1144.82%	464.405	45.67%

Fuente: Memorias de Seat

**TABLA N° 9 UNIDADES PRODUCIDAS DE LAS
MARCAS SEAT Y VW**

AÑOS	SEAT	T.C.	VW	T.C.
1984	225.548		53.438	
1985	224.892	-0.29%	95.319	78.37%
1986	231.885	2.81%	106.663	99.60%
1987	275.151	21.99%	131.240	145.59%
1988	327.737	45.31%	105.745	97.88%
1989	350.034	55.19%	124.115	132.26%
1990	361.629	60.33%	143.750	169.00%
1991	360.510	59.84%	191.700	258.73%
1992	356.210	57.93%	222.222	315.85%
		37.89%		162.16%
Fuente: Memorias de Seat				

TABLA Nº 10. COMPARACIÓN ENTRE LAS CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE SEAT Y LAS DE F.RENAULT, CITRÖEN Y P.TALBOT (Porcentajes sobre el Valor de la Producción) (1982-1986)

	1982		1983		1984		1985		1986	
	SEAT	EMP	SEAT	EMP	SEAT	EMP	SEAT	EMP	SEAT	EMP
Ventas netas e ingresos accesorios a la explotación (1)	96.82	96.19	89.36	96.94	92.97	95.42	99.75	98.99	99.31	99.12
+ Aumento existencias	0.00	3.05	8.13	1.94	1.14	3.09	0.00	0.00	0.00	0.00
+Trabajos para su inmovilizado	3.11	0.76	2.48	1.13	5.73	1.49	0.18	1.01	0.63	0.88
+Subvenciones a la explotación	0.07	0.00	0.03	0.00	0.16	0.00	0.07	0.00	0.06	0.00
= Valor de la producción	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
- Compras netas	61.05	62.32	62.03	65.88	61.04	67.26	56.08	65.36	60.70	62.05
+Reducción existencias	1.79	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.35	1.30	1.60	0.36
-Otros gastos de explotación	12.47	7.95	19.94	8.20	23.87	8.06	26.63	8.22	35.74	8.76
=Valor añadido de la empresa	24.69	29.73	18.03	25.92	15.10	24.68	13.94	25.12	1.96	28.83
-Gastos de personal	20.54	21.27	23.92	19.64	21.58	18.68	18.80	18.45	18.60	16.70
=Resultado bruto de explotación	4.16	8.47	-5.88	6.28	-6.48	6.00	-4.86	6.67	-16.64	12.12
-Dotación amortizaciones	4.71	4.28	4.51	4.18	3.68	4.07	5.46	3.30	6.35	5.23
-Dotación neta provisiones y provisiones	0.60	0.16	0.16	0.55	0.12	0.15	0.41	0.27	2.42	0.18
=Resultado neto de explotación	-1.15	4.03	-10.55	1.55	-10.04	1.78	-10.72	3.10	-25.40	6.71
+Ingresos financieros	0.61	2.63	1.89	4.36	1.53	2.90	1.38	3.05	2.34	2.56
-Gastos financieros	19.33	5.19	22.35	5.41	19.67	6.15	19.13	5.12	5.87	3.84
=Resultado de las actividades ordinarias	-19.87	1.47	-31.01	0.49	-28.17	-1.46	-28.48	1.03	-28.94	5.43
Resultados Extraordinario y de la C.de V.	-0.31	-4.48	3.16	-0.10		-0.02	-0.48	-0.06	-0.81	-0.14
=Resultado antes de impuestos	-20.18	-3.01	-30.50	0.39	-30.85	-1.48	-31.18	1.25	-23.39	5.29

(1) Incluye ingresos por desgravación fiscal a la exportación.

Fuente: Elaboración propia en base a las memorias de las empresas

**TABLA N° 11 COMPARACIÓN DE LAS CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE SEAT Y
LAS DE F.RENAULT, CITRÖEN Y P.TALBOT (Porcentajes sobre el Valor de la Producción)
(1987-1991)**

	1987		1988		1989		1990		1991	
	SEAT	EMPR	SEAT	EMPR	SEAT	EMPR	SEAT	EMPR	SEAT	EMPR
Ventas netas e ingresos accesorios a la explotación	99.06	96.74	99.44	98.24	99.78	98.98	99.90	98.15	99.20	99.93
+Aumento existencias	0.57	2.60	0.00	1.17	0.06	0.18	0.00	0.70	0.38	-1.36
+Trabajos para su inmovilizado	0.35	0.66	0.53	0.59	0.17	0.85	0.10	1.15	0.01	1.43
+Subvenciones a la explotación	0.02	0.00	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00
= Valor de la producción	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
- Compras netas	60.77	65.18	60.76	65.15	66.51	66.51	69.15	69.03	70.82	67.23
+Reducción existencias	0.00	0.00	0.72	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.00	-1.36
-Otros gastos de explotación	15.16	9.38	13.30	11.43	13.71	11.85	14.37	12.51	11.45	13.13
=Valor añadido de la empresa	24.07	25.44	25.22	23.42	19.78	21.64	16.42	18.46	17.32	21.00
-Gastos de personal	19.46	13.85	18.28	13.40	18.30	12.62	17.34	12.54	15.51	13.09
Resultado bruto de explotación	4.61	11.59	6.94	10.01	1.48	9.02	-0.92	5.93	1.81	7.91
-Dotación amortizaciones	4.88	4.21	3.96	3.05	2.41	2.60	1.89	3.00	3.06	3.81
-Dotación neta provisiones y provisiones	0.34	0.31	1.61	0.19	0.11	0.29	0.56	0.44	0.37	0.69
-Resultado neto de explotación	-0.61	7.07	1.36	6.77	-1.03	6.13	-3.36	2.49	-1.61	3.41
+Ingresos financieros	2.00	3.17	0.86	2.22	2.33	2.39	3.80	1.74	1.99	1.41
-Gastos financieros	3.56	2.92	2.08	1.43	0.03	1.12	0.10	0.73	0.57	0.45
-Resultado de las actividades ordinarias	-2.17	7.32	0.14	7.56	1.26	7.40	0.34	3.50	-0.19	4.37
Resultados Extraordinarios y de C. de V.	0.63	0.35	0.15	0.24		-0.04		-0.76	0.23	-1.85
Resultados antes de impuestos	-1.54	7.67	0.30	7.80	1.26	7.36	0.34	2.74	0.45	2.52

Fuente: Elaboración propia en base a las memorias de las empresas.

**TABLA N° 12 EVOLUCIÓN DE LA CUENTA OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN
EN SEAT (1982-1986)**

AÑOS	1982	1983	1984	1985	1986
SEAT	14.624	23.387	27.995	31.238	41.928
PROMEDIO EMPRESAS DE REFERENCIA	8.168	9.938	10.658	12.471	15.746
Tasa de crecimiento anual (variación porcentual)		21,6%	7,2%	17%	26,2%

Fuente: Elaboración propia en base a las memorias de Seat, F.Renault, Citroën y P.Talbot.

