



Universidad de Buenos Aires  
Facultad de Ciencias Económicas  
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



# Contribución al estudio crítico sobre la política de radicación de capitales en la República Argentina: la industria automotor

Giménez, Carlos Manuel

1963

Cita APA:

Giménez, C. (1963). Contribución al estudio crítico sobre la política de radicación de capitales en la República Argentina, la industria automotor. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios".

Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

**ORIGINAL**

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

TRABAJO DE TESIS SOBRE EL TEMA:  
Contribución al estudio crítico sobre  
la política de radicación de capita-  
les en la República Argentina: La  
Industria Automotor.

Presentado por el Alumno  
CARLOS MANUEL GIMENEZ  
Para optar al grado de:  
Doctor en Ciencias Económicas

Registro Nº 15.923

Domicilio: Acoyte 488 - 1º - Dto.5

T.E.: 99-7225

H. 22262

63

Buenos Aires  
Noviembre- 1963

  
12/11/63

## S U M A R I O

### Introducción

Circunstancias que hicieron factible la radicación de este tipo de industria.

-I-

Análisis de la legislación vigente, y "modus operandi" de las radicaciones.

-II-

Análisis de la industria automotor y su desarrollo en la República Argentina. Sus características salientes.

- a) Instalación de nuevas empresas; inversiones respectivas.
- b) Volumen físico de la producción y necesidades cubiertas.
- c) Funcionamiento de las empresas a través de sus índices más significativos.
- d) Efectos del establecimiento de nuevas plantas sobre:
  - 1) Mercado del trabajo.
  - 2) Mercado de Bienes y servicios.
  - 3) Mercado de capitales nacionales.
- e) Incidencia en el balance de pagos y ahorro de divisas; importaciones - directas e indirectas de la industria automotriz; importaciones autorizadas y efectivas.
- f) Incidencia en el Producto Bruto Nacional.
- g) Conexiones con planes viales.

-III-

Proyecciones de la producción automotriz:

- a) Nivel de la demanda esperada.
- b) Aporte de la industria automotriz al producto y la renta bruta interna.
- c) Incidencia en el balance de pagos y ahorro de divisas.
- d) Otras repercusiones de esta actividad.

-IV-

Posibilidades en el Mercado Común Latinoamericano.

-V-

Programa de Investigaciones y conclusiones.

B I B L I O G R A F I A.

Introducción. Circunstancias que hicieron factible la radicación de este tipo de industria.

La República Argentina, con una superficie continental de 2.8 millones de kilómetros cuadrados a la que adicionados 1.2 millones de la nuestra Antártida llega a los 4.0 millones, está poblada por solamente 20 millones de habitantes.

Como país en desarrollo, nuestra patria ha visto limitada desde fines de la segunda guerra mundial su capacidad de pleno aprovechamiento de sus vastos recursos materiales, ya que el rápido crecimiento de su población y el paulatino estancamiento de sus industrias básicas, no le permitieron aun salir del problema determinado por:

- a) bajo ingreso per cápita;
- b) irregular distribución de los ingresos;
- c) una balanza de pagos deficitaria;
- d) un endeudamiento a mediano plazo;
- e) una inflación galopante;
- f) una ocupación mal orientada de la mano de obra;
- g) una concentración industrial en el denominado Gran Buenos Aires y en la franja occidental del Río Paraná en detrimento del resto del país;
- h) déficit energético;
- i) carencia de caminos troncales y auxiliares de ensamble.

Este trabajo tiene por finalidad:

- 1) examinar la forma y los propósitos que decidieron la radicación de una industria productora de automotores;
- 2) establecer hasta que punto la instalación de esta industria, en la forma que se realizó, pudo contribuir a la solución de algunos de los problemas que confronta la economía argentina.

La ley nº 14.780 dictada el 4 de diciembre de 1958 cuyo estudio se efectúa más adelante, (24) es la norma rectora en materia de radicaciones de capital extranjero a cuyo amparo se ha previsto recuperar para el país el tiempo perdido debido a las circunstancias vistas pre-///

///cedentemente.

La industria automotriz, como actividad productiva contemplada implícitamente en la ley de radicaciones, constituye un aspecto especial que, por tal motivo, se reglamentó particularmente. Es así que a comienzos del año 1959 se dicta el Decreto n° 3693/59 que regla la instalación de fábricas existentes o que se incorporen al país para producir automotores. (1).

Este decreto indica que se entiende por fábrica de automotores, el establecimiento que integre en su planta una unidad automotriz completa en la que intervengan partes de industria nacional e importadas, dentro de los límites que a tales efectos fija en su texto.

Sin entrar en mayores detalles que se verán al estudiar el análisis de la legislación pertinente, cabe señalar que en esencia consiste en:

Promover el desarrollo de la industria como instrumento del progreso y elevación del nivel de vida. Persigue la idea, ya hecha tangible en el país a través de una empresa extranjera, de cimentar la industria automotriz, dando prioridades a los tipos de vehículos que satisficieren en la forma más conveniente, los intereses nacionales.

El régimen que nos ocupa, sufrió modificaciones de fondo a través del Decreto n° 6567/61 (2) y otras prescripciones legales que dieron forma a la estructura actual de la materia, que veremos en detalle en el capítulo I.

Cabe sí determinar las causales que determinaron la fijación del régimen especial mencionado precedentemente, a saber:

- 1º) déficit de automotores con motivo del envejecimiento del parque sin una correlativa reposición del mismo;
- 2º) carencia de divisas fuertes para importar, en la medida de lo requerido, la cantidad de vehículos exigida por la demanda;

(1) Boletín Oficial n° 19.057 del 9/10/1959.

(2) Boletín Oficial n° 19.600 del 7/8/61.

- 3°) inexistencia de empresas extranjeras o locales que afrontaran las erogaciones indispensables para montar una industria de la envergadura de la automotriz, sin el indispensable apoyo económico-legal;
- 4°) necesidad de canalizar esfuerzos privados de gravitación en el campo industrial representado por las fábricas de repuestos que durante y después de la guerra, se habían expandido en magnitud suficiente como para alentar su asociación con marcas extranjeras de figuración emprendiéndose la segunda etapa, es decir, la manufactura integral del automotor, con componentes esencialmente nacionales.

El déficit de automotores se ve claramente con la comparación que efectuaron para un año, 1930, con la República del Brasil, de similar relación ingreso por cápita precio de vehículo, en el cual nuestro país contaba con un automotor por cada 35 habitantes y aquél de uno por cada 215 vehículos. Dicha relación fué en 1958 de 52 habitantes por automotor en la Argentina y de aproximadamente 84 personas por vehículos en Brasil. Se infiere pues que ha habido un deterioro mayor en la tenencia de automotores en lo que hace a nuestro país, cuya recuperación, aun teniendo por norte una dimensión del mercado con similares necesidades que las existentes en 1930, se juzgó costoso igualar.

La carencia de divisas denominadas fuertes o duras fué asimismo un motivo de especial consideración por parte de las autoridades financieras para encarar la radicación de una industria automotriz.

La Argentina, no fué precisamente una excepción como la gran mayoría de los países del hemisferio, en lo relativo a hallarse hacia el año 1949 en serias dificultades para normalizar su balanza de pagos y el 28 de agosto de 1950, a decretar la inconvertibilidad de su moneda. Desde ese momento prácticamente quedó suprimida la remisión de divisas en concepto de intereses de capital por parte de los inversores extranjeros.

Las alternativas vividas por la economía del país a través de los años que sucedieron al citado anteriormente, poco aporta ///

///ron para la normalización del problema de la importación de vehículos, y - por el contrario, el transcurso del tiempo agravó más la situación. Solamente cupos de ingresos autorizados especialmente en pequeña cantidad y un atisbo de liberación a poco de comenzar el gobierno surgido de la Revolución de Septiembre de 1955-rápidamente modificado con recargos elevados- van delineando y conformando una demanda potencial. Estaban dadas pues las condiciones mínimas que emanan de esa supuesta demanda potencial, para ver con amplio criterio la instalación de una industria como la que nos ocupa.

Competir en igualdad de condiciones con empresas norteamericanas y europeas de antigua data, alta especialización y por ello - de costos perfectamente estudiados y aplicados, resultaba prácticamente imposible, máxime si se tiene en cuenta que nuestro país continuaba importando aceros por un monto elevado así como también otros productos metalúrgicos (ferrosos y no ferrosos) esenciales para su propio desenvolvimiento e independiente de los requerimientos que engendra la industria automotriz.

Tal circunstancia impedía propiciar libremente - la fabricación de automotores y, para hacerla medianamente normalizada sin - que ello repercutiera desfavorablemente en nuestro balance de pagos, así como también para protegerla de la competencia de la industria extranjera debían - arbitrarse dos medidas: ó a) permitir la importación de partes del vehículo - con ventajas cambiarias durante un lapso tal que diese tiempo a sustituirlas con material nacional ó b) elevar los recargos aduaneros para la introducción de automotores extranjeros cuando los mismos no fuesen sino simple importaciones de producto final armado.

La ley de radicación de capitales n° 14.780 del 4 de diciembre de 1958 que devolvió a los inversores extranjeros la libre disponibilidad de sus ganancias líquidas y realizadas que durante tan largo lapso sufrió restricciones, animó a su vez a las firmas del viejo mundo y a las norteamericanas a intentar, al amparo de las nuevas corrientes que surgían, ganar el mercado argentino fabricando sus vehículos en el país.

El último aspecto a contemplar, el de la canali-

///zación de esfuerzos privados en materia de repuestos de automotores se relaciona con la incipiente industria nacida durante el conflicto bélico que comenzó en 1939 ante la necesidad de reponer las partes de vehículos en circulación que, primero bajo la forma de plantas y luego con el incremento de la demanda originado en el deterioro de los automotores que no tenían adecuado mantenimiento, se expandió notablemente.

Surgieron así fábricas de engranajes, pistones, accesorios, partes de encendido y/o eléctricas, repuestos de suspensión, transmisión, frenos, juntas, guarniciones, tornillerías, vidrios, que cubrieron, para cada tipo de automóvil o camión, las necesidades motivadas por el estado de fuerza mayor en que se vivía. El repuesto se fabricaba aún "de medida" pero bueno es reconocer que tal industria auxiliar cubrió con soltura la prueba de fuego a que se vio sometida.

El nacimiento y crecimiento de tal industria auxiliar se operó por propia iniciativa, es decir independientemente de licencias o autorizaciones de las casas fabricantes de origen extranjero. Con el hecho consumado y ante la iniciativa de los técnicos argentinos, las empresas productoras acordaron finalmente el uso de marcas y licencias y hasta se asociaron a nuestras empresas, volcándose al mercado una variada gama de repuestos y accesorios de necesidad y gran precisión, con los cuales se buscaba integrar paulatinamente la máxima proporción de la fabricación de vehículos nacionales.



I) Análisis de la legislación vigente y "modus operandi" de las radicaciones.

Veremos en este capítulo la estructura normativa de las radicaciones según el siguiente detalle:

- 1º) Propósitos de las radicaciones de capitales en las industrias;
- 2º) Propósitos de las radicaciones en la industria automotriz;
- 3º) Forma legal de la radicación;
- 4º) Opiniones de las Cámaras o Asociaciones vinculadas al ramo automotor, con motivo de la sanción de normas que forman el cuerpo legal de las radicaciones;
- 5º) Breve reseña de las leyes de radicación de capitales dictadas en el país; análisis comparativo y además mención de la ley de promoción industrial;
- 6º) Normas a las cuales se hallan sujetas las importaciones de automotores que no se fabrican en el país.

1º) En la introducción a este trabajo, hemos mencionado los factores determinantes de las dificultades por las cuales viene atravesando nuestro país, y que están ocasionando un estancamiento en su proceso de desarrollo

Las radicaciones efectuadas tienden todas a ahorrar divisas al país, dadas las penurias que al respecto se experimentan. La substitución de importaciones pues, ha sido el norte que guió a las autoridades para aprobar las radicaciones y como consecuencia de ello, en virtud de que la radicación significa el ingreso de bienes durables de producción, ello implica la promoción del desarrollo y perfeccionamiento tecnológicos nacionales, además y fundamentalmente de la elevación del nivel de vida de la población, destinataria directa de todo progreso.

2º) Las radicaciones en la industria automotriz también se motivaron en la imperiosa necesidad de reponer el parque automotor envejecido y mantenido en uso solamente debido a proezas de técnicos y mecánicos que, en pugna con lo que establecen las normas de conservación de este tipo de bien, se dieron a la tarea de mantenerlos en circulación. Las magras///

///reservas de divisas de que se disponía y las exigencias de importación de productos esenciales hacía poco menos que imposible destinarlas siquiera en parte, a la renovación de los vehículos en uso. Cabe señalar que a principios de 1959, tres cuartas partes de las unidades de automóviles tenían más de 10 años de vida y casi el 45% de las unidades más de 20 años, cuando lo técnicamente estimado es de 8 años la vida media del automóvil en las condiciones de mercados normalmente abastecidos. (3)

Las otras razones determinantes de la aprobación de un régimen especial para los automotores ya se vieron en la introducción a este trabajo.

3º) La forma legal de las radicaciones de automotores se estructuró, como ya se mencionó, a través del Decreto n° 3693 del 25 de marzo de 1959, el cual tras sufrir varias modificaciones, se complementó con otros que veremos a continuación.

Los requisitos exigidos a las empresas que solicitaran ser incluidas en el régimen establecido eran:

- a) acreditar capacidad técnicas y financiera amplia;
- b) presentar planes de producción para un período no menor de 5 años;
- c) que lo que se incorporase no pudiera abastecerlo la industria nacional;
- d) que la inversión (equipos, maquinarias y utilajes) fuese en elementos nuevos, salvo que se refiriese a materiales especiales de difícil obtención y tuviese características de alto rendimiento. Los elementos usados que a tal efecto se introdujesen se limitaban al 25% del valor C y F fehacientemente documentado del conjunto total integrante de la planta;
- e) que los modelos a producir respondiesen a los adelantos contemporáneos;
- f) que las inversiones propuestas se efectuasen a un ritmo adecuado para cumplir el programa.

El Decreto n° 6567, del 3 de agosto de 1961, por su parte complementa el visto precedentemente fijando a tales efectos las ///

---

(3) Conferencia del Ing° Dr. Juan Rossi en la Bolsa de Comercio el 21/7/1960.

///normas para asegurar la estabilidad de los planes de producción de automotores y una mayor integración de los vehículos con partes nacionales. Se dictó respondiendo a las solicitudes de firmas acogidas al régimen, en el sentido de modificar los planes originarios aprobados; asimismo como fruto de la experiencia recogida en la aplicación del 3693/59 que aconsejaba integrar en mayor medida los automotores con partes nacionales con vistas a un efectivo establecimiento de una industria de este tipo en el país, y, finalmente para remover dificultades y actuar con unidad de criterio e igualdad de tratamiento en situaciones individuales.

Para una mejor comprensión de los pasos dados en oportunidad de dictarse las normas que forman el cuerpo legal de esta industria, dividiremos las mismas en siete puntos:

- 1) Tipos o categorías de vehículos;
- 2) Control de las radicaciones en su faz de inversiones y cumplimiento de los planes;
- 3) Recargos a abonar por la importación de partes, pérdidas y reposiciones;
- 4) Condiciones que posibilitaban las autorizaciones;
- 5) Límites a la importación de partes componentes de vehículos;
- 6) penalidades por violación y/o incumplimiento de los planes;
- 7) Características particulares de las normas.

Punto 1.) Las categorías en que se dividen los vehículos son de acuerdo con sus cilindradas y peso:

Según Decreto n° 3693/59:

- A) chasis para vehículos de carga y transporte colectivo, con capacidad de carga útil mínima de 500 Kg y máxima de 7.000;
- B) vehículos de pasajeros de tipo utilitario, con cilindradas no menor de 190 cm<sup>3</sup> y de hasta 750 cm<sup>3</sup>, con exclusión de motonetas y motocicletas;
- C) vehículos de pasajeros de tipo económico con cilindradas de más de 750 cm<sup>3</sup> y hasta 1.500 cm<sup>3</sup>;
- D) vehículos de pasajeros con cilindradas de más de 1.500 cm<sup>3</sup> y hasta 2.500 - cm<sup>3</sup>.

