

Se Complica el Problema De Industria Automotriz

Licitación internacional es sana, pero está muy atrasada, opina Carlos Figueroa. Paralizada la inversión del rubro en Chile.

(por E.S.C.)

LA INDUSTRIA automotriz constituye uno de los elementos fundamentales del desarrollo tecnológico-industrial de un país. La inmensa variedad de actividades anexas que moviliza permite, en cierto sentido, utilizarla como medida o indicador del proceso total económico del país. De acuerdo a estadísticas de 1970, los Estados Unidos producen al año diez millones ochocientos mil unidades, contra cuatro millones cien mil de Japón; tres millones cuatrocientas mil de Alemania Occidental y cerca de un millón setecientos mil de Italia.

Las cifras en América latina son mucho más modestas. Figura a la cabeza Brasil con 280.000 unidades; le sigue Argentina con 185.000; Chile, en 1970, alcanzó las 22.000.

MUCHAS MARCAS

Con el objeto de ofrecer una visión global de esta actividad, que es vital para el futuro industrial de Chile, entrevistamos al Ministro de Economía de la Administración anterior, Carlos Figueroa, quien dedicó una especial preocupación hacia el rubro.

Nos explicó que en 1964 existían en el país 23 armaduras de vehículos, con sus respectivas marcas, que producían 7.300 unidades al año incorporando un bajo porcentaje de partes nacionales.

Elaborar tantas marcas para un mercado pequeño significa trabajar en escala reducida y, por tanto, a un costo elevado.

La política aplicada permitió que en 1970 hubiese sólo 11 plantas terminales, que incorporaban un 58% de partes nacionales y que producían 22.000 vehículos. En lugar de originarse cesantía, se duplicó el número de trabajadores en las plantas de armado y se desarrollaron cientos de fábricas, talleres, maestranzas y fundiciones elaboradoras de piezas de alta tecnología.

Nos expresa Carlos Figueroa que ello no era suficiente. Se hacia preciso producir en gran escala para rebajar costos, mejorar eficiencia e incorporar mayor porcentaje nacional. El Decreto 281 elevó el porcentaje obligatorio de 58% al 70% y se adoptaron medidas para aumentar el intercambio con los demás países latinoamericanos.

LA CLAVE DEL ASUNTO

La industria automotriz nacional está basada en las disposiciones de la ley 14.171, que autoriza al Jefe del Estado para fijar el porcentaje de partes y piezas nacionales que corresponde a cada vehículo, y en la ley 14.824 que señala que la Primera Autoridad está facultada para estimar como partes y piezas nacionales las producidas en los países integrantes del Area de Libre

Comercio, siempre que éstos adquieran en Chile las equivalentes de fabricación nacional.

Pero las franquicias tributarias para los autos y camiones hechos en Chile vencían el 26 de octubre de 1970, por lo cual fueron prorrogadas hasta el mismo día de 1972.

LICITACION

Carlos Figueroa manifiesta que la única forma para la creación de una industria en escala en el rubro automotriz era el llamado a una licitación internacional que permitiera el establecimiento de unas pocas marcas capaces de producir un mayor volumen, a precios bajos y en condiciones de exportar vehículos completos por medio de ALALC.

"La política de licitación del actual Gobierno es sana ya que apunta al objetivo central, hacia el cual venía encaminada la actividad automotriz", nos declara.

"Sin embargo, adolece, a mi juicio, de los siguientes vacíos:

1) No se han determinado prioridades en el desarrollo de la industria automotriz. Tampoco se ha señalado el volumen de recursos que destinará el país a ella. Esto es indispensable, ya que los capitales extranjeros deberán reexportarse y recibirán intereses.

Es preciso, además, estudiar las obras públicas que exige un volumen mayor de vehículos, tales como caminos, puentes, remodelación de ciudades, etc.

2) No comprendo cómo se compatibiliza la expansión automotriz con la crisis de divisas actual. Teóricamente, el 30% del auto es importado. Esto se denomina el CKD. En el hecho este porcentaje es mayor, ya que el Gobierno, para evitar la paralización de la industria, debió autorizar "programas promocionales" que exigen mayor gasto de divisas y un porcentaje importado superior al indicado.

Por otra parte, se han detenido las inversiones aprobadas en la industria y no hay nuevas, ante la incertidumbre de la licitación. Los proyectos de construcción de puentes, traseros, frenos, embragues, cajas de cambios, están detenidos. Tampoco se ha avanzado en la fábrica de motores de British Leyland. Esto ha obligado a los "programas promocionales", pero si hoy hay crisis de divisas, ¿qué pasará al producirse 60.000 unidades? Si no hay dólares para importar alimentos, mal podría pensarse en partes de automóviles.

3) La propuesta de licitación internacional se ha manejado con retraso. Se anunció que en abril estaría resuelta, y aún no hay "humo blanco". Es preciso tener en cuenta que la nueva inversión no estará lista en menos de dos o tres años, pues es necesario hacer las máquinas, la fundición, etc.

También hay retraso en la preparación de la integración de partes y piezas, ya que hay industrias que trabajan para 10 marcas y quedarán sólo 3. ¿Qué pasa con las restantes?

4) Falta una información completa de lo que sucede con la propuesta, a la opinión pública. Existe sobre el particular toda suerte de especulaciones. Recuérdese que sobre la fábrica de camiones en Casablanca, el Ministro de Economía informó que la disputaban la Mercedes, la British Leyland y la Pegaso y... se la dieron a la Fiat.

En estos momentos, la propuesta se estudia a nivel técnico. Sin embargo, debe estar participando también el Ministro de Relaciones Exteriores, ya que hay razones de política internacional", continúa diciéndonos Carlos Figueroa.

"El Grupo Andino reclama porque el convenio automotriz debe funcionar y como Colombia tiene Renault, se ha acordado que debe exportar piezas y partes a Chile. La Nissan, de Japón, está en Perú. Las compensaciones de ALALC no operarian si queda una marca que no esté en Latinoamérica, como Volvo, por ejemplo.

No olvidemos que Japón es el tercer país importador de productos chilenos, particularmente hierro, y hace valer sus puntos de vista.

En resumen, no solamente los técnicos, sino los diplomáticos tendrán que resolver esta materia, vital para nuestro país, que ya está bastante atrasada".



CARLOS FIGUEROA

www.alc