**TABLA N° 13 COSTES DE PERSONAL. TASAS DE CRECIMIENTO SOBRE LAS
MISMAS EMPRESAS EN EL AÑO ANTERIOR (%)**

AÑOS	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
EMPRESAS PUBLICAS	10,0	6,9	10,4	14,0	8,1	8,8	6,6	-0,3
EMPRESAS PRIVADAS	11,0	11,4	10,6	14,2	11,3	10,0	5,1	2,5
DIFERENCIA	-1	-4,5	-0,2	-0,2	-3,2	-1,2	1,5	-2,8

Fuente: Central de Balances del Banco de España (noviembre de 1996)

**TABLA N°14 TIPOS MARGINALES DE
INTERVENCIÓN DEL BANCO DE ESPAÑA
(Medias anuales)**

AÑO	S
1986	11,6
1987	16,0
1988	11,3
1989	14,0
1990	14,6
1991	13,2
1992	12,8
1993	9,6

Fuente: Banco de España. Publicado en el
Anuario de Economía (1994) de **La Gaceta de
los Negocios**

TABLA Nº 15 BALANCES DE SITUACIÓN DE SEAT (1987-1991) (Millones de pesetas corrientes)

	1987	%	1988	%	1989	%	1990	%	1991	%
ACTIVO										
ACTIVO INMOVILIZADO	63.959	29.99	61.364	29.53	70.400	39.18	116.365	49.58	215.730	56.02
Inmovilizado material	55.934	26.23	48.665	23.42	49.191	27.37	77.950	33.21	164.704	42.77
Inmovilizado inmaterial	7	0.00	1.575	0.76	4.735	2.64	11.629	4.96	20.087	5.22
Inmovilizado financiero	8.018	3.76	11.124	5.35	16.474	9.17	26.786	11.41	30.939	8.03
Gastos amortizables		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS		0.00		0.00		0.00		0.00	1.686	0.44
ACTIVO CIRCULANTE	144.261	67.65	146.419	70.47	109.294	60.82	118.322	50.42	167.655	43.54
Existencias	23.740	11.13	20.897	10.06	25.733	14.32	23.061	9.83	31.165	8.09
Deudores	104.156	48.84	114.458	55.08	60.752	33.81	74.511	31.75	103.779	26.95
Inversiones financ. temporales	6.021	2.82		0.00	22.630	12.59	18.100	7.71	30.855	8.01
Tesorería	6.672	3.13	9.401	4.52	177	0.10	1.912	0.81	1.629	0.42
Ajustes por periodificación	3.672	1.72	1.663	0.80	2	0.00	738	0.31	227	0.06
RESULTADOS NEGATIVOS	5.031	2.36		0.00		0.00		0.00		0.00
SITUACIONES TRANSITORIAS DE FINANC.		0.00	3	0.00		0.00		0.00		0.00
TOTAL	213.251	100	207.786	100	179.694	100	234.687	100	385.071	100

TABLA N° 15 (CONTINUACIÓN) BALANCES DE SITUACION DE SEAT (1987-1991) (Millones de pesetas corrientes)

	1987	%	1988	%	1989	%	1990	%	1991	%
PASIVO										
FONDOS PROPIOS	37.818	17.73	56.787	27.33	57.960	32.25	99.739	42.50	101.326	26.31
Capital suscrito	80.000	37.51	81.000	38.98	81.000	45.08	84.000	35.79	84.000	21.81
Ctas. actualiz. y revaloriz.		0.00	23.000	11.07	23.000	12.80	15.739	6.71	15.739	4.09
Reservas		0.00		0.00		0.00		0.00	1.587	0.41
Resultados ejerc. anteriores	(42.182)	-19.78	(47.213)	-22.72	(46.040)	-25.62		0.00		0.00
Subvenciones al capital		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERC.		0.00		0.00		0.00		0.00	352	0.09
PROVISIONES y PREVISIONES	24.185	11.34	34.203	16.46	32.490	18.08	27.274	11.62	24.287	6.31
ACREEDORES	144.841	67.92	105.728	50.88	83.465	46.45	106.087	45.20	256.620	66.64
Acreeedores a largo plazo	10.469	4.91	66	0.03	10.983	6.11	20.869	8.89	74.453	19.33
Acreeedores a corto plazo	134.372	63.01	105.662	50.85	72.482	40.34	85.218	36.31	182.167	47.31
AJUSTES POR PERIODIFICA.	6.407	3.00	9.896	4.76		0.00		0.00		0.00
RESULTADOS POSITIVOS		0.00	1.172	0.56	5.779	3.22	1.587	0.68	2.486	0.65
TOTAL	213.251	100	207.786	100	179.694	100	234.687	100	385.071	100

Fuente: Elaboración propia en base a las memorias de Seat (1987-91)

TABLA N°16 AMORTIZACIONES DE SEAT EN EL ESCENARIO CONTRAFACUAL**(Miles de pesetas corrientes)**

AÑOS	1990	1991	1992
(A) Inmovilizado real de Seat	116.365	215.730	376.706
(B) Inversiones en Martorell	40.836	68.738	134.926
(A-B)Inmovilizado alternativo	75.979	146.992	241.780
Amortización real	8.946	17.000	20.690
Amortización alternativa	5.841	11.583	13.279

Fuente: Balances y Cuentas de Pérdidas y Ganancias de Seat (1990-1992)

TABLA N° 17 CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE SEAT EN EL ESCENARIO CONTRAFCTUAL

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
VALOR DE LA PRODUCCIÓN	241.556	326.236	393.149	458.299	473.715	556.012	671.168
-APROVISIONAMIENTO	146.620	198.260	238.863	304.821	327.593	393.761	468.234
-REDUCCIÓN EXISTENCIAS	3.861		2.844		239		2.802
-OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	49.475	58.344	61.688	74.144	80.343	75.137	107.133
VALOR AÑADIDO	41.600	69.632	89.754	79.334	65.540	87.115	92.999
-GASTOS DE PERSONAL	44.483	60.637	71.741	83.688	79.515	85.184	96.770
RESULTADO BRUTO DE EX.	(2.883)	8.995	18.013	(4.354)	(13.975)	1.930	(3.771)
-AMORTIZACIONES	15.332	15.922	15.578	11.025	5.841	11.583	13.279
-PROVISIONES	5.834	1.117	6.341	505	2.638	2.040	3.775
RESULTADO NETO	(24.049)	(8.044)	(3.906)	(15.884)	(22.454)	(11.693)	(20.825)
-GASTOS FINANCIEROS	14.180	14.180	14.180	14.180	14.180	14.180	14.180
+INGRESOS FINANCIEROS	5.647	6.530	3.385	10.677	17.982	11.073	9.737
RESULTADO ACT. ORD.	(32.582)	(15.694)	(14.701)	(19.387)	(18.652)	(14.800)	(25.268)

TABLA N° 18 COMPARACIÓN DE BENEFICIOS Y COSTES EN AMBOS ESCENARIOS

AÑOS	B.PUBLICO REAL	B.PUBLICO HIPOTÉTICO	COST. V.	COST.V. HIPOTÉTICO	COSTES FIJOS	COSTES F. HIPOTÉTICOS
1986	5.264	-1.834	233.480	240.578	35.346	35.346
1987	10.723	4.116	311.198	317.241	28.655	31.219
1988	27.553	16.680	363.026	372.292	30.095	36.099
1989	5.755	-5.414	451.511	462.653	11.686	25.710
1990	-4.610	-14.265	477.824	487.451	12.047	22.659
1991	7.407	-1.780	543.655	554.082	22.213	27.803
1992	-24.685	-33.650	654.365	672.137	37.790	31.234

TABLA N° 19 GANANCIAS Y PERDIDAS DERIVADAS DE LA PRIVATIZACION DE SEAT

	ESCENARIO REAL	ESCENARIO HIPOTETICO	GANANCIAS DE LA PRIVATIZACION
IMPUESTOS	861	0	861
TRIBUTOS	4.034	4.034	
SEGURIDAD.S.	114.384	114.384	
INGRESOS POR VENTA	80.000		80.000
SUBVENCIONES	461	461	
AMPLIACIÓN CAP.AÑO 1986	46.135	46.135	
TOTAL			80.861

**TABLA N° 20 APORTACIONES DE CAPITAL A SEAT POR EL INI
ENTRE LOS AÑOS 1982 Y 1986**

Años	Result.	Capital Soc	Ampliaciones	Prima Emisión	Subvenc	Total
1982	(23.665)	36.529			17.200	17.200
1983	(35.779)	21.365		21.000	21.050	42.050
1984	(36.190)	21.365		21.000	21.050	42.050
1985	(36.568)	33.865	12.500			12.500
1986	(28.389)	80.000	46.135			
Total	(160.591)					113.800

GRAFICO Nº 1 BENEFICIOS PUBLICO Y PRIVADO DE SEAT(1982-1994)