///

- E) vehículos de pasajeros con cilindrada de más de 2.500 cm<sup>3</sup>.  
 F) clase de vehículos no comprendidos en las categorías anteriores.

A los seis tipos o categorías citadas precedentemente (A la F inclusive) el Decreto N° 6567/61 agrega la denominada:

- G) que son vehículos de carga y transporte colectivo, con capacidad de carga útil mínima de 500 kg y máxima de 7.000. Están incluidos en esta categoría:  
 Ga) sub-categoría correspondiente a los vehículos de tipo integral sin chasis, del tipo pick-up exclusivamente y que no sean derivaciones de series de automóviles de pasajeros.  
 Gb) sub-categoría correspondiente a los vehículos cerrados, con o sin chasis, siempre que no sean derivaciones de series de automóviles de pasajeros y que sirvan a los fines de carga y transporte colectivo.

Punto 2) De acuerdo con lo establecido en el Decreto n° 3693/59 -artículo 10- es la Secretaría de Industria y Minería quien extiende los certificados que autorizan el despacho a plaza de las partes importadas para el cumplimiento de los planes de fabricación aprobados.

Según Resolución n° 145 de dicha Secretaría de Estado (4) ella es la autoridad de aplicación en lo atinente al contralor de los planes, modificaciones, aplicación de penalidades, y cuanto se relacione con el desarrollo de la actividad automotriz.

Dicha autoridad se pone de manifiesto nuevamente en el Decreto n° 16.103 del 29 de diciembre de 1960 (5) en lo referente a la importación de "herramientas de uso" y su contralor a través de las listas de partes cuya presentación se exige previo a su introducción al país por parte de la Secretaría de Estado mencionada.

En el Decreto n° 6567/61 se encomienda además a Industria y Minería la integración con representantes estatales y privados de una Comisión Asesora honoraria que deberá entender en la aplicación y cumplimiento de su texto.

///

(4) Boletín Oficial n° 19.057 del 9/10/1959.

(5) Boletín Oficial n° 19.437 del 19/1/1961.

CUADRO COMPARATIVO DE PORCENTAJES Y RECARGOS DE

DECRETOS: 3.693/59 - 6.

PERIODOS	P O R C E N T															
	Categoría "A"				Categoría "B"				Categoría "C"				Categoría "D"			
	20	100	200	Máx. Imp. permitt.	40	200	350	Máx. Imp. permitt.	40	200	350	Máx. Imp. permitt.	40	200	350	Máx. Imp. permitt.
1º año																
31/12/60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Decreto																
3693/59 y																
6216/60	45	5	15	60	45	15	-	60	40	20	-	60	35	25	-	
2º año																
31/12/61																
Decreto																
6567/61	40	5	-	45	40	5	15	60	35	10	15	60	30	15	1	
3693/59	40	5	15	60	40	20	-	60	35	25	-	60	30	30	-	
3º año																
31/12/62																
Decreto																
6567/61	35	5	-	40	35	2	18	55	30	7	18	55	25	12	1	
3693/59	35	5	20	60	35	25	-	60	30	30	-	60	25	35	-	
4º año																
31/12/63																
Decreto																
6567/61	30	-	-	30	25	3	12	40	20	8	12	40	15	13	1	
3693/59	30	5	25	60	25	35	-	60	20	40	-	60	15	45	-	
5º año																
31/12/64																
Decreto																
6567/61	20	-	-	20	10	-	-	10	10	-	-	10	10	-	-	
3693/59	20	10	30	60	10	-	-	10	10	-	-	10	10	-	-	

INFORMACION APLICACIONES DE FUNCION DE LOS

216/60 y 6.567/61

A J E S

Categoría "D"	Categoría "B"			Máx. Imp. permitt.	Categoría "F"			Categoría "D a"			Categoría "G b"				
	40	200	400		40	200	Máx. Imp. permitt.	20	100	350	Máx. Imp. permitt.	20	100	350	Máx. Imp. permitt.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
60	30	30	-	60	20	20	40	-	-	-	-	-	-	-	
60	30	15	15	60	15	25	40	40	5	10	95	35	5	10	90
60	25	35	-	60	15	25	40	-	-	-	-	-	-	-	
55	25	12	18	55	10	30	40	35	5	5	45	30	5	5	40
60	30	40	-	60	10	30	40	-	-	-	-	-	-	-	
40	35	13	12	40	5	35	40	25	5	5	35	25	5	5	35
60	15	45	-	60	5	35	40	-	-	-	-	-	-	-	
10	10	-	-	10	5	-	5	15	5	-	20	10	-	-	10
10	10	-	-	10	5	-	5	-	-	-	-	-	-	-	

/// El punto 3) Relativo a recargos a abonar por la importación de partes, pérdidas y reposiciones se contempla en forma comparativa a través del cuadro n° 1.

Con la finalidad de aclarar el cuadro citado digamos que: el Decreto n° 3693/59 contemplaba la iniciación de la fabricación de automotores con un mínimo de integración nacional del orden del 40%, sin considerar en detalle las varias categorías establecidas, debiendo tender prácticamente a una fabricación total en el país, en el término de cinco años. El monto importado -60%- tenía diferentes recargos que aumentaban con el transcurso del tiempo hasta el quinto año, en el cual se debía fabricar el automotor con solamente un 10% de material extranjero para las categorías creadas -excepto la F, que lo era del 5%.

El monto máximo a abonar por recargo era de 300% que el Decreto n° 6216/60 del 1° de junio de 1960 (6) disminuye a 200%, en virtud de la tendencia existente en esos momentos en el gobierno de reducir los recargos con el ánimo de promover la industria. Es por tal circunstancia que en el cuadro figura ya la tasa del 200%.

El Decreto n° 6567/61 que fijó recargos definitivos en la materia, permite contemplar para 1964 -último año del plan- un máximo de elementos de importación del 20% para los camiones y utilitarios y del 10% para los automóviles sobre los valores C y F unitarios de los vehículos, significado éste último que veremos más adelante.

Un aspecto que se contempló también en el Decreto n° 3693/59 en su artículo 11° es el relativo a la autorización para importar hasta el 10% (diez por ciento) del monto importado anualmente con destino a cubrir pérdidas y reposiciones de partes extranjeras para vehículos fabricados dentro del régimen y además, a fin de atender el servicio de repuestos de los mismos.

El 22 de mayo de 1962 mediante Resolución n° 106

---

(6) Boletín Oficial n° 19.254 del 8/6/60.

///de la Secretaría de Industria y Comercio (7) reduce este 10% para cubrir - pérdidas y reposiciones de partes importadas, al 2%.

Finalmente por Decreto n° 1443/63 del 21 de febrero de 1963, relativo a normas reglamentarias a que deberán ajustarse las - empresas acogidas al régimen de promoción de la industria automotriz (8) se indica que las autorizaciones por este concepto -pérdidas y reposiciones- para importar, a cuyo efecto se libran los respectivos certificados, será equivalente al 6° del monto importado anualmente.

El punto 4) referente a las condiciones que posi bilitan las autorizaciones, están también contempladas en el Decreto n° 3693 al indicar que las radicaciones se ajustarán a los siguientes requisitos:

- a) necesidades previsibles del mercado;
- b) importancia y características de las empresas;
- c) incidencia en la balanza de pagos;
- d) protección a la industria nacional.

Al respecto cabe señalar que por Decreto n° 398 del 31 de julio de 1959 (9) se ratifica la Resolución n° 28/59 de la Secretaría de Industria y Minería, por la cual se limitaba al 31 de julio de 1959 la recepción de solicitudes para acogerse al régimen del Decreto n° 3693/59.

El punto 5) presenta algunos signos distintivos que conviene analizar a saber: a) recargos sobre partes de importación y b) límites de partes importadas.

Las partes importadas permitidas dentro del régi men, soportan recargos sobre sus precios. Para ello deben determinarse cuales son los precios de que se trata sobre los que procede la imposición. En su ar tículo 12 del Decreto 3693 indica que el valor C y F del vehículo sobre el - cual recaen los recargos es su valor FOB (free on board) por el material (au- tomotor completo sin encajonar y con los elementos complementarios indispen//

(7) Boletín Oficial n° 19.841 del 8/6/60.

(8) Boletín Oficial n° 20.066 del 7/3/63.

(9) Boletín Oficial n° 19.448 del 2/2/61.



///sables para un buen funcionamiento y uso, con el flete hasta puerto Buenos Aires.

El Decreto n° 6567/61 aclara este aspecto al indicar en su artículo 3° apartado d) que el valor FOB del vehículo completo se rá además el de exportación a distribuidores para países de libre convertibilidad.

Visto a) surge el restante relativo al máximo de partes importadas que se admiten en la fabricación, ya que no obstante abonar se recargos progresivos por los límites autorizados, para facilitar la mayor participación de la industria nacional en la integración del vehículo debióse aclarar conceptos que en el Decreto n° 3693/59 resultaban ambiguos.

En efecto, en el texto de este Decreto no se indicaba expresamente la obligación de las empresas fabricantes de automotores - que no podían reemplazar con importaciones las partes o piezas que les haya - provisto o esté en condiciones de proveer la industria nacional. Por ello el Decreto n° 6216/60 lo confirma diciendo que el 40% de elaboración propia debían hacerlas las propias empresas o por terceros en el país prohibiendo la - importación o compra a importadores de tales partes del vehículo.

El Decreto n° 6567/61 señala taxativamente que el fabricante de automotores deberá detallar la forma (ritmo y volumen) en que se realizará la integración de las unidades con partes nacionales y manifes - tar bajo declaración jurada hacerse cargo de su efectiva producción en el país en el caso de que llegado el momento previsto no se obtuviera de producción - local y ello signifique exceso sobre los límites de importación autorizados.

Se fijan por otra parte en este Decreto planes - tipos en lo referente a fabricación e importación estableciéndose - como se di - jera anteriormente- una escala de recargos crecientes en relación directa con el avance de los planes aprobados. Señala además que no se considerarán nacio - nales las partes que estén construídas fundamentalmente con piezas importadas y -esto es muy importante- el fabricante no podrá aducir desconocimiento de - esta circunstancia. Para evitar la desintegración de esta industria -automo//

///triz- al término de los regímenes en vigencia, no podrá existir -manifiesta el Decreto n° 6567- retroceso alguno en los porcentajes de integración nacional alcanzada por aquélla.

Naturalmente que al dictarse el Decreto n° 3693/59 la experiencia era prácticamente ninguna en materia de fabricación nacional de automotores y es así que a mediados de 1961 muchas eran las firmas acogidas a aquél que habían transgredido -voluntariamente algunas e involuntarias otras- su texto.

Para regularizar la situación se dictó el 15 de mayo de 1961 (10) el Decreto n° 3371 que otorga un régimen opcional a las empresas automotoras que por incumplimiento de los planes aprobados para los años 1960/61 sean sancionadas con las penalidades -que se verá más adelante- del Decreto n° 6216/60.

El aspecto que nos interesa en este punto es el relativo a lo que se considera la norma legal como parte integrante del porcentaje de importación utilizada por las firmas. Señala que es tanto el valor de las partes de los vehículos que se hayan importado con certificados como el valor del material importado que se hubiese adquirido en plaza a importadores o comerciantes del ramo. De allí pues el celo de las autoridades en evitar por los medios a su alcance la evasión de este aspecto fundamental que hace a la integración de una auténtica industria nacional de automotores.

Una de las formas de eludir las prescripciones en materia de integración de partes era la determinación incorrecta de los valores de los componentes importados. Reacciona por ello el Decreto n° 6567/61 obligando a los fabricantes a indicar el "despiece" de los modelos que fabriquen o propongan fabricar, el que consiste en un estudio analítico completo de los valores que integran el valor de cada vehículo discriminando además los sub-conjuntos que deberán coincidir con la forma en que se importen habitualmente las distintas partes. Para la aplicación de los recargos, el///

---

(10) Boletín Oficial n° 19.539 del 24/5/61.

///Decreto n° 3693 manifestaba se tomarían los valores C y F (Costo y Flete) pero el 6567/61, reacciona, decíamos y establece que para computar el contenido importado y abonar los recargos, solamente se tendrá en cuenta el valor FOB de las partes con sus respectivos fletes hasta Buenos Aires. De esta manera se posibilita la participación de la industria nacional puesto que en los valores FOB de las partes no se encuentran incluidos gastos inherentes al costo productivo del país de origen como la mano de obra del montaje, transportes - internos, gastos generales de fabricación, publicidad, garantías, gastos fijos, impuestos internos, réditos extras del capital, etc. y además se evita -con el despiece- introducción de partes sin necesidad alguna y, con valores no reales, que darían por tierra con la integración nacional máxima buscada.

La Resolución n° 64 del 20/3/1962 dictada por la Secretaría de Industria y Minería (11), aclara, finalmente, aspectos relativos a los porcentajes de contenido importado, que debe entenderse como porcentaje del valor C y F de cada modelo de vehículo y no aplicado al promedio de los distintos modelos incluidos dentro de una misma categoría. Ello se funda en la necesidad de la progresiva integración de los automotores con partes nacionales, la cual podría quedar incumplida si se autorizara a promediar los porcentajes alcanzados en un modelo determinado con los de otros de la misma categoría, ya que se tendería a reducir el contenido importado del vehículo de un volumen de producción facilitando de esta manera a la empresa la producción de otros de la misma categoría con contenidos importados superiores, a lo establecido, con su lógica incidencia en:

- a) balanza de pagos
- b) desaliento a la producción nacional de partes.

No se aceptan pues, promedios o compensaciones.

El punto 6) relativo a penalidades por violación o incumplimiento de los planos, está fijado a través de las normas legales producidas a lo largo del tiempo que marca la fase de ejecución del complejo industrial automotriz.

///

(11) Boletín Oficial n° 19.787 del 26/3/62.

/// Así, el Decreto nº 3693/59 rezaba que la aplicación de elementos importados a otros fines que los determinados, se sancionaría hasta con la suspensión de los beneficios que él acuerda.

El Decreto 6216/60 es explícito al señalar que - pueden haber dos desviaciones punibles que son: el incumplimiento y/o la violación de las normas, lo cual traerá para las firmas las siguientes consecuencias:

- 1º) cancelación de la emisión de certificados de importación de partes;
- 2º) anulación de los certificados otorgados con anterioridad;
- 3º) supresión de los beneficios acordados por el Decreto nº 3693;
- 4º) de producirse el extremo expresado en 3º) el infractor deberá abonar los recargos de importación por el régimen normal a la mercadería importada - hasta la fecha en que se comprobó la infracción.

Al dictarse el decreto nº 3871/61 por el cual se otorgó a las firmas infractoras del régimen automotriz la opción para continuar dentro del mismo abonando recargos según decretos nº 9969/58 (12) y decreto 14.719/60 (13), se buscó esencialmente liberarlas de las penalidades establecidas en el Decreto nº 6216/60, que hubiera conducido, de aplicarse el texto pertinente a la liquidación y cierre de numerosas firmas acogidas al régimen. Si acogidas a la opción que se les presentaba, las empresas la violaran por incumplimiento del compromiso, automáticamente incurrían en la penalidad respectiva.

El Decreto nº 1442/63 del 21 de febrero de 1963 (14), habla también de penalidades por la violación de normas, y tras reseñar las prescripciones ya estudiadas de los Decretos 3693/59 -artículo 13-, nº 6216/60 -artículo 2º-; nº 3871/61 -artículo 5º in fine-; 7º y 8º- y 6567/61 -artículo 12- manifiesta que por razones:

a) de seguridad jurídica para los administrados;

b) eficacia del régimen represivo;

(12) Boletín Oficial nº 18.794 del 19/11/58.

(13) Boletín Oficial nº 19.396 del 30/11/60.

(14) Boletín Oficial nº 20.065 del 6/3/63.

///

- ///  
 c) de logro de los fines de promoción de una ley sana;  
 d) de necesidad de típicos contravenciones y penas;

deben darse reglas de procedimientos que aseguren una efectiva sanción y garanticen amplio ejercicio de defensa a los administrados, para lo cual se dictan penalidades por actos u omisiones a saber:

- a) llamado de atención;  
 b) apercibimiento;  
 c) cancelación temporaria de otorgamiento de certificados de importación;  
 d) supresión de los beneficios acordados.