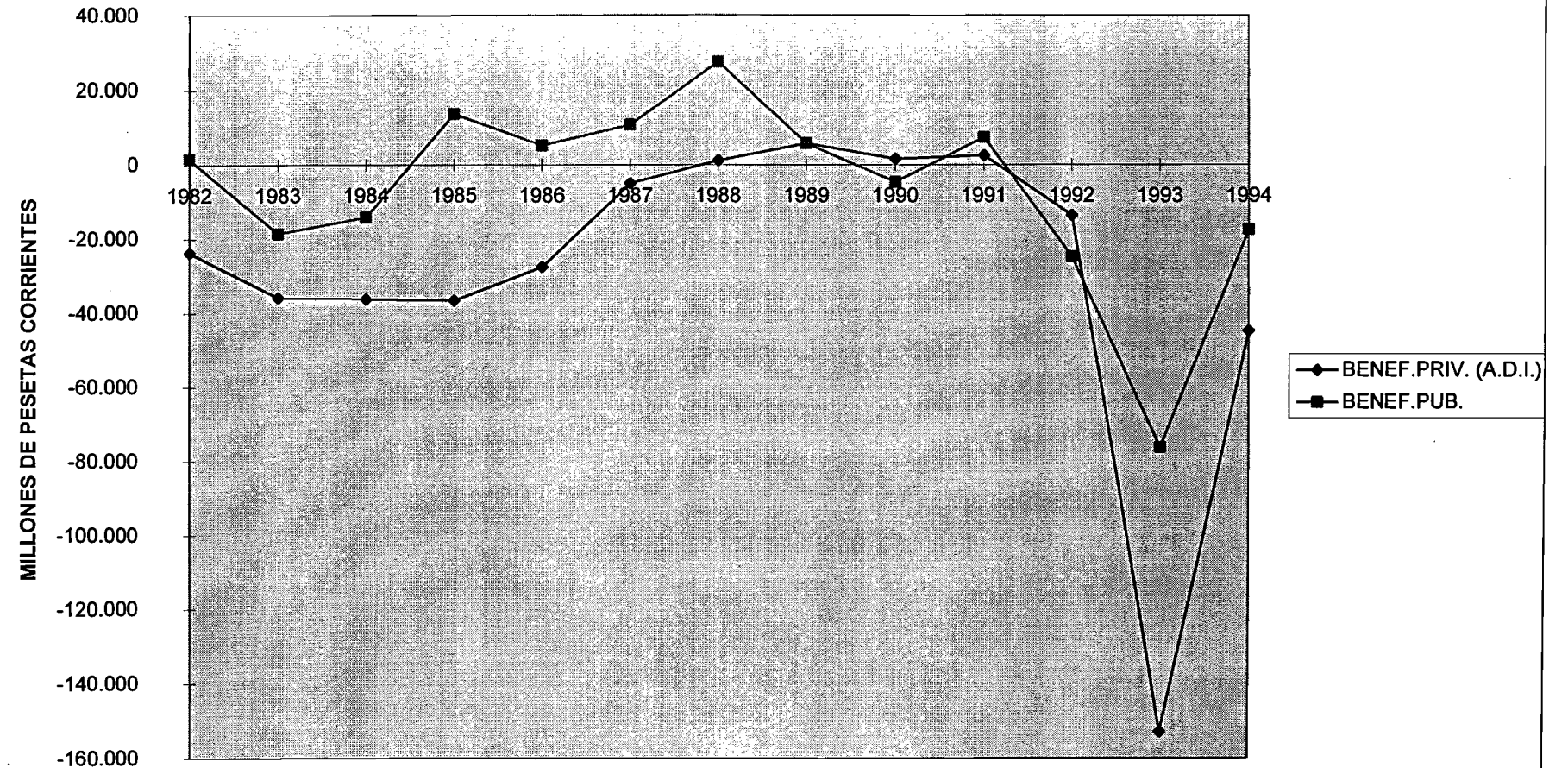


GRAFICO Nº 2 INVERSION NETA DE SEAT EN PESETAS CORRIENTES Y CONSTANTES

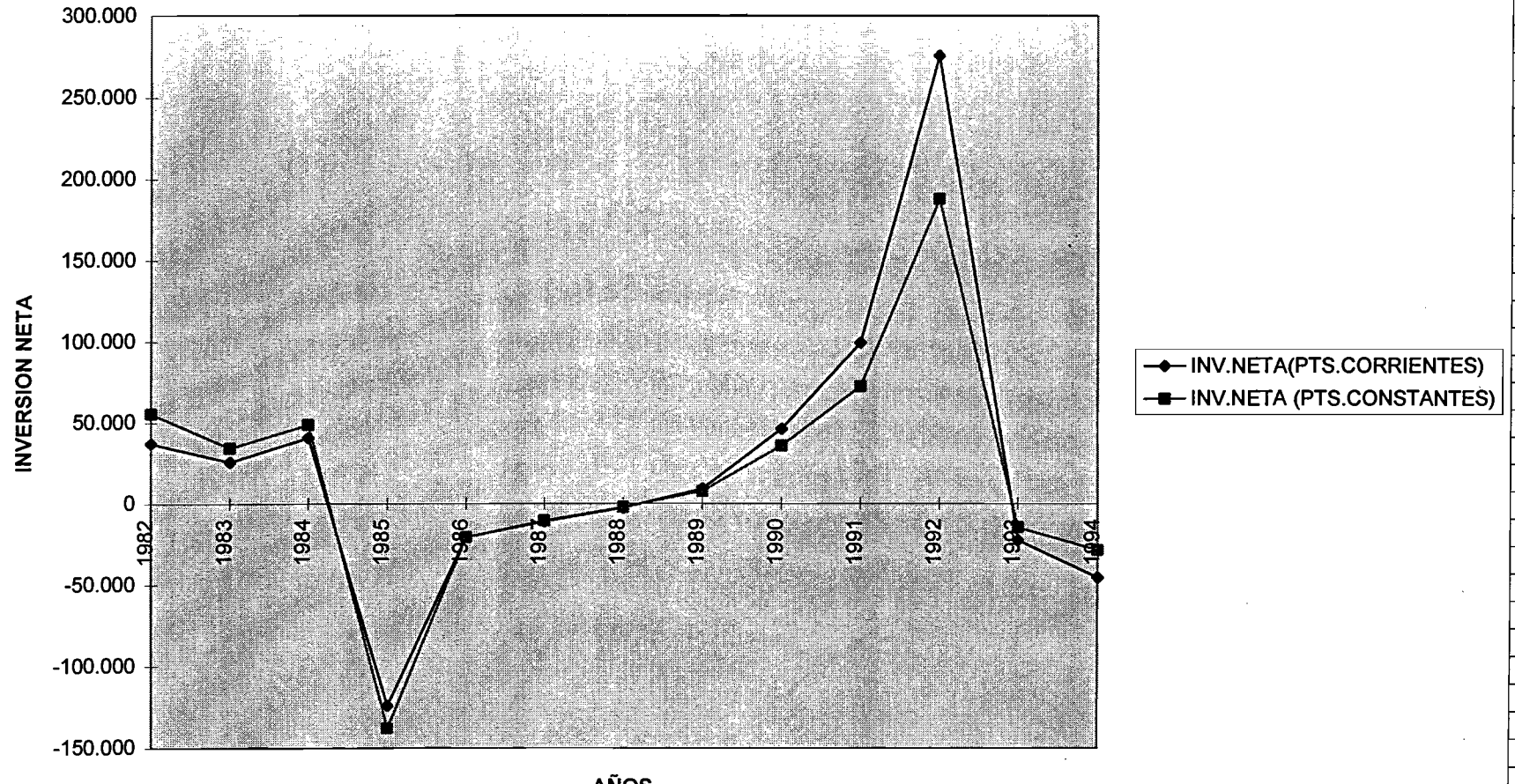


GRAFICO N°3 RENTABILIDAD PUBLICA Y PRIVADA DE SEAT (1982-1994)

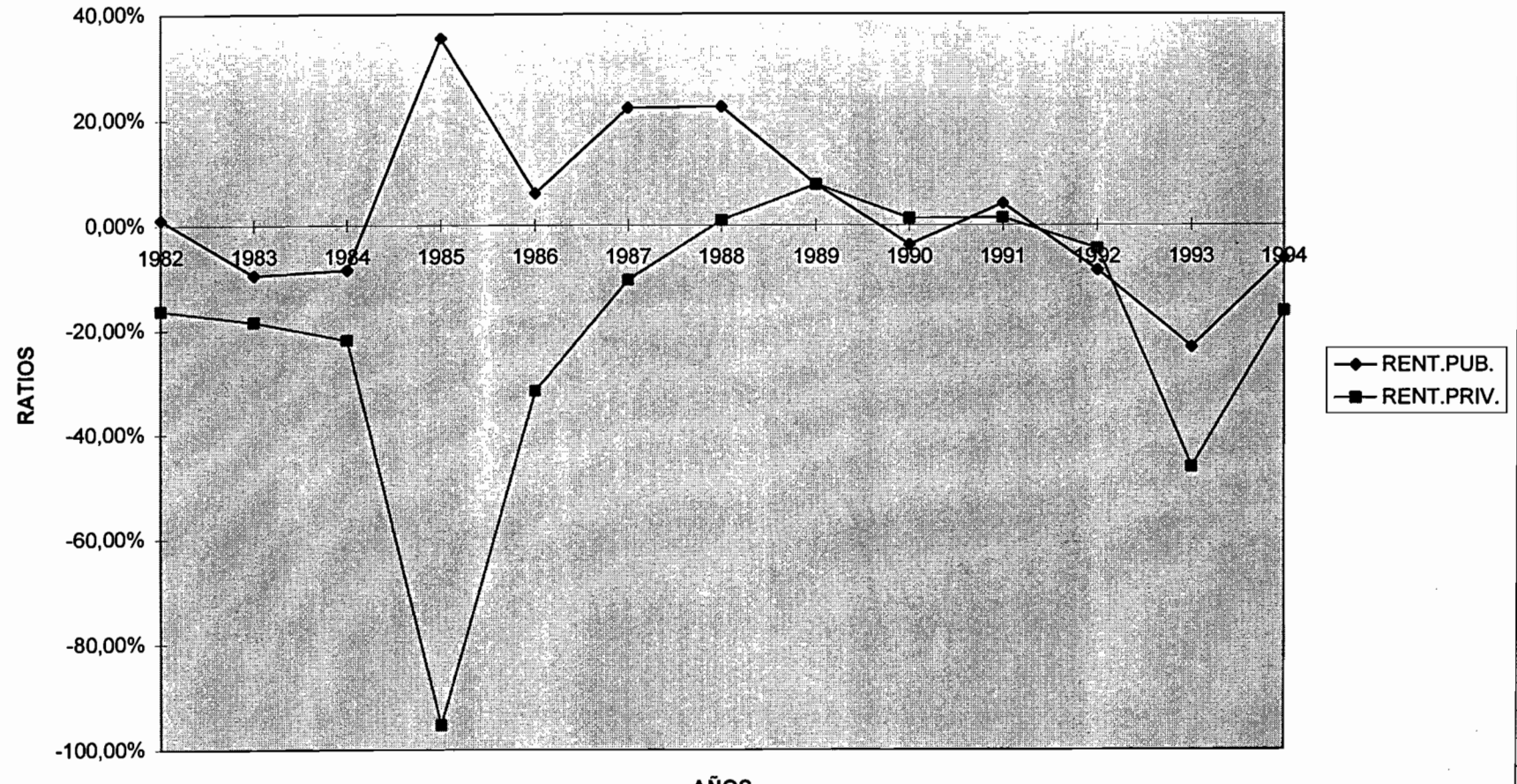


GRAFICO Nº 4 RATIO COSTES VARIABLES/VENTAS (PESETAS CONSTANTES)