Se dictan también los procedimientos de aplicación de las sanciones de que se trata, plazos para contestación, prueba y resolución, siendo apelables las sanciones ante el Poder Ejecutivo por el procedimiento del recursos jerárquico establecido en Decreto n° 7520/44.

Visto en detalle mediante un método que denomina análisis el aspecto normativo de la industria automotriz, pasemos al punto 7) que trata de las características particulares de los Decretos y Resoluciones ya vistos, y otros que también se dictaron pero de carácter determinado o circunscripto a un tema específico, para regular situaciones que hacen a la evolución del régimen.

El Decreto n° 2324 del 27 de marzo de 1961 (15) trata del régimen arancelario a aplicar a las partes importadas que integran la producción nacional, las que se asimilarán, ~~reza~~ a las partidas 625 o 633 según se trate de automóviles o camiones.

El Decreto n° 3871/61 hace hincapié en dos aspectos que son:

- a) no cumplimiento de planes en lo relativo a inversión de bienes de activo fijo;  
 b) exceso de porcentaje de importación.

El mayor o menor cumplimiento de tales planes//

///obliga a abonar recargos, debiendo afianzarse en ciertos casos las obligaciones emergentes de dicha situación. La falta de satisfacción de los compromisos hacía incurrir a las firmas en las penalidades previstas en el Decreto n° 6216/60 ya estudiado.

Otro decreto que lleva el n° 5932/61 del 14 de julio de 1961 (16) autorizaba a abonar los recargos del Decreto n° 3871/61 en 10 cuotas de capital mensuales y constantes con un interés del 12% anual.

Al dictarse el Decreto n° 6567/61 se exigía por el mismo que, si correspondiese, se hubiera cumplido con las disposiciones vigentes o a crearse y abonado los recargos del 3871/61.

Otro requisito estipulado en el decreto n° 6567/61 era que los fabricantes hubieran realizado inversiones en activo fijo de m\$ 200 millones o invertido todo lo correspondiente a lo comprometido para el año 1960 y el 50% de 1961. Se complementaba así lo prescripto en el artículo 4° punto f) del decreto n° 3693/59 en el sentido de que las inversiones debían concretarse a un ritmo adecuado y conforme al cumplimiento de los planes programados. Se obligaba además a los fabricantes a que presentasen un diagrama de inversiones abarcando las obras civiles, maquinarias, instalaciones y equipos y que reflejare el ritmo de inversiones en función del tiempo. Estas medidas que las autoridades tomaron, de indudable gravitación en la industria, estaban destinadas a la aceleración de los planes de integración de una auténtica industria automotriz y no la simple empresa de armado de vehículos con lo que se daba satisfacción a observaciones de fondo formuladas por las entidades representativas del ramo.

En cualquier duda que pudiese surgir respecto a interpretación sobre la prioridad de una norma sobre otra, el Decreto n° 6567 dice claramente en su artículo 14 que en cuanto concierne a los vehículos de las categorías A, B, C, E, D y G se aplicará siempre y en primer término lo establecido en su texto y subsidiariamente las prescripciones de los n° 3693 y 6216.

/// El Decreto n° 12.115 del 28 de diciembre de 1961 (17), se dictó con vistas a autorizar a las firmas productoras de automotores que poseyera existencias de materias primas y partes componentes de importación correspondientes al plan del año 1960, destinados a la construcción de vehículos que quedaron excluidos de los planes de producción, por desistimiento de los titulares de continuar con la fabricación, a utilizarlas hasta el 31 de diciembre de 1961 en las mismas condiciones que regían en 1960. Para ello no podían requerir el otorgamiento de nuevos certificados de divisas debiendo justificarlos fehacientemente ante Industria y Minería.

Finalmente, de esta reseña de situaciones particulares, no podemos dejar de mencionar el avance que significa el Decreto n° 1443/63 del 21 de febrero de 1963 (18), por el cual se dictan normas reglamentarias a las que deberán ajustarse las empresas acogidas al régimen que estudiamos de promoción de la industria automotriz.

La causal de su aparición, es la de imponer a las empresas la obligación de estudiar sus reales necesidades de divisas, mediante la posibilidad de reajustar trimestralmente el número de unidades a fabricar programados en los planes aprobados para ese año.

De esta manera se evita la formación de "stocks" innecesarios y el otorgamiento de divisas que crea una demanda potencial no siempre ajustada a la necesidad real del mercado.

La circunstancia de que las empresas fabricantes puedan reajustar trimestralmente sus planes no enerva sus derechos de elaborar en el año la cantidad aprobada, pudiendo además durante 1963 reexportar el exceso de sus stocks de partes importadas, reconociéndoseles los recargos pagados que se les compensará con las futuras importaciones.

Existe sí, una penalidad lógica sobre la formación innecesaria de stocks al 31 de diciembre de 1963 ya que deberá tributar un recargo adicional del 400% sobre el valor C. y F de las partes que sig-//,

(17) Boletín Oficial n° 19.728 del 12/1/62.

(18) Boletín Oficial n° 20.066 del 7/3/63.

///nifiquen tal exceso. Igualmente agrega otra penalidad si el número de unidades fabricadas en 1963 es inferior al 75% programado para ese año reajustado de acuerdo al decreto n° 1443 -que vemos- tributando el 100% sobre el valor C y F sobre la totalidad de unidades fabricadas con prescindencia de modelos.

Este recargo se ve en su verdadera incidencia si consideramos que para el año 1963 -4° del programa- los mayores montos de importación que tributan recargos son alcanzados con el 40%, por lo cual este -nuevo adicional incidiría de manera grovosa en las previsiones de costos de la industria terminal.

La Resolución n° 106 vista anteriormente aclara además que los recargos que se abonen por exceso de stock no autoriza su aplicación, sino de acuerdo con las condiciones de los decretos normativos.

Para concluir con este inciso 3° de las normas -legales que rigen las radicaciones en materia automotriz, reseñaremos a continuación los factores comunes a las mismas.

El decreto del Poder Ejecutivo consta de varios puntos a saber:

- 1°) Monto en la moneda que se invierte, con especificación del contenido físico que lo constituye. Se debe aclarar el carácter definitivo o no de la incorporación.
- 2°) Día a tomar como base para la fijación del tipo de cambio del mercado libre mediante el cual se hará la conversión a nuestra moneda, siempre con relación al capital extranjero; forma de recibir la inversora el título de su propiedad que en todos los casos consiste en acciones de la sociedad creada o receptora, así como también la limitación que en el tiempo sufren los titulares de tales acciones para poder transferir la propiedad de las mismas.
- 3°) Tiempo máximo dentro del cual debe hallarse totalmente constituida la sociedad destinataria de la inversión -si es que se halla en formación- y -firmas que garantizarán la constitución respectiva.

///



- ///
- 4º) Plazo máximo dentro del cual la inversora debe ratificar su propuesta de inversión ante el Ministerio de Economía así como fijación del lugar de emplazamiento de la industria.
  - 5º) Detalle de los bienes a radicar y autorización al Ministerio de Economía para reemplazar los elementos componentes de la incorporación, en virtud de la clasificación aduanera que se haga de maquinarias y equipos aprobados al momento de su introducción, siempre que no se substituyan los bienes cuya importación se autoriza.
  - 6º) Liberación o nó para las maquinarias, equipos, herramientas, matrices, y demás bienes, de los recargos y depósitos previos a la importación establecidos en los decretos nº 11.917; 11.918, 11.919/58 y 5439/59 y complementarios (24).
  - 7º) Obligaciones de la firma de presentar al Ministerio de Economía, con anterioridad al despacho a plaza de los bienes de capital objeto de la inversión, de la lista analítica con la clasificación de aquéllos;
  - 8º) Fijación de los precios de los bienes físicos que constituyen la inversión, los cuales no deberán superar los corrientes de venta que rigen en los mercados de exportación para equipos similares, circunstancia que debe ser aprobada por la inversora a satisfacción de la Consejería Económica de la Embajada Argentina en el país de origen antes de su embarque.
  - 9º) Responsabilidad de la Secretaría de Industria y Minería del contralor de la instalación, puesta en marcha y plan de producción programado;
  - 10º) Cargamento por parte de la citada Secretaría de Estado de los contenedores para la importación de partes en las proporciones establecidas en los decretos normativos -ya vistos-.
  - 11º) Responsabilidad de la inversora de realizar las inversiones adicionales que requiera el plan de producción aprobado, en las mismas condiciones establecidas por el decreto autorizante, previo pronunciamiento del Poder Ejecutivo.

(24) Dtos. nº 11.917/18 y 11.919 en Boletín Oficial nº 18.826 del 12/1/58 y Dto. 5439/59 del 6 de mayo de 1959.

///

- 12°) Máximo de personal extranjero con sus familiares que se permitirá ingresar al país para facilitar el cumplimiento del plan de producción. Dicho personal podrá introducir, libre de recargos, depósitos previos y derechos de aduana, los efectos personales y del hogar necesarios para su uso, los cuales no podrán ser enajenados en momento alguno en el país.
- 13°) Posibilidad de que la inversora pueda facilitar maquinarias, herramientas, y equipos incluidos en la inversión, a las industrias proveedoras siempre que se conserven sobre ellos el derecho de propiedad.
- 14°) Posibilidad de importar libre de recargos, depósitos previos y derechos aduaneros, la cantidad anual de piezas y muestras razonablemente necesaria (a juicio de la Secretaría de Industria y Minería) para el fomento de la industria auxiliar proveedora, para experiencias, contratar y/o entrenamiento del personal de la fábrica de la inversora. Podrá igualmente importar en iguales condiciones, dos unidades del modelo a producir en carácter de prototipo.
- 15°) Posibilidad de transferencia de las utilidades líquidas y realizadas provenientes de la inversión, a través del Mercado Libre de Cambios.
- 16°) Finalmente se deja aclarado que las inversiones deben concretarse a un ritmo adecuado y conforme al cumplimiento de los planes programados.

Este es, pues, el aspecto formal de las modificaciones que sintetiza el contenido de las normas que hacen al cuerpo legal de la introducción de la industria automotriz. Las ventajas contenidas en materia de incorporación de bienes de capital es prácticamente igual para todo tipo de radicación de las efectuadas al amparo de la ley 14.780. Es en lo relativo a los bienes de cambio, que la industria automotriz terminal tiene una apreciable ventaja con relación a otras, las que se sintetizan diciendo que con la liberación de recargos a las partes importadas, que disminuyen con el tiempo hasta el 5° año que dura el régimen, se establece un privilegio con vistas al afianzamiento de aquélla en el país. La substitución de importaciones se obtendrá pues en un lapso que se estima de 5 años, en una proporción del 90%. En consecuencia,

///típo de radicación, se abonan desde el principio los recargos y derechos sobre la materia prima si es que no debe obtenerse directamente en el país, - substituyendo así importaciones. Los beneficios derivados del draw-back y otros regímenes de fomento de exportaciones, sólo alcanzan a las radicaciones en general cuando se produce su venta al exterior en la medida que las leyes lo prevén.

Al hablar del análisis de la legislación vigente se dividió el tema en seis incisos de los cuales el 4º) se refiere a las opiniones de las Cámaras o Asociaciones vinculadas al ramo automotriz con motivo de la sanción de normas que forman el cuerpo legal de las radicaciones.

El Sr. Dr. Ingº Juan Rossi, en su ya comentada - (3) conferencia denominada "Estado actual y Perspectivas de la Industria Automotriz" publicada por la Bolsa de Comercio de Buenos Aires en 1960 dice en la página 4: "en el momento actual hay planes iniciales que parecen dar mayor importancia a la conveniencia y necesidad de una presencia en el mercado, que una real consistencia industrial de medios de producción (instalaciones, máquinas, laboratorios, etc...). El control y la fiscalización por parte de los órganos oficiales a los fines de comprobar el respeto de los compromisos contraídos de producción y nacionalización del producto, están en condiciones de poner a la luz toda infracción o incorrección, como también de desalentar toda iniciativa no fundada sobre una seria base realmente industrial: Dicho control aplicado como hasta ahora, con evidentes sanas intenciones, pero con exceso burocráticos, sin el suficiente reconocimiento y respeto a las exigencias de continuidad de producción, de alimentación de la misma etc., ocasiona tropiezos, atrasos e inconvenientes notables al desarrollo de las actividades de las industrias activas, ocasionando en definitiva demoras en la producción, y aumento de los costos industriales, resultando evidente una necesidad de agilización".

"Por lo tanto, ya sea a beneficio general del país, como particular de los usuarios y de las mismas industrias que están enfrentando sus programas en forma responsable y mirando al futuro argentino, es deseable que se active la selección, cuanto antes mejor y se aclare el pano/

///rama industrial automotor del país." Los organismos oficiales deben activar tal proceso con su acción, porque solamente de dicha selección surgirá la definición de cuantos de las iniciativas actuales quedarán definitivamente en el futuro, confirmándose como industrias automovilísticas en el sentido completo. Como medida urgente, formado un juicio cierto en base a la radicación efectuada y a las realizaciones concretadas que confirman la seriedad con el conocimiento de los antecedentes de cada firma, dentro y fuera de nuestro país, correspondiendo adoptar para las mismas, un temperamento que manteniendo si se quiere los controles básicos más serios, permita sin tropiezos el desarrollo de la labor de producción". "Si este proceso de decantación demora, nada podría evitar la repetición de una situación en que nuestro país agregara, al record mundial logrado poco tiempo atrás del mayor número de fábricas de heladeras y lavarropos, también el del mayor número de productores de automóviles, sin seriamente contar con una verdadera y sana industria del ramo. Sería evidentemente una culpa si, diagnosticado tempestivamente el mal, no supiéramos aplicar la cura...".

En el informe especial sobre la industria automotriz presentado por la Cámara Industrial Fabricante de Automotores Accesorios y Afines -CIFARA- (33) en su foja VI se dice sobre el particular: "Dejamos de lado la inconveniencia del método de radicaciones que encararíamos al hablar de la balanza de pagos, para referirnos solamente a dos hechos claros: primero, no se planificó la magnitud de la oferta de acuerdo a la real capacidad de absorción del mercado, y segundo, no se planificó el tipo de oferta, orientándose la industria hacia la producción de automotores que fueran bienes de producción más que de consumo (camiones, colectivos, etc.) y tampoco restringió la producción a unos pocos tipos de automotores que fueran especialmente útiles en las rutas nacionales, y que al ser pocos, permitieran a la industria de partes uniformar y abaratar la producción"...

La Cámara de la Industria Automotriz y CIFARA, con motivo de la aplicación del Decreto n° 3693/55, 1955/60...

(33) Bases para su estudio -Industria Automotriz-CIFARA- Dic.1955, pág. 6

///taciones escritas y personales tendientes al logro de algunas modificaciones de los alcances de los mismos. De resultados de ellas se sancionó el Decreto n° 3871/61 (visto en 10) por el que se fijaron los recargos que debían abonar aquellas empresas fabricantes de automotores que no hubieran dado cumplimiento a los compromisos asumidos con ajuste a los términos de los dos decretos citados en primer término, fundamentalmente en lo que se refiere a los porcentajes utilizadas de elementos de industria nacional. (34)

CIFARA se dirigió igualmente con fecha 5/6/61 entonces Subsecretario de Industria de la Nación, Dr. Baldinelli, pidiendo medidas tendientes a establecer un régimen que posibilitara el afianzamiento definitivo de una verdadera industria automotriz argentina.

Con fecha 22 de junio de 1961 dicha Cámara de Comercio te nuevamente nota a la Secretaría de Industria de la Nación, con motivo de una consulta que ésta le formulara sobre el ante-proyecto de Decreto modificatorio del 3693/59. Se sugiere en tal comunicación entre otros puntos importantes:

- 1°) que para establecer los valores de integración de piezas nacionales, debía relacionarse los valores FOB de las partes componentes de origen importado con el valor C y F de la unidad completa, de manera tal que la suma de los valores relativos resultantes fueran equivalentes al valor C y F mencionado;
- 2°) La conveniencia de dejar expresamente aclarado que las empresas fabricantes de automotores no podría reemplazar con importaciones las partes y piezas que les haya provisto o esté en condiciones de proveer la industria nacional.
- 3°) establecer que al finalizar los planes aprobados, solamente fueren considerados industriales del automotor aquellos que produzcan unidades con un mínimo del 90% del valor del vehículo integrado con piezas nacionales.
- 4°) Crear un Consejo Asesor Permanente de la Industria Automotriz en el cu

---

(34) Boletín Informativo n° 1, Set. 1961, CIFARA, pág. 4

/// participarán además de los organismos estatales competentes, los sectores de la actividad privada interesados en el cumplimiento de las disposiciones a sancionarse.

Las sugerencias propiciadas por la entidad que nos ocupa, tuvieron también eco entre las empresas fabricantes de automotores, las que hicieron llegar por su parte opiniones en sentido coincidente algunas y otras que por su parte señalaban la necesidad de no innovar en la materia. Industria Kaiser Argentina, fuerte productor propiciaba medidas drásticas para desalentar el simple armado. (36)

El resultado de las consultas efectuadas entre las diferentes corrientes de opinión (fabricantes de partes e industria terminal) dió como resultado el dictado del Decreto n° 6567/61 (visto en 2) que introdujo modificaciones de fondo en la estructura creada por el n° 3693/59. raíz de ello CIFARA dice en su boletín n° 1, pág. 5: "Si efectuamos una comparación con las medidas que se han puesto en vigencia con relación a las sugeridas por esta entidad es evidente que se ha dado un paso sumamente positivo en la concreción de nuestras aspiraciones". La Cámara de la Industria Automotriz (CIA) por su parte, en conferencia de prensa señalaba la coincidencia al indicar que el nuevo decreto que rige la actividad industrial automotriz ofrece excelentes perspectivas para consolidarla sobre bases sólidas y permanentes (37).

En la Asamblea Anual Ordinaria de la Cámara de la Industria Automotriz realizada el 18 de diciembre de 1961, se aprueba la Memoria correspondiente al ejercicio 1960-61 analizándose con profundidad los resultados del régimen de producción automotriz vigente desde el año 1959; los reajustes que se estiman deben realizarse de inmediato al mismo para adecuarlos a las necesidades del país, poniendo especial atención en la gravitación que la industria auxiliar de partes tiene en él y la evidente conveniencia de que el desarrollo industrial automotriz se realice en forma horizontal a trav

(36) Carta a los accionistas de IKA, Buenos Aires, agosto de 1961.

(37) Boletín Informativo n° 1, Set. 1961, CIFARA, pág. 9

///de una adecuada legislación que tienda en ese sentido, no dejando libre al criterio de las plantas terminales la orientación que adoptarán.

Con fecha 13 de noviembre de 1961 CIA envía cartas a las fábricas de automotores proponiéndoles realizar reuniones con su participación y de los distintos sectores de fabricantes de partes con la finalidad de que la industria auxiliar conozca con la debida antelación la planificación y la programación que las empresas terminales esperan de las mismas para el cumplimiento de sus planes. Tal comunicación no tiene respuesta, excepto una que determina que el 12 de diciembre de 1961 la CIA se presente por escrito ante el Sr. Secretario de Industria requiriéndole la estimación de partes de industria nacional que cada empresa fabricante de automotores integrará sus unidades, tal como lo prescribe el artículo 3º del Decreto n° 6567/61.

Las reacciones ante los decretos normativos de la industria automotriz, primero como consecuencia del n° 3693/59 por su benevolencia, y luego de la aparición del n° 6567/61 por ciertos aspectos juzgados desfavorables, continúa a través de presentaciones que se efectúan ante los poderes públicos y que veremos a continuación.

Es así que CIFARA en su presentación vista en el expediente n° 10000 (33) y en su boletín n° 2 (35), fojas IV y 6 respectivamente insiste en el bienestar : "la industria automotriz, más que una actividad de interés nacional que debe poner en marcha los recursos del país, se ha venido desarrollando como una suma desordenada de empresas lucrativas, y a veces de aventuras comerciales o de contrabandos "legales" de automotores, creando nuevas deformaciones y dificultades al país." Insiste diciendo : "...en última instancia ¿no es el decreto? no es contrabando importar miles de automotores armados o desarmados antes cuando vengan como radiación de capitales y se les agregue en lugar visible industria argentina?..."

Otro de los aspectos contemplado en nota que eleva por parte de la Cámara de la Industria Automotriz al Sr. Secretario de

///industria con fecha 14 de diciembre de 1961, es sobre el peligro que se cieg  
 no sobre la industria de partes con motivo de los propósitos de autointegra-  
 ción y de mutua integración que vienen manifestando y concretando las empre-  
 sas fabricantes de automotores. Se señala en dicho memorandum que ello tiende  
 a eliminar la competencia y caer en lo que se considera en todo el mundo, irra-  
 cional para la industria automotriz o sea la integración prácticamente verti-  
 cal de las plantas. Exprésase además que si amen del autoabastecimiento que -  
 se persigue en la forma denunciada se busca un propósito final de proveer a -  
 otras empresas fabricantes de automotores, debe impedírsele el Estado.

Por su parte CIFARA con fecha 22 de enero de 1962  
 efectúa idéntica presentación ante la Subsecretaría de Industrias de la Nación  
 en la que como reafirmación de lo expuesto por la Cámara de la Industria Auto-  
 motriz, expresa que ha llegado el momento de adoptar las medidas que corres-  
 pondan para dejar debidamente aclarado como se debe cumplir el proceso de in-  
 tegración de la industria automotriz argentina, entendiéndose ella como dos -  
 sectores: a) industria productora de automotores y b) industria auxiliar de -  
 partes y no uno de los sectores aisladamente.

La reacción de ciertas empresas fabricantes de -  
 automotores es la de considerar la pretensión de regulación estatal como con-  
 traria o restrictiva a la libertad de empresas. Otras acogen con entusiasmo -  
 las observaciones ya que por su condición de genuinos fabricantes de automoto-  
 res con progresiva y efectiva substitución de importaciones ven con desagrado  
 que "al amparo de normas demasiado vagas, meros armadores han podido conseguir  
 patentes de fabricantes y se ha favorecido la dispersión de recursos y de es-  
 fuerzos en una insólita multiplicidad de marcas y programas". (36)

Con respecto a los valores de "despieces" intro-  
 ducidos en el artículo 3° inciso e) del Decreto n° 6567/61, el 4 de enero de  
 1962 motiva una presentación de CIFARA y CIA en la que sostienen: "el costo -  
 del montaje primario de subconjunto y rubros principales deba ser incluido tam-  
 bién mediante una distribución proporcional con el valor físico de las partes  
 para evitar que se distorsione la finalidad principal del régimen que no pue//

(36) Bol. Informativo - CIFARA n° 2, octubre 1961, pág. 4 y 6.



///de ser otra que la de lograr la mayor integración nacional en las unidades. Con algunos ejemplos prácticos, llegan ambas entidades a la conclusión que de no procederse de la manera que peticionan, "se perjudicará sensiblemente a la industria de partes" al reducirse el porcentaje de su participación en la integración nacional del vehículo.

El 22 de enero de 1962, CIA y CIFARA envían nota al Secretario de Industrias, manifestando que "es inadmisibile la influencia del flete dentro de los valores estudiados y que esa influencia negativa adquiere mayor preponderancia en el caso de los vehículos provenientes de Estados Unidos". Se dan ejemplos sobre tal problema y se concluye expresando que "queda demostrado con toda claridad que aun al quinto año de los planes, se seguirá importando más del cincuenta por ciento del vehículo desarmado o, en otras palabras, la participación de la industria auxiliar de partes será desprovista de la relevancia a que tiene derecho". Por dicho motivo se sugiere que el flete a considerar para determinar el valor C y F del vehículo debe corresponder a la unidad desarmada o de mantenerse la posición de considerar el mayor flete de la unidad completa sobre ruedas, el mismo debería prorratearse en el valor físico de cada una de las partes, tomado los valores teóricos resultantes como única base para la extensión de los respectivos certificados de importación".

El 17 de abril de 1962, la CIA envía nota al Secretario de Industrias de la Nación (38) en la que tras reseñar la importancia de la actividad automotriz por la gravitación económica que representa la disponibilidad de medios de transporte por ser generador de producción, además de que un eficiente conjunto industrial productor de vehículos puede ser fuente de divisas para el país propone medidas concretas como ser:

- a) reglamentación integral del desarrollo de la industria automotriz de acuerdo a la ley n° 14.781 de Fomento Industrial (23).
- b) modificación del régimen en cuanto se refiere a la valorización de partes.

///

///

- c) debe impedirse la auto o mutua integración en la producción de las empresas con planes aprobados para:
- 1) aprovechar al máximo y en forma racional los capitales invertidos en la implantación de la industria de partes;
  - 2) lograr el intensivo empleo de mano de obra nacional en la manufactura de los productos;
  - 3) procurar que las corrientes inversoras vengán a crear industrias y no a reemplazar a las existentes;
  - 4) propender sin retaceos ni demoras al desarrollo integral auténtico de uno de los basamentos más importantes de todo país moderno; la industria automotriz.
- d) deben ampliarse las funciones y atribuciones de la Comisión Asesora de la industria automotriz para que entienda en todo lo relacionado con el desarrollo de la industria misma.

Las graves medidas de orden cambiario dictadas en abril de 1962 en que, apartá de suspenderse la paridad del peso moneda nacional con relación al dolar estadounidense, se introdujo un recargo adicional del 20% "ad valorem" para todas las importaciones, motivó la presentación entre otras de CAFA -Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores (39)- que, en nota dirigida al señor Ministro de Economía analizaba la incidencia significativa en la demanda con motivo de la reducción del poder de compra efectivo de la población, proponiendo cesara la suspensión en el otorgamiento de certificados de divisas del tercer trimestre del año 1962 -otras de las medidas dictadas en ese entonces- y el establecimiento de un sistema permanente de consulta entre los funcionarios del gobierno y autoridades y representantes de las empresas fabricantes de automotores. Nota de igual sentido se elevó por parte de Cámara de la Industria Automotriz al Sr. Ministro de Economía con fecha 18 de abril de 1962. El recargo adicional se suspendió en setiembre de 1962.

///

(39) Significación de la Industria Automotriz en la Actividad Económica Argentina. Situación a fines de 1961. CAFA 23 de abril de 1962

/// Al referirnos a la estructura normativa de las -  
radicaciones, hemos asignado al inciso 5º) una breve reseña de las leyes de -  
radicación de capitales dictadas en nuestro país, un análisis comparativo de  
las mismas y, finalmente, algunas nociones de la ley de promoción industrial.

Esta reseña tiene por objeto ubicarnos en el es-  
píritu del Decreto que fijara los lineamientos iniciales de la industria auto-  
motriz, al establecerse en el mismo -Decreto n° 3693/59- que las fábricas ins-  
taladas o que se instalen en el país deberán ajustarse a sus condiciones y a  
las leyes 14.780 y 14.781 en cuanto corresponda -artículo 1º-.

La primer ley que se ocupa específicamente de la  
radicación de capitales extranjeros se dictó en octubre de 1953 y llevó el n°  
14.222 (19).

Sus rasgos esenciales eran:

- 1º) se fijaban legalmente las normas a las que se ajustarían las inversiones  
de capital extranjero.
- 2º) se acordaba a los capitales extranjeros que vinieran a colaborar en el de-  
sarrollo económico, un tratamiento similar al de los capitales nacionales.
- 3º) se dictaban los lineamientos para la transferencia de utilidades al país  
inversor, así como para la repatriación de los capitales originariamente  
invertidos, y, en su caso, utilidades capitalizadas.
- 4º) se determinaban en ciertos casos, estímulos especiales.

El destino de la inversión era: industria y mine-  
ría. Quedaban así excluidas las actividades productoras agropecuarias foresta-  
les y pesqueras que, por ser contempladas en otros regímenes de créditos agrá-  
rios planificados -para las dos primeras- y por estar vinculado a problemas -  
estratégicos y de defensa nacional la última, tuvieron distinto tratamiento.  
La instalación de plantas nuevas y asociación con empresas ya existentes para  
su expansión y perfeccionamiento técnico, eran las miras de las radicaciones  
que se propiciaban.

---

(19) Mo. de Finanzas de la Nación, Bo. Central de la República, Memoria Anual  
Vigésimo ejercicio, año 1954, pág.

/// Los capitales extranjeros podían ingresar al país bajo la forma de divisas o bien como maquinarias, equipos, herramientas y - otros bienes productivos necesarios para el desarrollo integral de la actividad a que se dedicaría el inversor. El Decreto n° 25.111/53 que conjuntamente con los números 25.113/53 y 637/55 reglamentan la ley que nos ocupa, agregaba que la radicación también se haría en patentes y bienes físicos e inmateriales incluídos gastos en el exterior por asesoramiento técnico y fletes que se hubieren abonado en moneda extranjera.

La actividad del inversor tendría que tender directamente e indirectamente a la obtención o economía de divisas.

Se crearía un Registro Nacional de Inversores Extranjeros en el cual se anotarían y registrarían las inversiones de capital que se realizaran por la ley, además de las anotaciones y registros preventivos que se consideraran necesarias. Ello daría lugar a la extensión de un certificado por el entonces Ministerio de Industria y Comercio que acreditaría la real inversión propuesta.

Los aspectos vinculados con la transferencia de utilidades estaban contemplados al indicar que luego de dos años de la inscripción de los capitales en el Registro antes mencionado -el que funcionaría en el Banco Central de la República- el inversor tendría derecho a transferir al país de origen las utilidades líquidas y realizadas hasta un 8% (ocho por ciento) sobre el capital registrado que permaneciera en el país, en cada ejercicio posterior anual. Tales utilidades, al igual que el ingreso de capitales se transferiría por el Mercado Libre de Cambios, a las cotizaciones vigentes en el momento que se efectuaran.

Sobre repatriación de los capitales la ley determinaba que el inversor tenía derecho a retirarlos en cuotas del 10 al 20% anual a partir de los 10 años de la fecha de inscripción en el Registro Nacional. La repatriación pues podía hacerse como máximo en cinco o diez cuotas, según se estableciera en cada caso al autorizarse la radicación.

Otro aliciente que tenían las inversiones era///

///la posibilidad de que al autorizarse su incorporación se las declarara de "interés nacional", con lo cual se les hacían extensivas medidas de fomento - tales como exención total o parcial del pago de los derechos de aduana sobre los bienes físicos introducidos al país.

Las limitaciones que tenían las radicaciones eran entre otras:

- a) las utilidades o sus excedentes del 8% cuya transferencia no se hubiera solicitado, quedarían definitivamente nacionalizadas sin derecho a su remisión al extranjero.
- b) el inversor o la empresa destinataria de la incorporación no podían compensar, desdoblar, trasladar o acumular las utilidades realizadas en diferentes ejercicios.
- c) la repatriación de capitales solo podía ser efectuada con fondos propios del inversor pero asegurando la continuidad de la gestión industrial.
- d) la decisión de repatriar el capital debía comunicarse al Banco Central de la República con una anticipación no menor de seis meses.

Las penalidades que contemplaba la ley para las infracciones eran:

- a) la pérdida de los beneficios que acordaba la ley si no se registraban los capitales en el Registro Nacional, quedando de hecho definitivamente incorporados al país.
- b) suspensión total o parcial del derecho de transferencia de las utilidades, repatriación del capital, transmisión de la empresa o de las cuotas sociales, exenciones y franquicias de ley.
- c) prescripciones penales de rigor, si la infracción lo era con relación a materia de cambios o leyes y normas en vigor.

Nada decía la ley sobre el control externo de la bondad de las radicaciones, es decir, el derecho que le asiste a la industria nacional ante inversiones de capital extranjero que eventualmente pudiera afectarla.

Esta norma fué derogada por Decreto Ley nº ///

///16.640 del 18 de diciembre de 1957 a instancias del Banco Central. A su amparo se radicaron 11.346.100 dólares norteamericanos siendo precisamente la industria automotriz la que insumió el monto mayor con 8.061.700 a través de Industrias Kaiser de EE.UU., siguiéndole en importancia en cuanto a valores la industria química con 1.732.000 dólares (20).

La ley n° 14.780 del 4 de diciembre de 1958 (21) que es la que nos rige en la actualidad, se promulgó el 22 de ese mes y año. No ha sido reglamentada aún.

El destino de la inversión es la promoción de nuevas industrias productivas y la ampliación y/o perfeccionamiento de las existentes. Los capitales y técnicas que se incorporen deberán asociarse y amalgamarse con sociedades u otras formas de empresas de capitales nacionales ya existentes o a crearse para la promoción de actividades beneficiosas para el país.