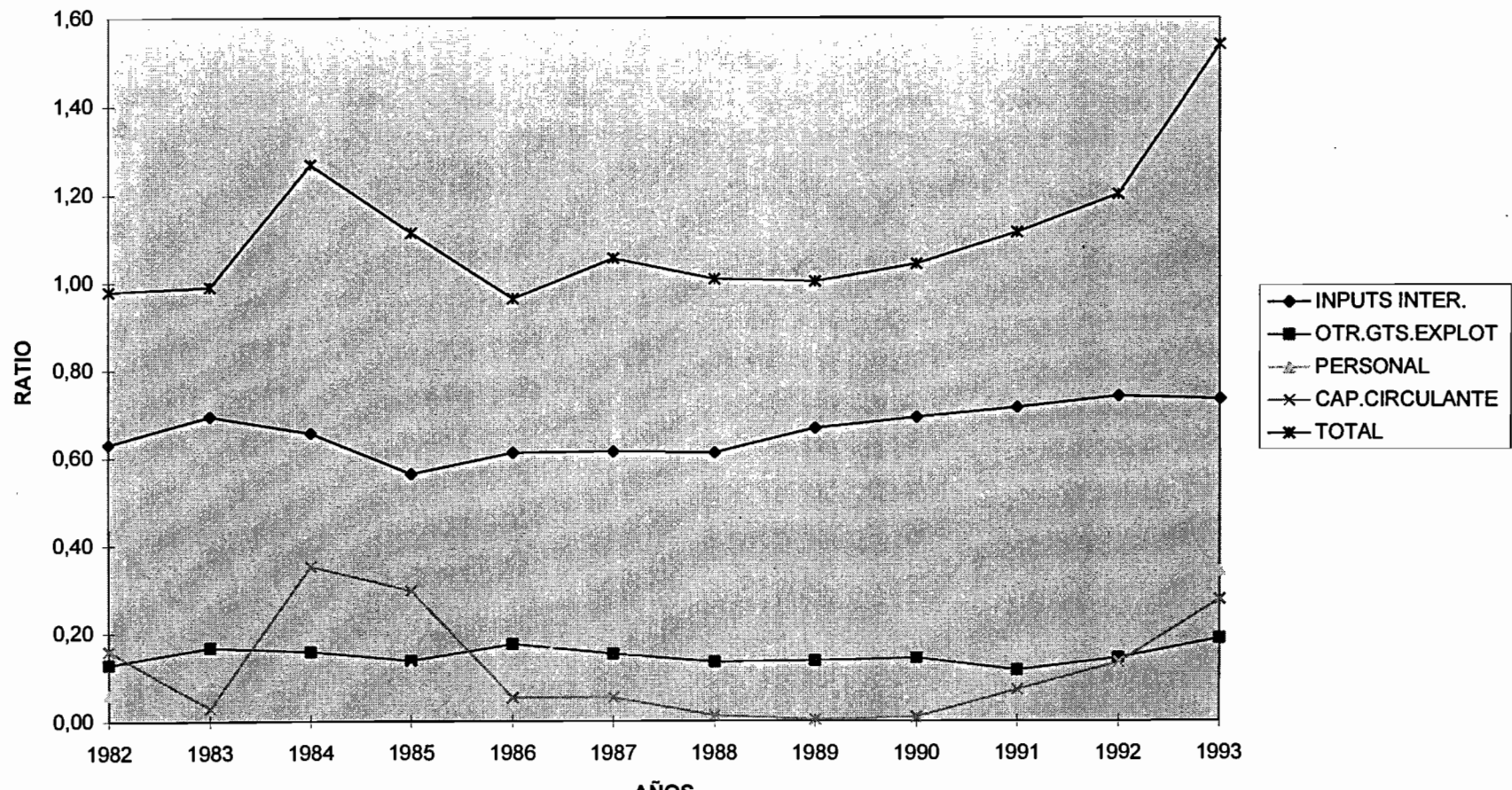


GRAFICO N° 5 RATIO COSTES FIJOS/VENTAS

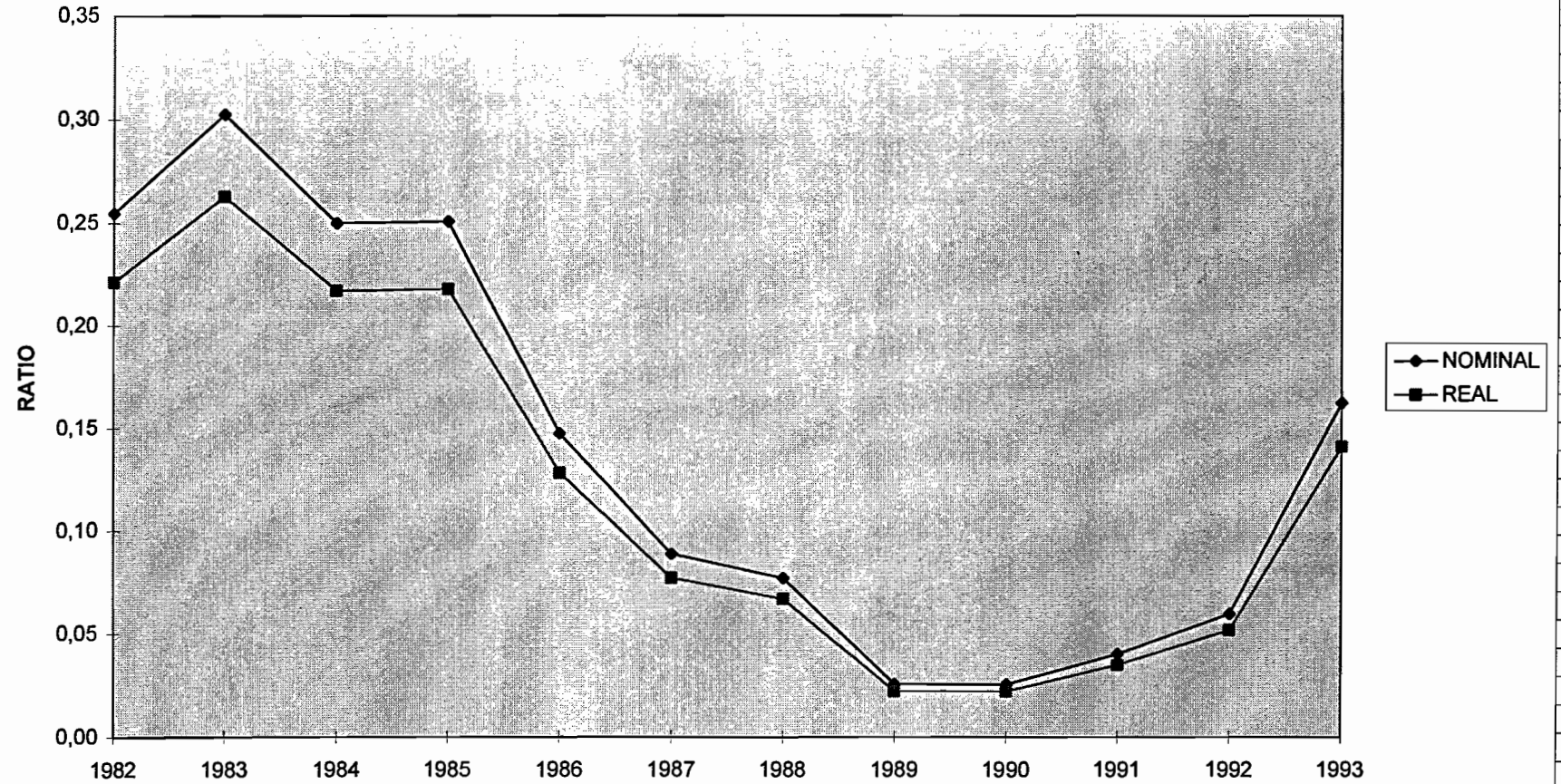


GRAFICO Nº 6 PRODUCTIVIDAD