La registración contable se hará a tipo de cambio de mercado libre. La forma de incorporación de capitales se aclara que será mediante divisas, máquinas, equipos e instalaciones, repuestos y materia prima y otros aportes por el plazo que en cada caso se determine.

La aplicación geográfica de las inversiones será para el interior del país y desarrollo integral de economías regionales.

La crónica importación de bienes de consumo no durable que registra nuestra historia económica se tiende a limitar indicándose que las radicaciones deben destinarse a elaborar materias primas para la industria partiendo de recursos nacionales. Se facilitará también la producción de bienes de capital y de utilización intermedia.

Los capitales extranjeros gozarán de los mismos derechos de los nacionales. El Poder Ejecutivo, es quien mediante decreto ///

---

(20) Legislación Específica sobre radicaciones de capitales Extranjeros en los países Sub-desarrollados, Dra. Rosa Cusminsky y colaboradores. Buenos Aires 1959. Universidad de Buenos Aires, Instituto de Política Social, pág n° 83.

(21) Boletín Oficial n° 18.827 del 30/12/58.

///los autoriza a radicarse.

Los titulares de las radicaciones podrán transferir a su país de origen, por el mercado libre, sin restricciones, las ganancias anuales líquidas y realizadas que origine la inversión y en cuanto a los capitales, su repatriación no estará sometida a otras restricciones que las expresamente establecidas al aprobarse la incorporación.

Para impulsar las inversiones básicas en activi-dades industriales y de la producción, el Poder Ejecutivo Nacional podrá acordar algunas de las medidas autorizadas por las leyes en vigor con respecto a franquicias tanto en materia aduanera, cambios, impuestos, créditos, los cuales -esto es muy importante- deberán ser extendidos a todos aquellos sectores internos de la producción que se encuentran en igualdad de condiciones. Este último aspecto es lo que denominamos con el externo de la bondad de las radicaciones, es decir, el derecho que le asiste a los productores nacionales de pedir igualdad de tratamiento cuando una incorporación puede afectarlos en sus legítimos derechos.

De la comparación de los dos cuerpos legales estudiados se pueden extraer las siguientes diferenciaciones:

- 1) la ley n° 14.222 finca su campo de aplicación limitándolo a la industria y la minería mientras que la n° 14.780 comprendía un campo más amplio al referirse a las actividades productivas en general.
- 2) con relación a la transferencia de utilidades debe destacarse que si bien ambas leyes hablan de Mercado Libre de Cambio, en la n° 14.222 se refería al reglamentado por el Banco Central mientras que en la actualidad ha quedado supeditado al libre juego de la oferta y la demanda de divisas. Por otra parte, en aquélla, el límite de transferencia se había fijado en un 8%, mientras que en la actualidad no existe limitación de especie alguna.
- 3) con respecto a la repatriación, las condiciones estipuladas por la ley n° 14.222 en materia de antigüedad y cantidad han sido reemplazadas por el hecho de no estar limitadas más que a las condiciones que expresamente se hubieran establecido en oportunidad de aprobar la inversión. ///

///

- 4) además en la ley en vigencia se determina expresamente que el Poder Ejecutivo Nacional deberá asegurar a las industrias nacionales la posibilidad de importar equipos o elementos de producción similares a los radicados, en las condiciones que la reglamentación determine. (22)

La ley n° 14.781 del 9 de diciembre de 1958 (23) establece el régimen destinando a crear y mantener las condiciones necesarias para dar seguridad al desarrollo integral y armónico de la producción industrial del país. Crea para ello un Consejo Nacional de Promoción Industrial que no se ha constituido aún. A los efectos del cumplimiento de lo indicado precedentemente se tendrán en cuenta los siguientes propósitos:

- a) equilibrio de balance de pagos con el exterior;
- b) aprovechamiento de los recursos actuales y potenciales del país;
- c) descentralización industrial;
- d) perfeccionamiento, ampliación y diversificación de la producción industrial;
- e) perfeccionamiento tecnológico de la fabricación;
- f) necesidades en cuanto a defensa nacional, salud y seguridad pública.

Es el Poder Ejecutivo Nacional quien recibe la misión de llevar a cabo los propósitos enunciados precedentemente a través de:

- 1) liberación de derechos y adicionales aduaneros, para facilitar importaciones de bienes de capital que la industria nacional no produce.
- 2) impuestos aduaneros y aumento de los existentes así como aplicación de recargos para productos cuya importación pueda afectar el desarrollo de la producción nacional;
- 3) suspensión de importaciones y/o limitaciones a las mismas para productos elaborados o materias primas que se produzcan en el país;
- 4) tratamiento preferencial cambiario para la exportación de productos industriales e igualmente crédito y otros medios para facilitar financiación de planes industriales.

---

(22) Idem a 20, pág. 79

(23) Boletín Oficial n° 18.868 del 20/2/59.



///

- 5) tratamiento preferencial en cuanto al suministro de materias primas, y energía, combustible y transporte, así como también en la compra de organismos del Estado;
- 6) exención y/o desgravación de impuestos por períodos determinados.

Para asesorar al Poder Ejecutivo en la aplicación de la ley, se crea el Consejo Nacional de Promoción Industrial cuyo presidente es el Secretario de Industria y Minería e integrado con funcionarios representantes de Ministerios y Secretarías de Estado y Organismos Oficiales designados por el Poder Ejecutivo, así como también representantes de empresarios industriales y uno por los obreros de la industria.

El Consejo Nacional de Promoción Industrial podrá producir dictámenes, estudios y proyectos, los que se comunicarán al Honorable Senado y Cámara de Diputados de la Nación, Ejerce sus funciones por o por intermedio de comisiones permanentes o transitorias. Las comisiones específicas son creadas por el Poder Ejecutivo previo dictamen del Consejo; éste último y sus comisiones pueden recabar directamente la colaboración de los organismos oficiales, universidades, escuelas especializadas y entidades representativas de sectores técnicos, laborales y empresarias.

De promoverse determinadas actividades industriales debe establecerse un razonable plan de vigencia y prorrogarse conforme a las circunstancias o si el interés nacional lo aconseja. Está claramente establecido por otra parte que el régimen de promoción industrial se aplicará sobre la base de un plan de prioridades que satisfaga los objetivos de la ley.

El último inciso a tocar en esta recapitulación del análisis de la legislación vigente en materia automotriz, es el 6º) que corresponde a las normas a las cuales se hallan sujetas las importaciones de automotores que no se fabrican en el país.

Cabe además citar los requisitos de índole cambiaria que son menester cubrir para importar vehículos que si bien se fabrican en el país, si, su introductor desea adquirirlos en el exterior totalmente/

///terminados, sufren recargos especiales.

Durante el período de restricción a las importaciones por las dificultades conocidas en materia de divisas extranjeras, los automotores no fueron excepción en cuanto a trabas que impidieran su entrada, sólo salvadas merced a operaciones aisladas o acuerdos de trueque.

El gobierno surgido de la Revolución de septiembre de 1955 impuso recargos a cierto tipo de vehículos y liberó expresamente a otros que como los chasis de camiones cuyo peso bruto no excediera de 12 toneladas, resultaban vitales para el traslado de los productos primarios ante la disminución experimentada en la eficiencia ferroviaria.

Surge pues claramente que la introducción de automotores entraba nuevamente al ámbito privado ya que abonando los respectivos recargos no había trabas oficiales para su importación. Tales recargos oscilaban entre m\$ 68.000 y 275.000 por vehículo, según el peso, el costo en divisas y la antigüedad de las unidades, no estando permitida la introducción de automotores que dataran de más de tres años.

Con el advenimiento del gobierno constitucional de 1958, el 17 de noviembre de ese año se da a conocer el Decreto n° 9969 que regula el aspecto de los recargos a oblar por los automóviles y moto-coupeés en importación. (25)

En ningún caso el recargo mínimo a abonar por la introducción de automóviles de pasajeros será inferior a m\$ 240.000.-

Divide los vehículos en varias categorías según su peso y costo de fábrica según catálogo, excluidos mejoras opcionales, figurando el siguiente cuadro:

///

<u>Automóviles de</u>	<u>Hasta</u>	<u>costo en fábrica u/catálogo hasta</u>	<u>Recargo por Kg. de peso</u>
1)	1000 kg	u\$s 1.600	m\$u 500
2)	1000 kg	excede de u\$s 1.600 hasta 2.000	m\$u 750
3) más de 1000 kg.	1500 kg	que no exceda de u\$s 2.000	m\$u 900
4) más de 1500 kg.		que exceda de u\$s 2.000	m\$u 1000

Los vehículos moto-coupés se refieren a aquéllos de no más de 400 kg de peso y 350 cm<sup>3</sup> de cilindrada y de hasta 4 ruedas que accionan en trochas diferentes en relación 1:2 como máximo. (26). El recargo - a abonar por estos vehículos es de m\$u 150.000 por unidad.

Cabe aclarar además que es aplicable a los automóviles de pasajeros y moto-coupés armados, desarmados o semiarmados completos o incompletos, nuevos o usados, puestos a bordo con destino al país.

En materia de camiones, omnibus y chasis, el Decreto n° 14.719/60 de fecha 24 de noviembre de 1960 (27) impone un ordenamiento en cuanto a los recargos que deben abonarse para la introducción respectiva.

Se dictó dicha norma para facilitar el reequipamiento de los sistemas de transporte por carretera de pasajeros y carga y en virtud de que cubriendo los planes de producción nacional las necesidades de chasis hasta determinados usos y capacidades, resultaba conveniente reducir los costos de transporte mediante la utilización de automotores adecuados por su mayor capacidad de carga y arrastre.

Por Decretos Nros. 7.703/61 y 11.695/61 de fechas 1° de setiembre y 13 de diciembre de 1961, (28) y (29), se introdujeron modificaciones al texto del n° 14.719/60.

///

(26) Guía Práctica del Exportador e Importador, Año VI n° 71, noviembre de 1962, pág. 118

(27) Boletín Oficial del 30/11/60.

(28) Boletín Oficial del 9/9/61.

(29) Boletín Oficial del 30/12/61.

///

En un aspecto meramente formal como es la presentación de diversa documentación ante la Dirección Nacional de Industrias por parte de las firmas que al amparo del Decreto n° 14.719/60 importen conjuntos de elementos destinados a la construcción de omnibus con carrocerías autoportante -tipo especial de carrozado- y la posibilidad de introducir una unidad como prototipo para el perfeccionamiento de nuestra industria carrocera, se dieron a conocer oportunamente sendas normas que llevan los números: Res. N° 32 del 17 de febrero de 1961 (30) y Decreto 2.077 del 17 de marzo de 1961 (31).

Finalmente y antes de efectuar el análisis del Decreto n° 14.719/60 y complementarios, cerraremos el aspecto legal que nos ocupa, con una mención a la ley n° 16.439 del 25 de enero de 1962, que establece franquicias para la importación de automotores para lisiados (32). Esta ley sólo autoriza la importación de automotores cuyo precio de catálogo, excluidas las mejoras opcionales, no exceda de u\$s 1.600, o su equivalente en otras monedas. No abonan recargos de naturaleza alguna. El Poder Ejecutivo queda facultado para sustituir las importaciones en franquicia a medida que las fábricas locales puedan proporcionar a los lisiados automotores a precios accesibles y facilidades de pago.

Los aspectos sobresalientes en cuanto a recargos lo damos en el cuadro n° 2, relativos al Decreto 14.719 y complementarios.

Se aplica a los automotores para carga y ómnibus de pasajeros. El peso neto no podrá ser inferior al del vehículo en orden de marcha, con equipo standard de fábrica, con lubricantes, herramientas y una rueda de auxilio completa y sin accesorios opcionales. La importación de los conjuntos deberá efectuarse de manera que cada despacho a plaza constituya un número entero de unidades automotoras. Para el despacho a plaza deberán cumplimentarse ciertos requisitos con carácter de declaración y visada por el Consulado Argentino del lugar de origen. Se exige además ciertas características a los motores correspondientes.

(30) Boletín Oficial n° 19.470 del 1/3/61.

(31) Boletín Oficial n° 19.491 del 28/3/61.

(32) Boletín Oficial n° 19.798 del 2/4/62.

CUADRO COMPARATIVO

14.719/60

REGIMEN DE DERECHOS ADICIONALES

a) automotores de transporte de carga de hasta 1.000kg. de peso bruto	\$ 400.000	--
b) Idem. de más de 1.000 kg. hasta 2.000kg. de peso neto	\$ 400.000	\$ 200 per unidad 1.000 kg.
a) Chasis nuevos para camionetas pesadas de dos ejes, con o sin cabina, cuyo peso bruto máximo permisible no sea inferior a 14 toneladas.	\$ 400.000	--
a) Idem al anterior cuyo peso bruto máximo permisible sea superior a 14 toneladas.		
b) Chasis nuevos para camionetas pesadas de tres ejes (los dos traseros motrices) con o sin cabina, cuyo peso bruto máximo permisible, no sea inferior a veinte toneladas.	\$ 400.000	--
b) Idem al anterior, cuyo peso bruto máximo permisible sea superior a 20 toneladas.		
c) Chasis nuevos, especialmente diseñados para camionetas de pasajeros cuyo peso bruto máximo permisible no sea inferior a 13 toneladas y las distancias entre ejes sea mayor de 5,45 m.	--	--
c) Idem al anterior cuyas distancias entre ejes supere a 5,45 m.		
d) Conjuntos de elementos nuevos destinados a la construcción de camionetas con carrocería autoportante - (excluida la carrocería) especialmente diseñada para camionetas de pasajeros cuyo peso bruto máximo permisible no sea inferior a 11 toneladas y la distancia entre ejes sea mayor de 5,45 m.	--	--
d) Idem. al anterior		
e) Tralambas carrocerías cuando el importador acredite fehacientemente el destino final de cada unidad como vehículo para transporte público de pasajeros		
f) Automotores para transporte de cargas y camionetas para transporte de pasajeros que no se enumeraron incluidas en los detalles anteriores.	\$ 600.000	

RECARGOS SECON DECRETOS NUMEROS:

7.703/61

\$ COSTO Y FLETE      RECARGO MINIMO      ADICIONAL

40

\$ 300.000

--

40

--

--

40

--

--

40

--

--

200

**% COSTO Y FLETE**

**OBSERVACIONES**

40

20

40

(Para los chassis y conjun-  
(tos indicados en los aparta-  
(dos c) y d) se les libera de  
(los recargos si los omnibus  
(que con ellos se construyan  
(se destinan a líneas de ray  
(vías públicas de larga sig  
(tuada. Así reza el art. 7°  
(del Decreto n° 14719 del  
(año 1960.-

40

se excepta de recargos

II - Análisis de la Industria Automotriz y desarrollo del mercado automotor en la República Argentina. Sus características salientes.

La República Argentina era en la década del 20 un mercado interesante para los vehículos automotores, ya que, por sus características de país en desarrollo, absorbía cada vez más este importante adelanto técnico con vistas a perfeccionar sus medios de comunicación.

Es así que en 1920 disponíamos de un automotor por cada 204 habitantes mientras en 1929/30 esa cifra fué de un automóvil por cada 35 habitantes, cifra ésta que nos da la guía del vertiginoso crecimiento de nuestras tenencias de automotores, disminuído luego a cifras ciertamente muy bajas. (40)

La situación imperante tras la guerra mundial del año 1939, debilitó aun más nuestro escaso parque de vehículos, ya sensiblemente deteriorado por la falta de reposición durante la recesión 1930/35 que se prolongó hasta poco antes del período armamentista que se inicia en 1939 tras el triunfo de ideas proclives a la guerra que ensombrece el horizonte y que en nuestro país se hace sentir con marcado sentido de restricciones.

Predominó hasta 1951 la importación de vehículos de origen norteamericano, ya que los mismos, por su altura, ancho de tread para los caminos de huella que pueblan el país, por el bajo precio de los combustibles, menor desgasta del automotor grande y fácil obtención de repuestos y mano de obra argentina especializada para las reparaciones, hacían poco menos que insustituibles las marcas de aquel origen. (40)

Estudios de la composición del parque de vehículos, señalan a Estados Unidos de América como el vendedor del 94,4% de los vehículos de que se disponía y el resto equivalente al 5,6%, se distribuyó entre Italia con un 29,6% de este margen, Alemania con el 27,2%, el Reino Unido con el 19,8%, Francia 16,6% y otros 6,5%. (40)

---

(40) Evolución y Desarrollo del Mercado Automotor en la Argentina -FIAT Edit. Platt, Buenos Aires 1/11/60, pág. 12, 25, 67 y 75.



/// A partir del año 1951 que marca la tendencia a la importación de vehículos accionados con combustible gas-oil en lugar de la moto-nafta, cuyo mayor rendimiento y costo internacional más reducido hacen jugar a su favor los factores de reducción de erogación de divisas a que tendían las autoridades económicas, se invierte la tendencia observada hasta entonces.

Es así pues que Alemania pasa a encabezar la lista de naciones abastecedoras de vehículos con el 65% de la importación, siguiéndoles Francia con el 12%, Reino Unido 6%, Italia 13% y Suecia y otras el saldo del 4%. (40)

Una ilustrativa demostración sobre tal composición por orígenes lo da el lustro 1921/1925, en el cual el 97,1% de los vehículos que se importaron fueron americanos y el saldo del 2,9% europeo, mientras que en los años 1955/1958 la composición era del 22,3% americanos y el 77,7% europeo.

En el aspecto específico de camiones o automotores para transporte de carga, a partir del año 1918 comienza su importación; sólo en 1924 figura dicha información en las estadísticas, pero como no había habido hasta entonces mucha introducción, es sólo digno de mencionar que en 1925, en que se importan 6.317 unidades, realmente marca el hito de una regular importación.

Se traían chasis sin carrocerías; es en 1935 que tal criterio se modifica para reponer con celeridad el destruido parque de camiones de carga y se permite la importación completa con cabina. El año 1947, por su parte, marcó el record de importación con 44.495 unidades pero indudable es recordar que existiendo en la zona de influencia del gran Buenos Aires más de un centenar de talleres dedicados al carrozado con importantes capitales invertidos, las importaciones tropezaron con su decidida oposición, indudablemente con razón, por el agregado de mano de obra que dejaba de efectuarse en el país.

Los automóviles por el contrario, se importa///

///ban siempre totalmente carrozados siendo escasos los chassis que se traían para su terminado entre nosotros.

Durante todo el lapso en el cual la reposición de automotores se hacía por la vía de la importación, nuestra disponibilidad de divisas era la determinante de la mayor o menor afluencia de aquéllos; desde la radiación de la empresa Kaiser, las esperanzas se cifraron en la paulatina sustitución de importaciones por automotores de fabricación nacional.

Anteriormente se expresó que en 1929/30 la Argentina llegó a poseer un alto parque automotor que se deterioró posteriormente en forma alarmante. El número de vehículos patentados entre 1930 y 1955 sólo aumentó 15% mientras que la población total creció en el 60% y el producto bruto interno en el 95%. En 1954 la edad media del parque de automóviles era aproximadamente 17 años. La tercera parte tenían entre 15 y 20 años de edad y otra tercera parte, más de 20 años. (41)

La situación del parque de automotores de carga era menos peligrosa que la de automóviles por cuanto entre 1930 y 1955 el número de ellos aumentó en aproximadamente el 190% y la capacidad de carga y transporte creció en forma mucho más intensa con la adquisición de unidades pesadas y medianas. (41)

En 1954 la edad media de camiones se acercaba a los 13 años pero no olvidemos que la importación de postguerra incluyó un gran número de unidades que se habían utilizado con fines bélicos, lo cual significaba, dado el desgaste que tal situación ocasionó, una antigüedad del stock del orden de los 15 años. Un 42% de los camiones tenía entre 35 y 10 años pero un 43% era de más de 15 años. (41)

En lo que se refiere a los camiones de carga por tonelaje, de las 250.000 toneladas que componían el parque, el 53% correspondía a camiones de hasta 6 toneladas y el saldo a los de mayor importancia pero en lo atinente a unidades en sí, solamente alrededor de 43.000 sobre al/

---

(41) Análisis y Proyecciones del Desarrollo Económico de la Argentina, CEPAL, 1959, pág. 125 y siguientes.

///go más de 250.000 camiones, constituía la denominada serie de vehículos pesados. (41)

Según estudios realizados en el año 1957 había solamente 24 países con existencias superiores a 100.000 automóviles y la Argentina ocupaba entonces el vigésimo lugar tomando en cuenta la relación por habitante; superaba solamente a Argelia, Méjico, Brasil y Japón pero había siete países que si bien contaban con existencias menores a 100 mil vehículos en total, su relación con el número de habitantes los colocaba en una situación superior a nuestro país. Ellos eran Luxemburgo, Islandia, Puerto Rico, Malta, Singapur, Rodesia del Sur y Líbano (42). Esto dá idea del notable descenso experimentado en las tres últimas décadas en la materia que nos ocupa tal como expresáramos anteriormente. Si comparamos las estadísticas en lo que a evolución se refiere, con las de otras naciones con estructura económica relativamente similar a la nuestra como Canadá, Brasil y Australia según surge del cuadro gráfico 3 se ve con pasmosa elocuencia el grado de atraso en que hemos quedado en este problema de importancia evidente para todo país con ansias de futuro.

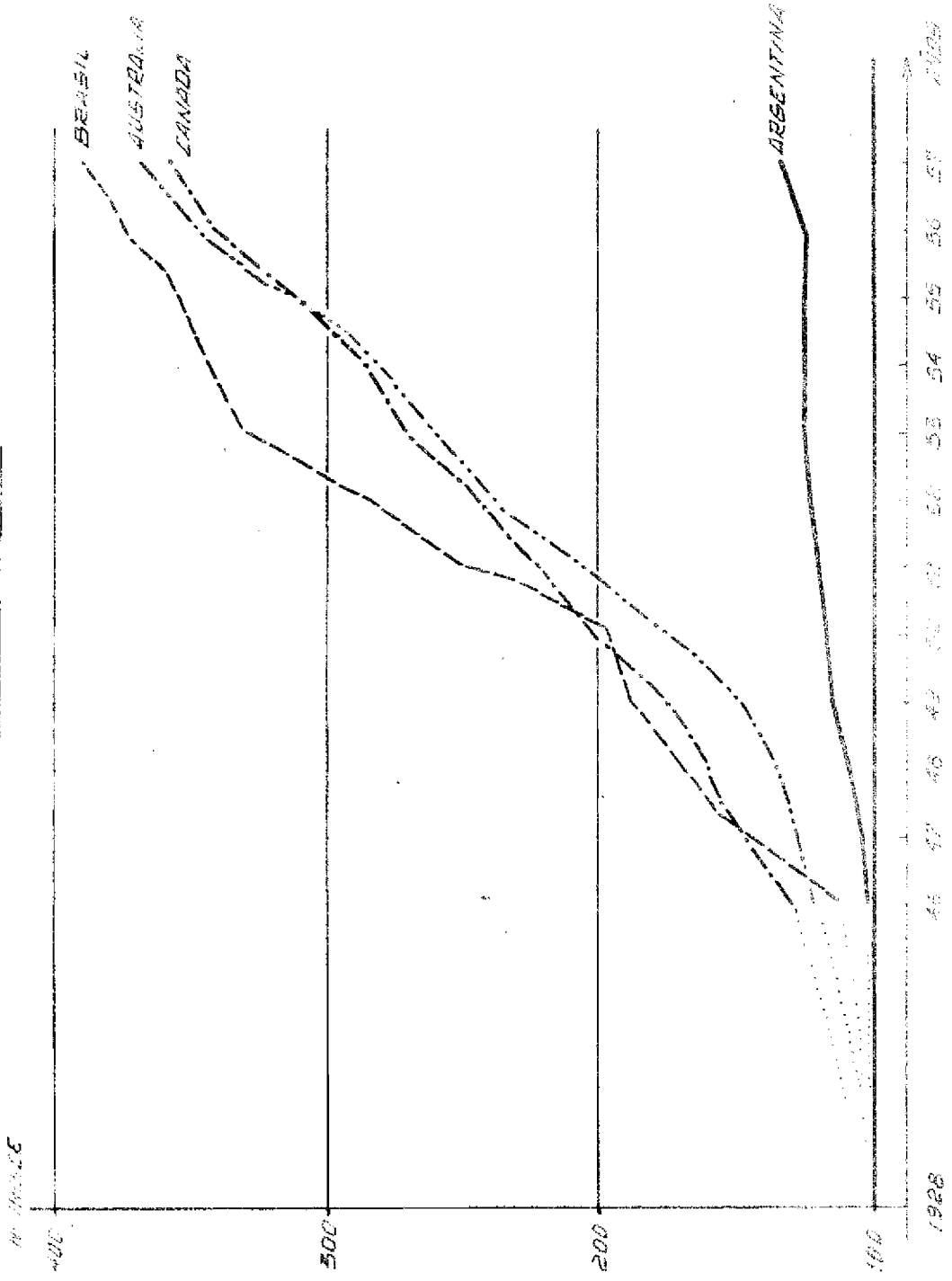
En los cuadros Gráficos 4 y 4a se dan existencias de vehículos por tipo de destino -cifras de patentamento- que nos muestra la descapitalización en estos bienes durables de consumidores en que se hallaba el país al encararse decididamente la producción de los mismos dentro de nuestras fronteras.

Se pensó en un primer momento cubrir la descapitalización en cuestión con la liberación de las importaciones pero el cálculo resultante mostró la cruda realidad de la imposibilidad de hacerlo. En efecto, para volver a ocupar el lugar que treinta años antes teníamos, era menester ese nivel (con una duración media de 10 años como era en ese entonces) hacia falta una importación anual de 200.000 unidades. Considerando un promedio de costo de 2.000 dólares por vehículo las cifras dadas significaban una ero///

---

(42) Panorama de la Economía Argentina, Volúmen II, Año III, Diciembre 1959, página 148 y siguientes.

EVOLUCION DE LA EXISTENCIA TOTAL DE AUTOMOVILES EN CUATRO PAISES  
 BASE 100 = 1928

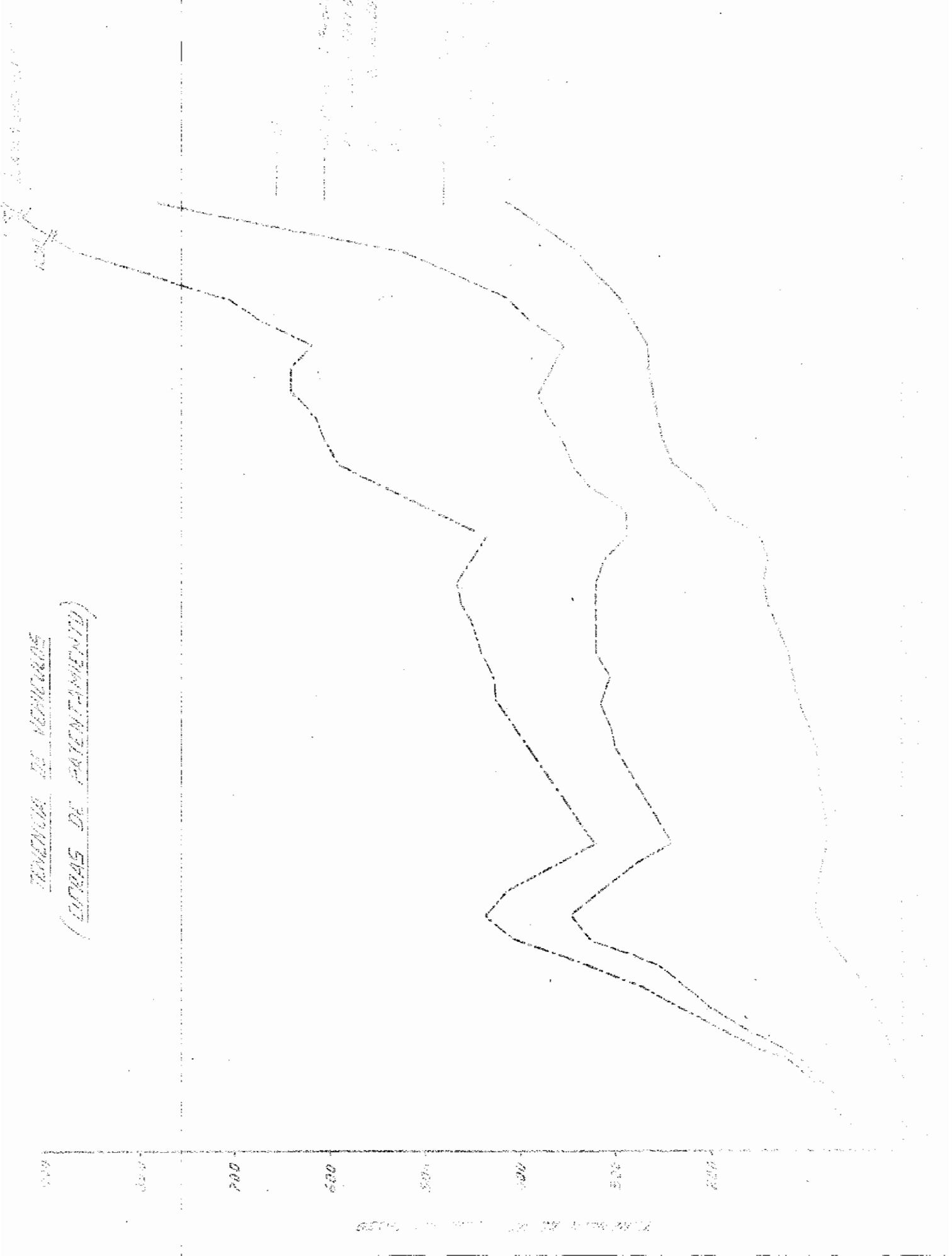


FUENTE: PROGRAMA DE LA COMISION ECONOMICA PARA LA AMERICA LATINA Y EL CARIBE, 1968, PAG. 107, 110

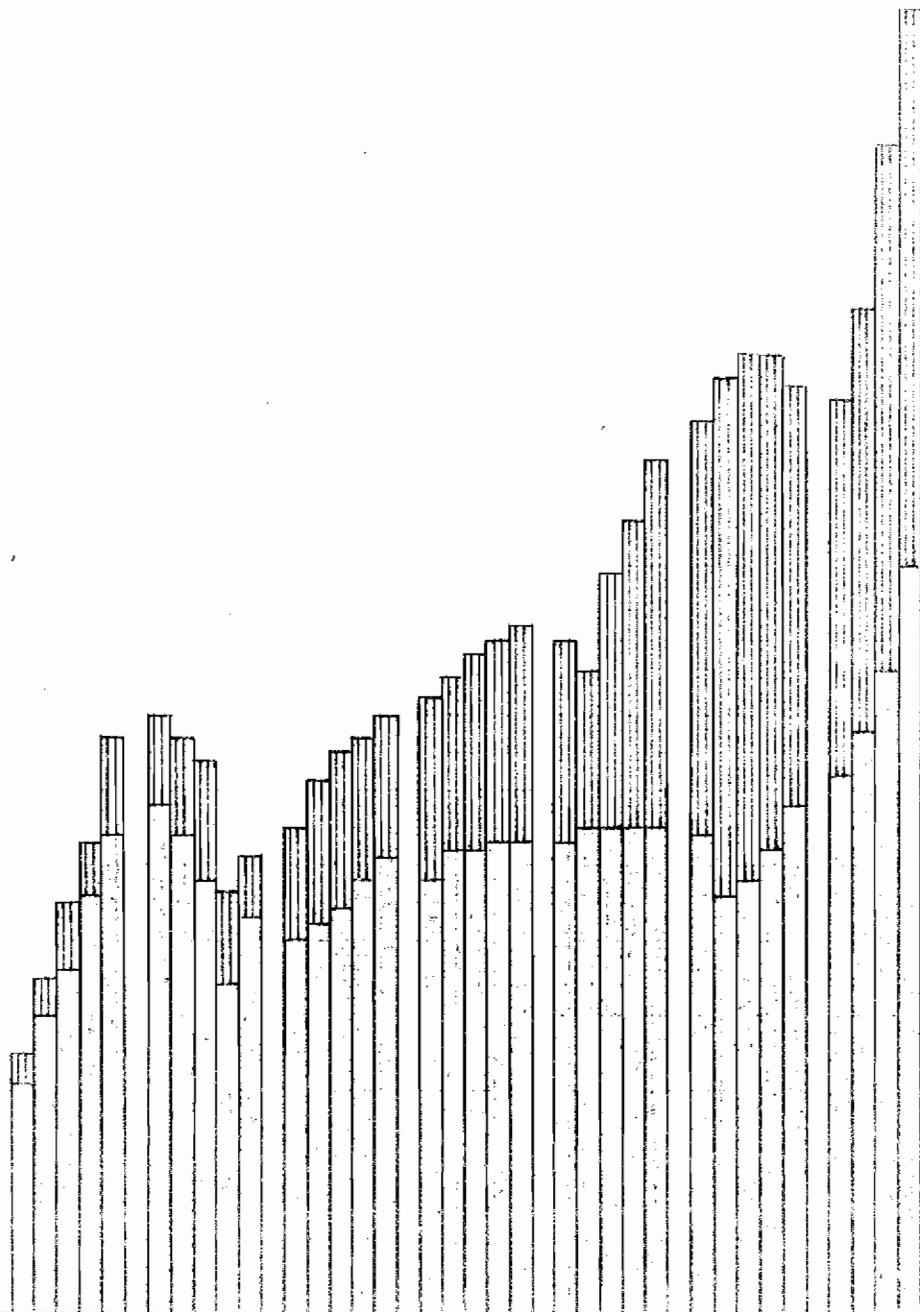
INVENTAR DE VEHICULOS  
(LORIAS DE PATENTAMIENTO)

1000  
900  
800  
700  
600  
500  
400

6000 5000 4000 3000 2000 1000



PATENTAMIENTO DE AUTOMOTORES



///gación inicial de 4.000 millones de dólares que equivalía a una cantidad - cuatro veces superior al monto de nuestras exportaciones totales/año. Agregán dole otros 400.000 por año para mantener la reposición normal de unidades que era el 40% de tales exportaciones ñaba rápidamente por tierra con toda divaga ción en el sentido apuntado precedentemente. No se incluyen las necesidades - de importación de camiones, omnibus y chasis para vehículos de alto porte, ya que entonces la cifra de 4.000 millones de dólares se hacía realmente sideral (42).