TOTAL DE LOS FACTORES Y RENTABILIDAD PUBLICA DE SEAT (1982-1993)

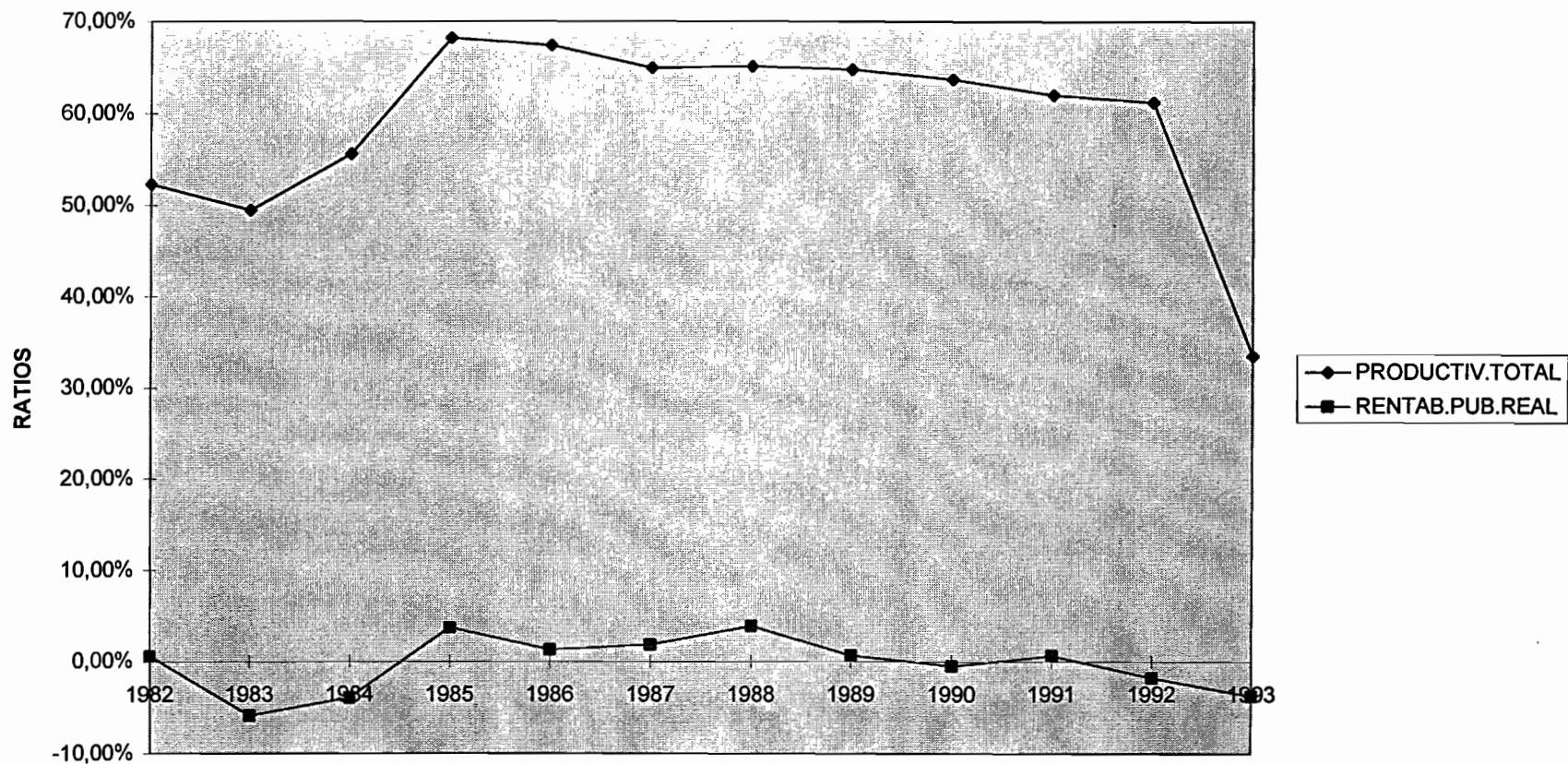
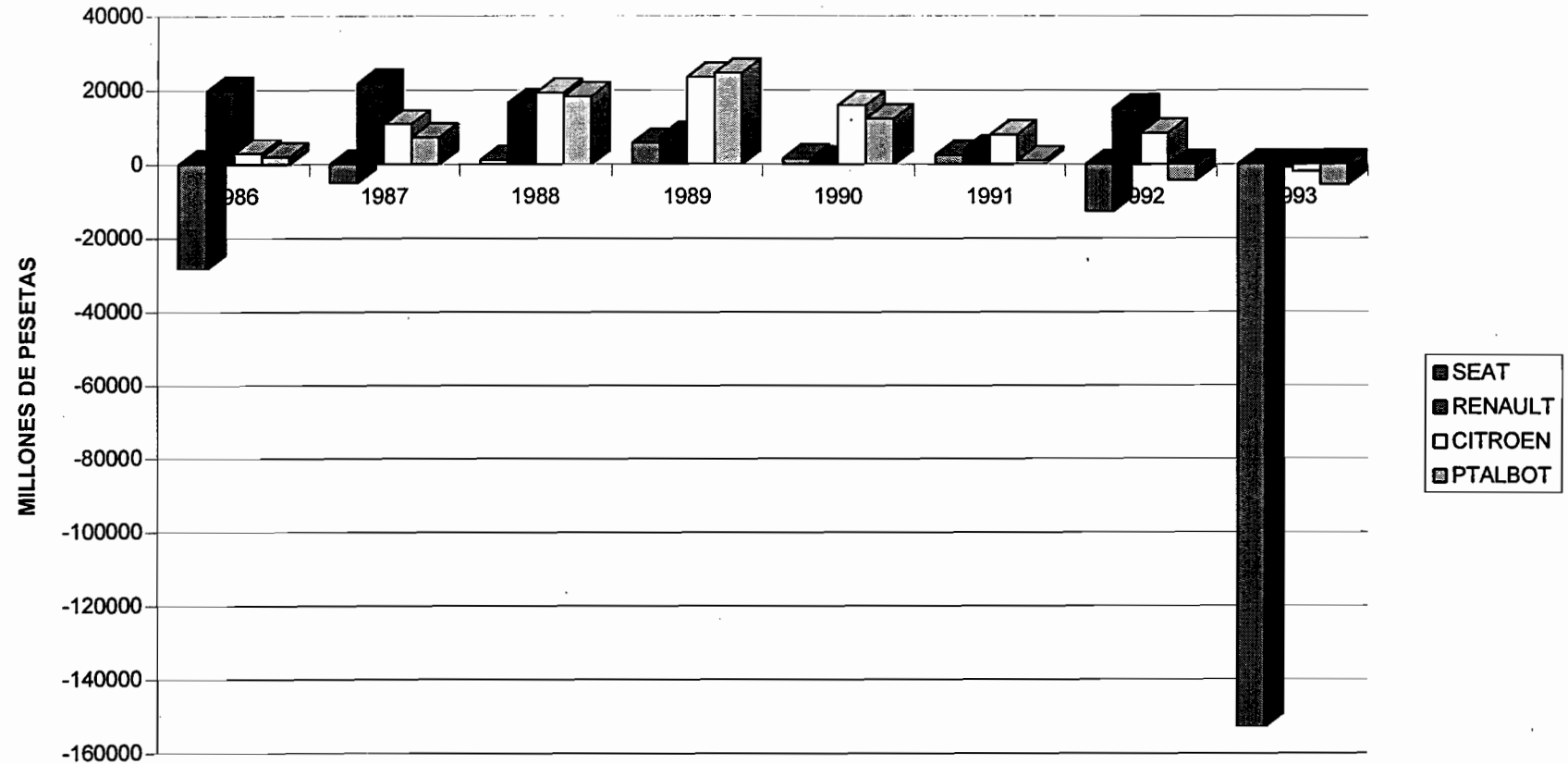