La evolución en cifras absolutas, en cuanto a la tenencia de automotores, nos muestra así pugnando por recuperar el lugar que mereciendo tener en el concierto de los países evolucionados, se hace largo y dificultoso por las innumerables dificultades por vencer hasta la consecución de la meta deseada.

De haber continuado la tendencia en la tenencia de vehículo que se daba en el año 1939 -donde ya se había hecho sentir la dis minución de importaciones por las causas expresadas anteriormente- la Repùli- ca Argentina hubiera contado en 1960 con 453.000 unidades en circulación, si tuación que no se dió/ñ cambio, se contaba solamente con 388.000 vehículos (automóviles de turismo exclusivamente), es decir 65000 unidades en menos(43).

#### II a) INSTALACION DE NUEVAS EMPRESAS ; INVERSIONES REALIZADAS.

Al comenzar este acápite, nos detendremos un po co para reseñar la labor desarrollada por empresas argentina o con capitales predominantemente argentinos, que iniciaron en el ámbito patrio la tarea de fabricar vehículos automotores. La producción fué pequeña con lo cual los cog tos de inversión, implantación y fabricación no llegaron en la mayoría de los casos a cubrir en la medida lógica lo que denominaremos régimen normal de tra bajo -producción- resultado técnico, por lo cual las enseñanzas que podremos recoger de tal actividad es meramente informativa. ///

(43) Ing. Dr. Juan Rossi, "Estado Actual y Perspectivas de la Industria Auto- motriz, 1960, folio 4,

///

En 1906 el Ingeniero argentino D. Horacio Anasagasti instaló un gran taller de armado para producir automóviles de su propia marca, Anasagasti. La gran totalidad de componentes del vehículo se fabricaron en los talleres Bleriot, de Francia, según diseños propios del fabricante. Cesó de producir en 1911.

En 1935 la firma Hispano Argentina Fábrica de Automóviles S.A. Hafdasa, vinculada a Hispano Suiza comenzó a fabricar motores Diesel para camiones, particularmente camiones militares. Proyectóse un automóvil de tipo económico, PBT, equipado con motor a nafta de dos cilindros y cuatro tiempos del cual se fabricaron algunas unidades. El inicio de la guerra mundial paralizó la producción. Según la Dirección Nacional de Estadística y Censos, hasta 1947 se armaron y se fabricaron, 374.526 automotores de los cuales fueron 287.139 automóviles y 87.387 camiones. Se hace esta mención con el objeto de indicar los capitales movilizadas para una tarea que exige mucha mano de obra especializada, y al mismo tiempo muestra que el terreno se halla ba suficientemente abonado para acometer la empresa de la integración total de la industria.

Corresponde a Autoar Automotores Argentinos S.A. el mérito de ser la primera fábrica argentina en funcionamiento que produjo automotores importando motores y otras partes. IAME Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado, actualmente DINFIA -Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas- dió el impulso vigoroso al desarrollo de la industria automotriz argentina. Pese a las interferencias de tipo político que demandaron cuantiosas erogaciones para la puesta en marcha y funcionamiento de la empresa que nos ocupa, le cabe el mérito que gracias a su labor comenzó realmente en el país la producción en serie de automóviles, camionetas, tractores y motocicletas. De sus talleres surgieron también técnicos y obreros especializados que constituyeron la base estructural humana de la industria automotriz subsidiaria y terminal.

Mercedes Benz Argentina S.A. formada por Daimler Benz A.G. de Alemania conjuntamente con capitales argentinos, fué la primera/



///fábrica extranjera que instaló una planta para producir vehículos en el país, comenzando por el armado, con la incorporación prácticamente inmediata de elementos de fabricación nacional. En 1952 se iniciaron actividades en la planta fabril ubicada en la localidad de Gonzales Catán donde se comenzó con el montaje del camión L-312 con la mira puesta en la integración ciento por ciento con materiales argentinos, que se estimaba hacerlo en 1956.

En enero de 1955 se firmó un convenio entre IAME e Industrias Kaiser Corporation de los EE.UU. para constituir una nueva empresa productora de automotores, la que se instaló en la Provincia de Córdoba. El primer jeep argentino fué lanzado al mercado consumidor en abril de 1956.

Con el advenimiento de las autoridades surgidas de la Revolución de setiembre de 1955 se produjo cierta confusión en el desarrollo de la industria automotriz, ya que no solamente se cuestionó la validez de los convenios suscriptos con IKA S.A. sino que también corrió igual suerte la pertenencia de las acciones de Mercedes Benz y en último término surgió la duda de la necesidad de una industria como ésta. (44)

Allanados los problemas —que sin embargo demoraron la instalación efectiva de Mercedes Benz— cupo al gobierno designado en febrero de 1958 la tarea de dictar las normas que nos traen a los días actuales, con veintiseis empresas autorizadas a actuar en un primer momento pero muy pocas realmente con jerarquía de industria productora.

Las veintiséis empresas que obtuvieron el acogimiento al régimen instaurado por decreto n° 3693/59 son las que a continuación se indican:

Firmas:

Fevre y Basset Ltda. S.A. y Chrysler Arg. S.ñ.

Fiat Somaca Concord S.A.

Ford Motor Company Argentina S.A.

General Motors Argentina S.A.

Industrias Kaiser Argentina S.A.

---

(44) El Avisador Mercantil, 29/4/1961, Segunda Sección, pág. 1 y 2.

///

Mercedes Benz Argentina S.A.  
 Siam Di Tella Automotores S.A.  
 Autocar Automotores Argentinos S.S.  
 Cisitalia Argentina S.A.  
 Citroën Argentina S.A.  
 Dinborg Industrias Automotrices Argentina S.A.  
 D.I.N.F.I.A.  
 Fábrica de Automotores Utilitarios S.A.  
 Goliath Hansa Argentina S.A.  
 I.A.F.A.S.A. bajo licencia Peugeot  
 Industria Automotriz Santa Fé S.A.  
 Industria del Transporte Automotor S.R.L. (I.T.A.)  
 Isard Argentina S.A.  
 Los Cedros S.A.  
 Metalmeccánica S.A.  
 Onofre Marimón y Cía. S.R.L.  
 Panambi S.A.  
 Dinarg S.A.  
 I.P.A.M. S.R.L.  
 Alere S.A.  
 Watburg Argentina S.A.

Cuando se requirieron de las firmas citadas la concreción de los planes respectivos, algunas de ellas quedaron excluidas de hecho por cuanto se hallaron en dificultades para efectuarlo.

A continuación se detallan los planes aprobados por la Secretaría de Industria y Minería para el lapso que comprende el régimen promocional automotriz, con indicación de tipos de vehículos, cantidades por año y categorías en que se hallan incluidas los mismos según Decreto N° 3693/59 reajustado por el 6567/61.

Cabe mencionar que en el transcurso de los ///

///años que lleva la ejecución del regimen que nos ocupa, no solamente han tenido que discontinuar la producción más de la mitad de las firmas acogidas a él sino que, debido a los ingentes esfuerzos que han debido soportar para llevar adelante lo comprometido, debieron fusionarse Los Cedros e Isard S.A. y reajustar los otros sus planes primitivos, adecuándolos a las verdaderas posibilidades de demanda y a las exigencias de necesidades de divisas cuya utilización debe estudiarse convenientemente según disposición prescripta en el decreto n° 1443/63 (18).

PLANOS DE FABRICACION DE AUTOMOVILES APROBADA

EMPRESA	VEHICULOS A FABRICAR	DISEÑO	CATEGORIA	EL LAPSO CORRESPONDIENTE	
				VALOR US\$	G. y F.
Autocar S.A.I.C.	Camión Autocar	3693	A	2.200	
	BSO "Prinz"	3693	B	897	
	"	6567	B	1.071,34	
Cristalia Argentina Ind. y Com.	Week-end	3693	C	1.390	
	"	6567	C	1.390	
	Week-end Furgón	6567	C	1.250	
	Spyder	3693	C	1.220	
	"	6567	C	1.220	
	Turismo velóscupe	3693	C	1.250	
" " "	6567	C	1.250		
Anberg Ind. Arg. Autom. S.A.	B-611/D	3693	A	2.288	
	Isabella	3693	C	1.891	
FINITA	Maestros B-D	3693	A	2.100	
	" "	6567	A	2.100	
	Graciela "GW"	3693	C	1.700	
"	6567	C	2.080		
Fevre Basset Ltda. y Chrysler Arg. S.A.	<u>Camión</u>				
	D-100-114 3 vel.	3693	A	2.130,75	
	"	6567	A	2.031,75	
	D-100-114 4 vel.	3693	A	2.210,75	
	"	6567	A	2.133,65	
	4-400-"157" simple	3693	A	3.382,40	
	"	6567	A	3.306,95	
	D-4001"175" simple	3693	A	3.551,25	
	"	6567	A	3.485,75	
	D-400-"157" 2 vel.	3693	A	3.657,35	
	"	6567	A	3.591,95	
	D-400-"175" 2 vel.	3693	A	3.836,15	
	"	6567	A	3.770,70	
	auto Valiant V-200 4 puertas	3693	B	2.227,65	
	"	6567	B	2.160,75	
Plymouth-Tony 4 puar	3693	D	2.754,61		
Dodge Dart/Phoenix	3693	D	2.796,40		
<u>Camión</u>					
D 100/122 3 vel.	6567	A	2.125,35		
D 100/122 4 vel.	6567	A	2.205,25		
Fiat, Souda Concord S.A.	OM Tigrette	3693	A	3.350	
	Fiat 600	3693	B	1.035,94	
	" motor 767 cc	6567	C	1.035,94	

DE POR LA ECONOMIA DE INVESTICIA Y ESTABILIDAD DE LA NACION EN

CONTRIBUTOS A LOS AÑOS 1959/1964

		P R O D U C C I O N					TOTAL P/DECRETO	
1959/60	1961	1962	1963	1964	SUMA	3691/59	6567/61	
1.000	450				1.450			
1.000	3.000	4.000	5.000	6.000	19.000	20.450		
		4.000	3.000	6.000	13.000		15.000	
	750	750	750	750	3.000			
		250	500	600	1.350			
		200	300	600	1.100			
		250	400	560	1.210			
	500	500	300	500	2.000			
		300	400	600	1.300	5.000	4.960	
1.900	5.000	6.000	6.000	6.000	24.900			
500	2.000	3.000	4.000	4.000	13.500	38.400		
7.000	4.100	4.400	4.700	5.000	25.200			
		4.400	4.700	5.000	14.100			
2.000	1.500	1.700	2.100	2.500	9.800	35.000		
		1.700	2.100	2.500	6.300		20.400	
2.000	2.220	4.000	4.250	4.250	16.720			
		2.364	3.048	3.048	8.460			
		1.008	830	830	2.668			
1.040	1.144	4.000	4.250	4.250	14.684			
		756	460	460	1.676			
		996	1.028	1.128	3.152			
960	2.636				3.596			
		744	972	972	2.688			
		3.108	3.290	3.490	9.888			
		7.400	6.500	6.500	20.400			
		9.000	14.000	18.000	41.000			
		3.000	3.000	3.000	9.000			
		1.500	1.500	1.500	4.500			
		120	72	72	264			
		504	300	300	1.104	68.900	70.900	
	730	730	730	730	2.920			
2.000	4.000	5.000	6.000	7.500	24.500			
		7.000	10.000	12.500	29.500			

FIAT continua

Fiat 1100 (berlina)	3693	C	1.532,89
	6567	C	1.532,89
Fiat 2100	3693	D	2.396,46

Ford Motor Arg.  
 S. A.

F100 6 cilindros	3693	A	2.380
	5567	A	2.311,78
F-100 8 cilindros	3693	A	2.480,--
F-350	3693	A	2.912,--
	6567	A	2.630,22
F-500	3693	A	3.482,--
	6567	A	3.137,94
F-600 6 cilindros	3693	A	4.003,--
	6567	A	3.789,86
F-600 8 cilindros	3693	A	4.068,--
"	6567	A	3.396,47
Falcon sedan 4 p. 2340cc	6567	D	2.064,73
" " " 2780cc	6567	E	2.091,03
" " 2 p. 2340cc	6567	D	2.016,93
" " " 2780cc	6567	E	2.043,23
" rural 4 p. 2340cc	6567	D	2.292,17
" " " 2780cc	6567	E	2.318,47
" " 2 p. 2340cc	6567	D	2.260,56
" " " 2780cc	6567	E	2.286,86
" Ranchero 2780cc	6567	E	2.030,40
" courier 2780	6567	E	2.105,25
Monoline pick up	6567	Ga	2.143,90
Monoline Furg. rural	6567	Gb	2.232,50
Monoline Furgón	6567	Gb	2.279,75

General Motor  
 Arg. S.A.