GRAFICO N° 7 BENEFICIO PRIVADO DE SEAT Y DE LAS EMPRESAS DE REFERENCIA (1986-1993)



AÑOS

GRAFICO N° 8 BENEFICIO PUBLICO DE SEAT Y DE LAS EMPRESAS DE REFERENCIA (1986-1993)

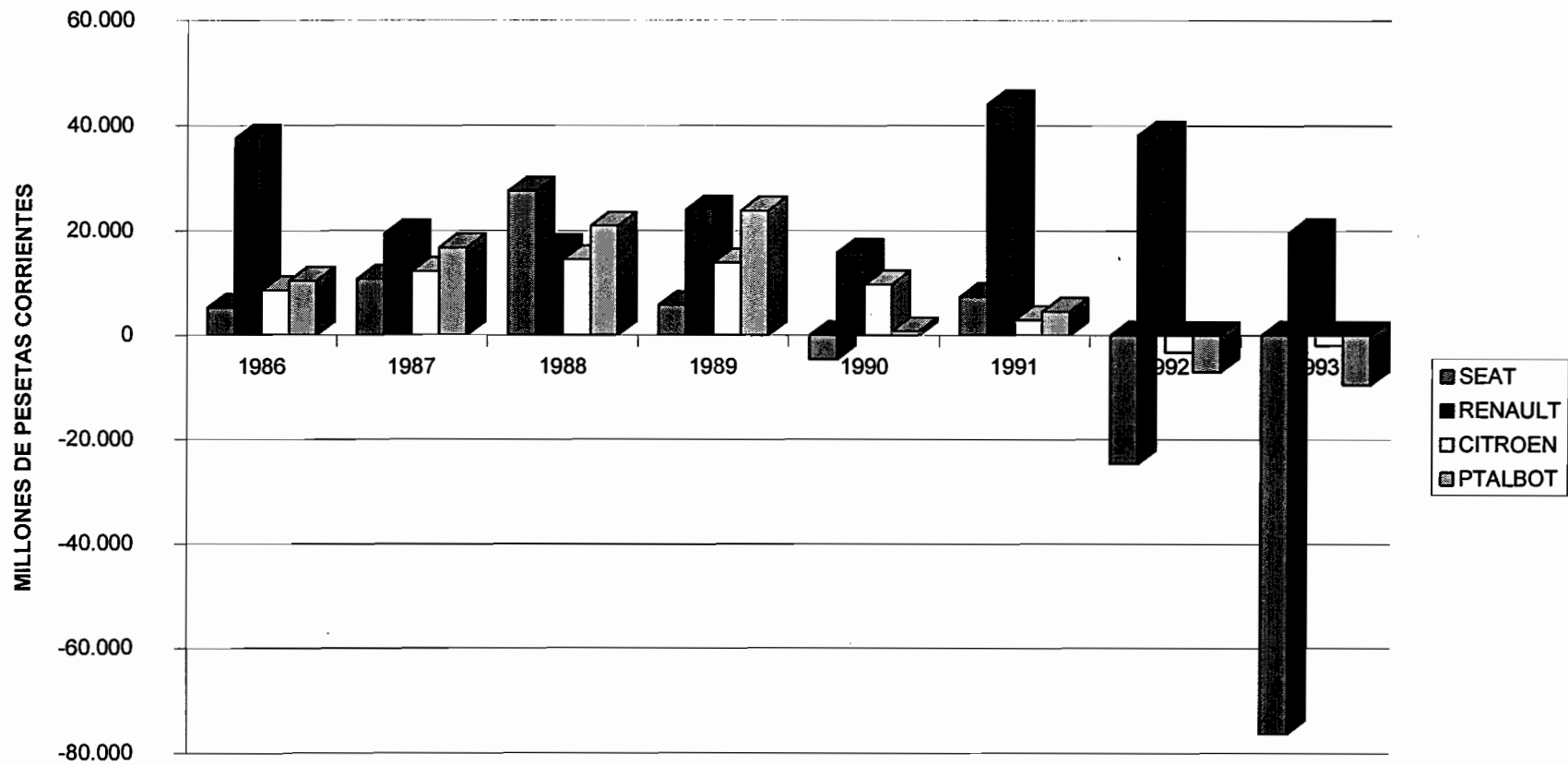


GRAFICO N° 9 COSTES VARIABLES EN RELACION A LAS VENTAS

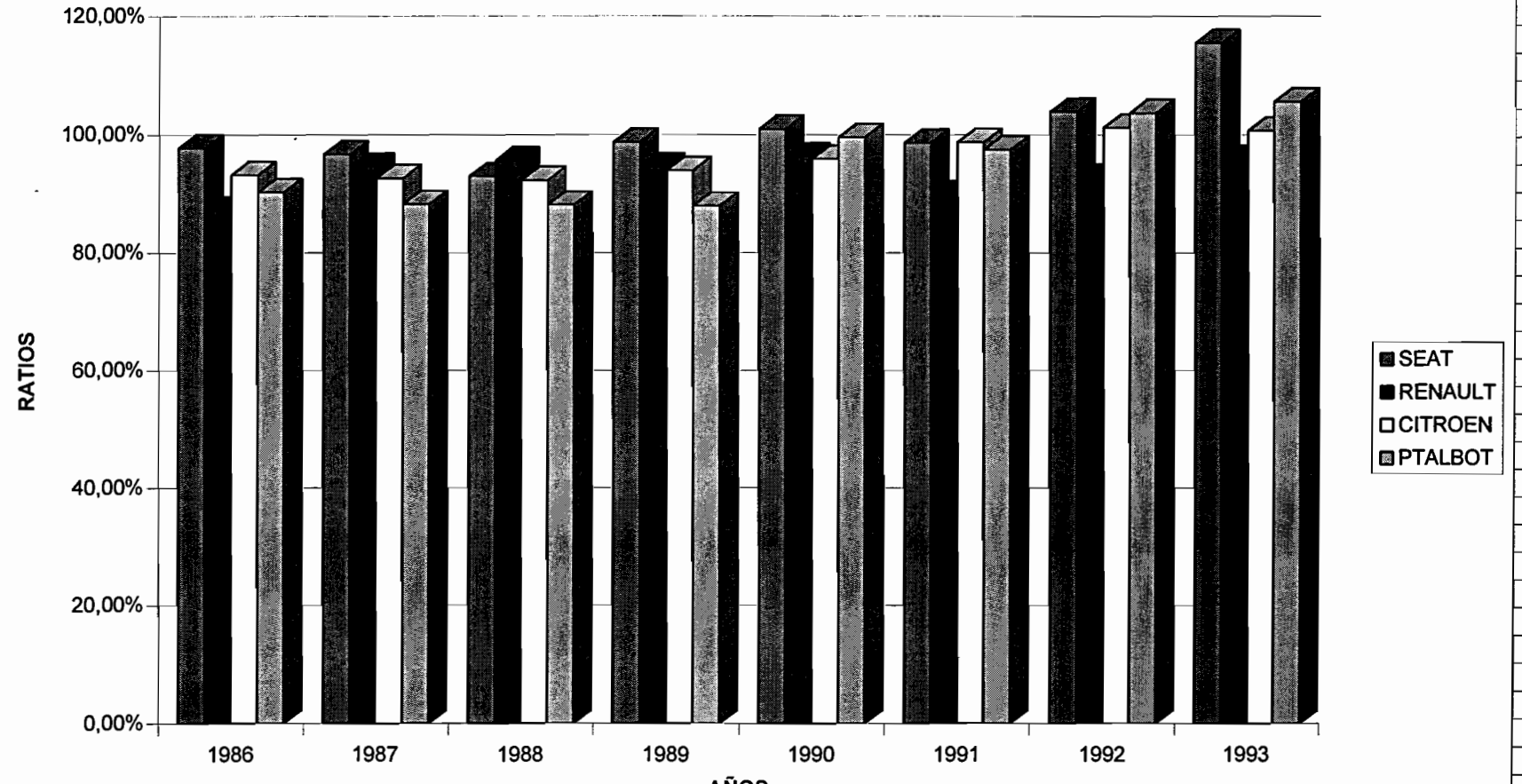


GRAFICO Nº 10 INVERSION NETA DE SEAT Y DE LAS EMPRESAS DE REFERENCIA (1986-1993)

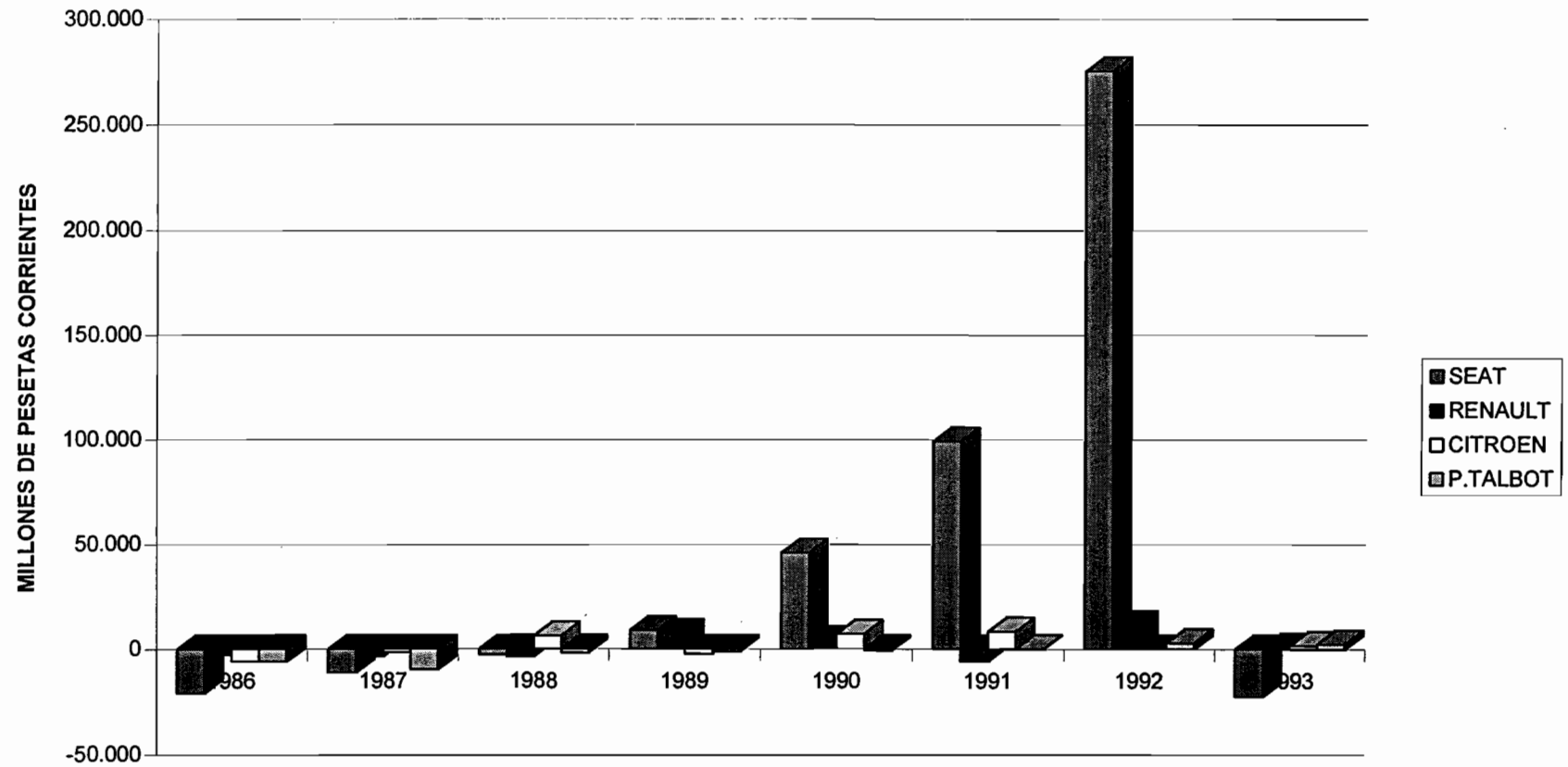


GRAFICO N° 11 INVERSIONES NETAS DE SEAT Y DE LAS EMPRESAS DE REFERENCIA

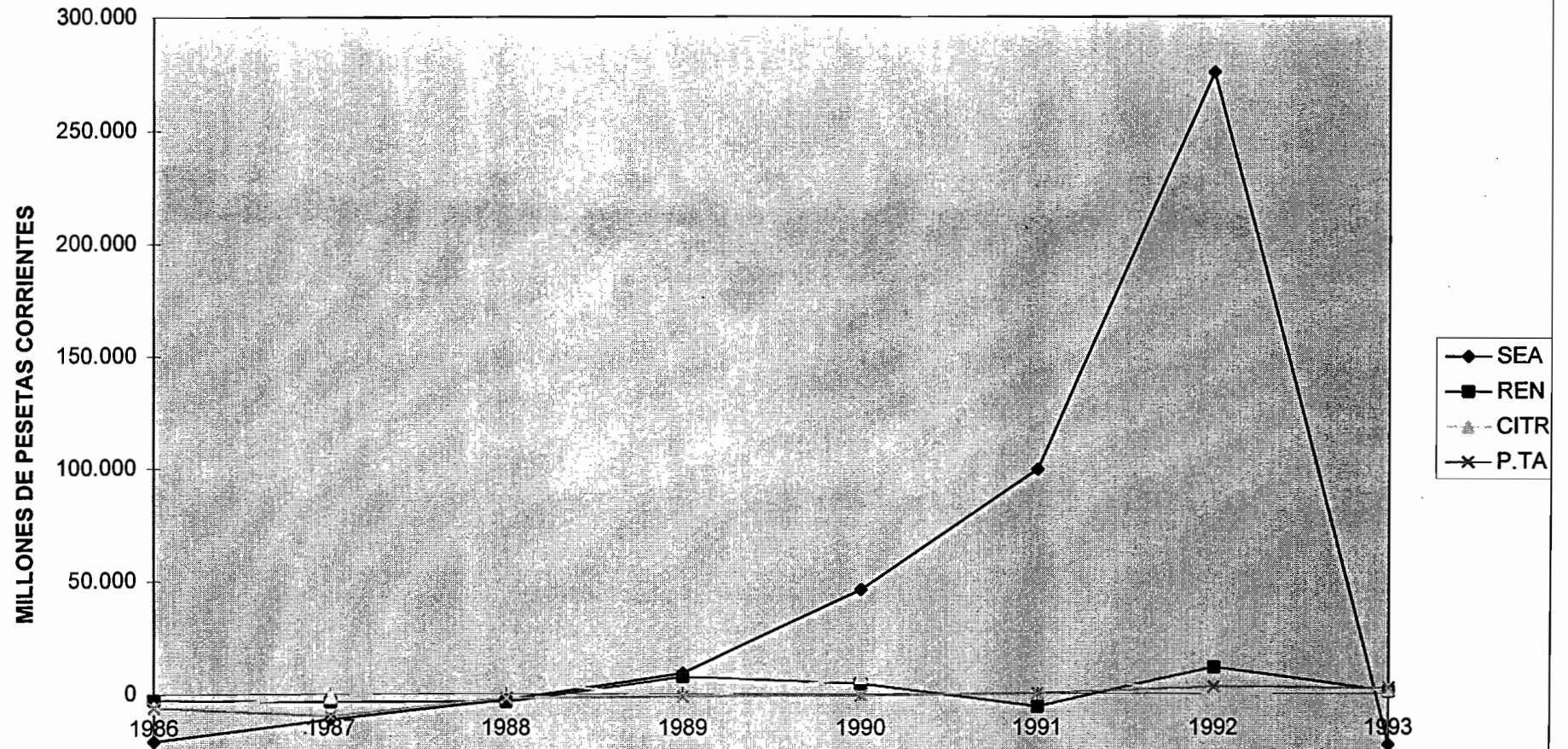


GRAFICO N° 12 PRODUCTIVIDAD GLOBAL DE LOS FACTORES DE SEAT Y EMPRESAS DE REFERENCIA (pts. constantes)

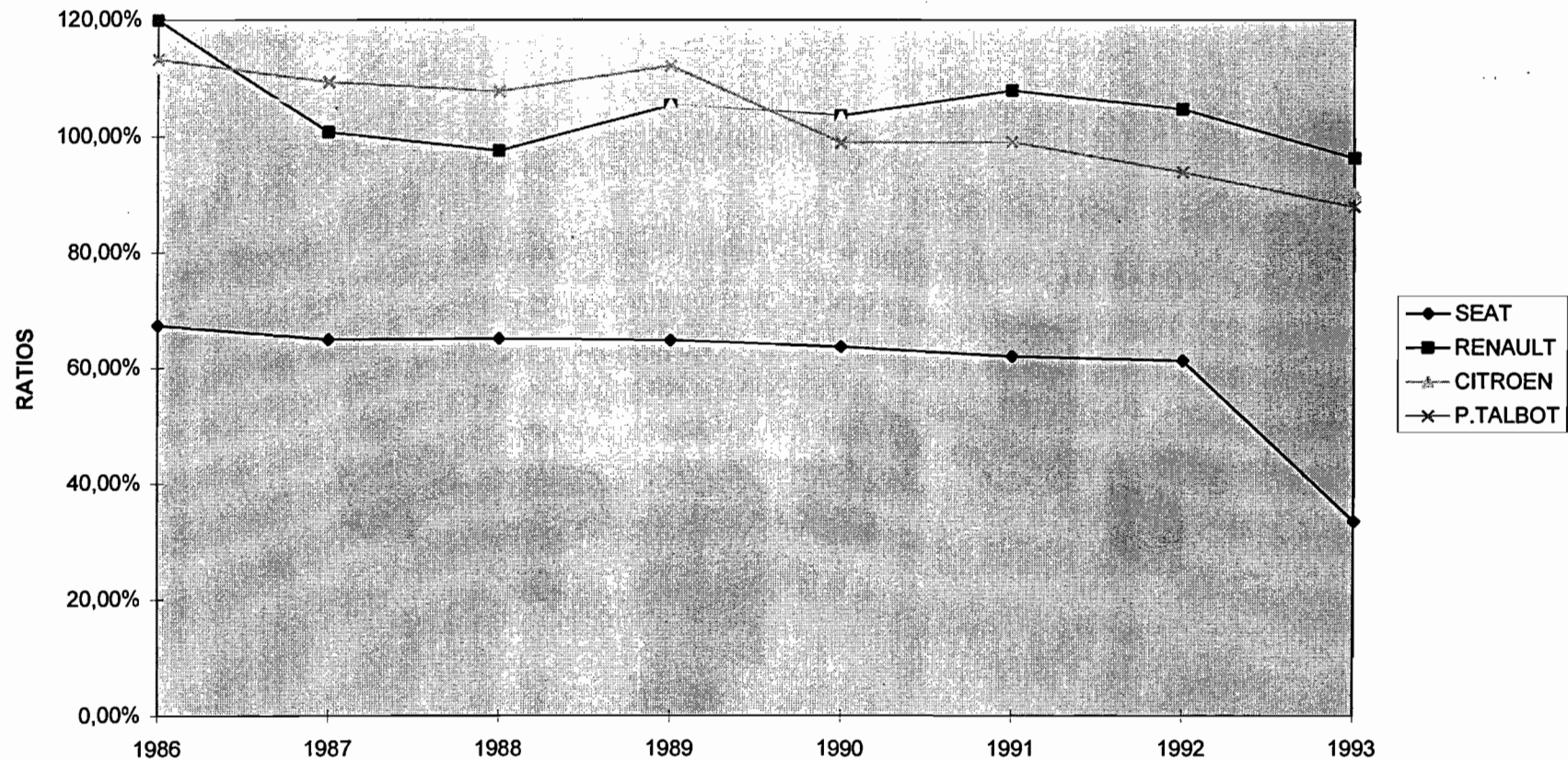


GRAFICO Nº 13 BENEFICIO PUBLICO REAL Y CONTRAFCTUAL DE SEAT(1986-1992)