Cadillac			
Chevrolet C-1403	3693	A	2.181,98
	6567	A	2.153,68
Chevrolet C-1403	3693	A	2.171,88
" "	"	A	2.195,27
" "	"	A	2.199,92
" "	"	A	2.225,97
" "	"	A	2.210,62
" "	"	A	2.176,08
" "	"	A	2.210,13
" "	"	A	2.260,02
" C-14 4 vel.	6567	A	2.241,25
" C-14 mot-die.	6567	A	2.587,53
Bedford J 4103 St.	3693	A	2.588,42
" "	6567	A	2.300,33
" "	3693	A	2.619,36
" "	6567	A	2.742,84
" J4103SPD	3693	A	2.832,96
" "	3693	A	2.891,80

PRODUCTION

SUMA FOR DEUTERO

1959/60 . 1961 . 1962 .. 1963 . 1964 . SUMA . 1959/59 . 6567/61

2.500	8000	5500	9000	12.500	31.500		
		7000	10000	12.500	29.500		
160	650	700	1020	1.320	3.850	68.770	59.000
2.150	6335	5000	7500	7.500	29.356		
		6000	7000	7.250	20.250		
6.228					6.228		
	804				804		
		1000	1200	1.000	4.000		
	595				595		
		500	500	550	1.550		
372	4405	6000	10500	10.500	31.777		
		700	1000	1.560	3.260		
3.744					3.744		
		9800	8300	8.340	22.940		
		8500	13000	24.000	45.500		
		500	1000	3.000	4.500		
			1000	1.800	2.800		
			500	1.800	1.700		
			1800	3.250	4.950		
			1000	2.350	3.350		
			900	1.800	1.700		
			900	1.200	1.700		
			1000	2.600	3.600	72.504	121.800
307					307		
		4856	6000	6.900	17.756		
5					5		
959					959		
25					25		
5.692	32				5.724		
21					21		
3					3		
20					20		
359	7424				7.783		
		144	200	240	584		
		600	800	860	2.260		
322	14				336		
		200	350	400	950		
10	158				168		
		100	250	300	650		
48					43		
64	308				372		

<b>O. Motor Contin.</b>	<b>Delford 36183 St.</b>	<b>3693</b>	<b>A</b>	<b>2.838,73</b>
	" "	6567	A	2.969,72
	" 361033SPD	3693	A	2.999,60
	" "	6567	A	2.968,64
	" 361013VD	3693	A	3.365,63
	" "	3693	A	3.379,77
	" 36121 STD.	3693	A	3.138,10
	" " "	6567	A	3.157,92
	" " "	3693	A	3.139,85
	" 363032 spd	3693	A	2.948,85
	" "	6567	A	3.268,62
	" 36301/2 spd	3693	A	3.258,60
	" 36	3693	A	--
	" 31	3693	A	--
	" 36101 dia. 2V.	6567	A	3.503,52
	" 36301 " "	6567	A	3.305,42
	" 3302 STD.	6567	A	2.934,12
	<b>Chevrolet 6 cil. 1100cc</b>	<b>6567</b>	<b>B</b>	<b>2.141,61</b>
<b>Goliath Express Arg. S. A.</b>	<b>Goliath Express</b>	<b>3693</b>	<b>A</b>	<b>2.090,—</b>
	<b>Express 1100 950V</b>	<b>3693</b>	<b>C</b>	<b>1.690,—</b>
<b>Ind. Automotriz Santa Fe S.A.</b>	<b>Frontal</b>	<b>3693</b>	<b>A</b>	<b>1.685,—</b>
	" "	6567	A	1.836,20
	<b>Sedan 4 puertas</b>	<b>3693</b>	<b>C</b>	<b>1.693,—</b>
	" "	6567	C	1.880,22
	<b>" 2 puertas</b>	<b>3693</b>	<b>C</b>	<b>1.693,—</b>
	" "	6567	C	1.880,22
	<b>Universal</b>	<b>6567</b>	<b>C</b>	<b>1.794,41</b>
<b>Industrias del Sur Arg. S.A.</b>	<b>Jeep JA-31A</b>	<b>3693</b>	<b>A</b>	<b>1.800,50</b>
	" "	6567	A	1.887,28
	" JA-31B	3693	A	1.535,50
	" "	6567	A	1.674,09
	<b>Pick-up JA2FA</b>	<b>3693</b>	<b>A</b>	<b>1.906,30</b>
	" "	6567	A	2.008,56
	" JA2FB	3693	A	1.641,30
	" "	6567	A	1.711,30
	<b>Rural VA-1FA</b>	<b>3693</b>	<b>A</b>	<b>2.171,—</b>
	" VA-1FB	3693	A	1.912,—
	<b>Furgón VA-1FA</b>	<b>3693</b>	<b>A</b>	<b>2.077,—</b>
	" VA-1FB	3693	A	1.812,—
	<b>Pick-up VA-1FA</b>	<b>3693</b>	<b>A</b>	<b>2.238,—</b>
	" "	6567	A	2.323,10
	" VA-1FB	3693	A	1.973,—
	" "	6567	A	2.000,92
	<b>Caminón IVA (tr. 3)</b>	<b>3693</b>	<b>A</b>	<b>2.388,—</b>



PRODUCTION

TOTAL FOR DECADE

1959/60	1961	1962	1963	1964	STRA	3693/59	6967/61
11	28				60		
		60	150	200	410		
1	71				72		
		320	450	500	1,270		
1,504	8				1,512		
93	4,478				4,571		
564	12				576		
		1,270	1,700	2,000	4,970		
48	965				1,013		
	120				186		
		200	150	200	450		
	277				277		
		7,000	7,000	8,000	22,000		
		7,000	9,000	11,000	27,000		
		5,000	6,000	6,200	17,200		
		1,200	1,500	1,700	4,400		
		150	450	500	1,100		
		9,000	15,000	21,000	45,000	73,972	97,000
	1,225	1,280	1,305	1,430	5,240		
1,650	1,395	1,455	1,510	1,700	7,720	12,950	
	1,100	2,000	2,400	2,500	8,000		
		2,000	2,400	2,500	6,900		
900	1,800	1,700	2,200	2,500	9,100		
		2,000	2,200	2,500	6,700		
	800	600	800	1,000	3,200		
		300	400	500	1,200		
		855	1,000	1,500	3,355	20,300	18,195
970	120	120	120	120	1,450		
		200	200	200	600		
8,770	680	680	680	680	11,490		
		1,700	1,700	1,700	5,300		
835	180	180	180	180	1,555		
		180	180	180	540		
5,770	1,020	1,020	1,020	1,020	9,850		
		2,900	2,300	2,300	7,100		
2,680	1,875	1,875	1,875	1,875	10,180		
24,300	10,625	10,625	10,625	10,625	66,800		
415	375	375	375	375	1,815		
2,325	2,125	2,125	2,125	2,125	10,825		
955	450	450	450	450	2,795		
		150	150	150	450		
4,790	2,550	2,550	2,550	2,550	14,990		
		1,400	1,400	1,400	4,200		
100	185	185	185	185	840		

<b>Infra. Ridger</b>	Camión IKA (TR. S)	3693	A	2.123,—
<b>Continúa</b>	Pick-up TA-3PB	6567	A	1.965,48
	Remolcá B-4L	6567	B	1.075,93
	" Daphine DA-1V	3697	C	1.174,—
	" "	6567	C	1.245,—
	" Floride	3693	C	1.757,—
	I 60	3693	D	2.414,—
	Kaiser Camabela	3693	B	2.591,20
	Rambler 4 p. RA-SV(RA2T)	6567	B	2.285,57
	" Rural 4p. RA2H	6567	B	2.503,31
	" Ambassador RA3V	6567	B	2.554,36
	Retanciera-DA-1IA	6567	Ob	2.618,—
	" DA-1RB-DA-1RT	6567	Ob	2.159,09
Furgón DA-1FB	6567	Ob	1.936,83	
<b>Los Cedros S.A.</b>				
	Studebaker 6BY16	3693	A	2.053,16
	HEINKEL Motocopa	3693	B	674,29
	" "	6567	B	733,04
	Pick-up Studebaker 7X9	6567	A	2.174,81
	Camioncito " 7E7	6567	A	2.142,76
	Shután semi-pesado 7R2B	6567	A	3.540,21
<b>Mercedes Benz S.A.</b>				
	Camión L 312	3693	A	4.698,75
	Camión L 312/3600 e/OAB	6567	A	20.990,—
	" L312/4200S/Cab	6567	A	20.990,—
	" " O/Cab	6567	A	20.208,—
	" L312/4830a/cab	6567	A	21.270,—
	" L312/4830a/cab	6567	A	20.690,—
	" OF312/4830	6567	A	21.672,—
	" L314	6567	A	22.670,—
<b>DIAM DE TALLA</b>				
<b>Autocosteros S.A.</b>	Cam. Lav. O.S.F. (O, 5T)	3693	A	1.644,—
	" " "	6567	A	1.456,—
	Autocivil de Talla 1500	3693	C	1.846,—
	" " 3T	6567	C	1.846,—
	" " spec.	6567	C	1.858,—
	" " Rural	6567	C	1.902,—
<b>ALCME S.A.</b>				
	Alcove 500 Sencora	3693	B	1.070,—
	" 700 Lada	3693	B	1.550,—
<b>Citrón Arg. S.A.</b>				
	Citrón 2CV	3693	B	1.043,—
	I Furgoneta 2CV	6567	B	1.053,—
<b>DINARDI S.A.</b>	D. 200	3693	B	161,—
<b>Fabrica Autocosteros Militarís</b>	Ramb. microcopa	3693	B	795,—

PRODUCTION

TOTAL FOR PERIOD

1959/60	1961	1962	1963	1964	STRA	3693/59	6567/61
535	1.065	1.065	1.065	1.065	4.795		
		2.800	2.800	2.800	3.400		
		2.000	5.000	8.000	19.000		
4.350	15.000	15.000	15.000	15.000	64.350		
		22.500	22.500	20.500	64.500		
	300	1.200	1.500	1.800	4.800		
9.684	12.000	12.000	12.000	12.000	57.684		
8.200	1.750	1.750	1.750	1.750	15.200		
		6.000	10.000	10.000	26.000		
		2.500	3.600	3.600	9.700		
		2.900	4.500	4.500	11.900		
		200	200	200	600		
		4.300	3.500	2.500	10.300		
		1.300	1.300	1.300	3.900	279.409	168.290
550	1.091	1.100	1.100	1.100	4.941		
3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	15.000		
		600			600		
		1.100	1.100	1.500	3.700		
		900	1.000	1.000	2.500		
		600	1.000	1.000	2.600	19.941	9.400
5.700	7.250	7.200	7.200	7.200	34.450		
		170	100	100	370		
		210	120	120	450		
		2.210	1.100	1.100	4.410		
		1.000	640	640	2.280		
		120	140	140	400		
		600	300	300	1.200		
			2.400	2.400	4.800	34.450	13.910
	2.000	2.500	3.000	4.000	11.500		
		2.500	3.500	5.000	11.000		
4.400	12.000	8.000	9.000	11.000	44.400		
		12.000	14.500	17.000	43.500		
		2.000	2.200	2.500	6.700		
		400	500	600	1.500	55.900	62.700
2.250	4.800	6.000	7.200	8.400	28.650		
250	500	800	1000	1.200	3.750	32.400	
1.100	5.800	10.000	15.000	21.000	52.900		
		10.000	15.000	21.000	46.000	52.900	46.000
200	190				390	390	
750	1.500	2.500	2.500	2.500	9.750	9.750	

**ISSARD ASL S.A.**

Issard T400 sedan 19400	3693	B	740,--
" " "	6567	B	804,10
Issard T700 sedan 68800	3693	B	1.046,--
" " "	6567	B	1.117,--
Issard K700 Kombi 68800	6567	B	1.163,90

**Retalmacunas**

R.A.L.G. De Gasie 600	3693	B	1.161,95
" 700 glaucar	6567	C	1.162,--

**IAFA S.A. bajo**

licencia Peugeot	Peugeot 403 berlina 146800	3693	C	1.836,--
"	" " "	6567	C	1.836,--
"	404 berlina 161800	6567	D	1.972,--
"	408 berlina familiar, rural 146800	6567	E	1.952,--

**Indus. del Frase**

parte extractor	Bunder Antambull	3693	C	2.724,--
-----------------	------------------	------	---	----------

**S.R.L**

R.P.A.E. SRL	Automata Leeds	3693	B	6 70/17/6
--------------	----------------	------	---	-----------

TOTAL POR AÑO 2/ Decreto 3693/59

TOTAL POR AÑO 2/ Decreto 6567/61

**FUENTE:** Secretaría de Estado de Industria y Minería. Nota D.E.I. 791/61  
 Cámara de la industria automotriz. Boletín n° 1 - Junio de 1962.  
 Cámara industrial fabricantes de automotores, repuestos, accesorios y afines. Boletín n° 1 - Setiembre de 1961.  
 Investigaciones Propias.

PRODUCTION

TOTAL FOR THE YEAR

1959/60 . 1961 . 1962 . 1963 . 1964 . SINA . 1991/59 . 6967/61

750	1.500	2.000	2.000	2.000	8.250		
		2.000	2.500	2.500	7.000		
22000	3.750	5.000	5.500	6.000	21.250		
		4.500	4.500	4.500	13.500		
		2.000	2.500	3.000	7.500	29.500	28.000
5.000	5.000	8.000	8.500	10.000	35.500		
		7.000	8.500	10.000	25.500	35.500	25.500
4.000	5.000	6.000	6.000	6.000	27.000		
		7.000	8.500	11.000	26.500		
		2.300	2.500	4.500	9.300		
			2.000	3.000	5.000	27.000	40.800
200	400	700	1.200	1.600	4.000	4.000	
200	200				400	400	
152.218	173.847	198.965	217.365	249.950		<u>222.196</u>	
		201.135	268.630	329.890			<u>301.875</u>

/// En las resoluciones autorizantes en materia automotriz se estipuló en cada caso el monto de las inversiones que en pesos moneda nacional (o el equivalente en otras monedas) se debía efectuar siempre con carácter mínimo con vistas a la integración de las plantas industriales.

Dichas exigencias obligaron a las firmas de la industria terminal automotriz a un esfuerzo intenso en materia de equipamiento e instalación de fábricas a partir del año 1960 y durante todo 1961 que, al bien decayó levemente en 1962 se estima que a fines del año 1964, es decir en oportunidad de concluir el régimen promocional de la industria se elevará a aproximadamente los 23.800 millones de pesos.

En el cuadro 5 agregado se detallan las inversiones mínimas exigidas a la firmas respectivas. (45)

En el cuadro 6 se detalla el monto de las radiaciones de capital extranjero autorizado al 30 de noviembre de 1962 en millones de dólares estadounidenses.

En los gráficos 7 y 7 bis se detallan las inversiones realizadas efectivamente al 31 de diciembre de 1959, 60, 61 y 62. (45)

Las inversiones realizadas y las que deben concretarse en el período que finaliza en 1964 permitirán contar con instalaciones de diseño y tecnología avanzadas como lo exige el decreto n° 3693 y la técnica respectiva, para acometer la empresa de la producción integral de vehículos.

Muchas de las firmas autorizadas para la fabricación de motores concretaron en forma adecuada las incorporaciones de capital necesario para el cumplimiento de los planes aprobados y las otras una vez acogidas al Decreto n° 3871/61 (10) que les permitió regularizar su situación, también se situaron en un plano de acatamiento de los programas fijados.

En general las inversiones de capital extranjero

///  
 (45) Significación económica de la industria automotriz -Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores, 1962- Editorial Tauro, página 25, Buenos Aires 31/10/62 -

/// correspondieron a aportes de máquinas e implementos de producción que no se obtienen en el país y el remanente se destinó a adquisiciones de elementos auxiliares de producción local y obras de ingeniería y construcciones de tipo civil y bienes de cambio.

Las inversiones realizadas en bienes de uso por la industria automotriz terminal al 31 de diciembre de 1960 alcanzaron a un total de m\$ 6.364,7 millones correspondiendo esta cantidad a m\$ 3.741,0 millones de inversiones mínimas exigidas oficialmente y m\$ 2.623,7 millones operadas con anterioridad a la puesta en marcha del régimen respectivo.

Los valores de inversiones mínimas exigidas para el año 1961 fueron de 4.065 millones de pesos. En virtud del éxito logrado en ese año en las ventas de automotores de fabricación nacional lo que implicó naturalmente buenos rendimientos a las empresas terminales determinaron a éstas a acelerar sus planes de inversiones logrando superar las exigencias oficiales en algo más del 39 por ciento.

Por tales motivos las inversiones realizadas durante el año 1961 totalizaron 5.700 millones de pesos moneda nacional, valor corriente.

El aumento de la capacidad productiva instalada en 1961 resultó muy superior respecto del valor de la producción en fábrica - ya que mientras ésta última creció un 36%, la capitalización efectiva se incrementó un 103,6 por ciento. Fué motivado esencialmente por la circunstancia de que el Decreto n° 6567/61 (2) que estableció un máximo de 200 millones de pesos en activo fijo para continuar al amparo del régimen automotriz, provocando un acelerado incremento de inversiones por parte de las firmas remisas.

Al 31 de diciembre de 1959, 60, 61 y 62 las inversiones en activo fijo por parte de las empresas terminales ascendían a 2623,7; 5499,0; 11.290,0 y 18.990,0 respectivamente según surge del cuadro 7. Al 31 de diciembre de 1961, la Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores (C.A.F.A.) indica la integración de tal activo fijo para sus firmas adheridas. Cuad. 7 (pág. 24) ///

ANEXO 2  
INVERSIÓN EN BIENES MUEBLES Y MAQUINARIAS DE LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
POR RESOLUCIONES DEL MINISTERIO DE ECONOMIA DE LA NACION

(En millones de pesos)

Resolución Nº	FABRICAS DE AUTOMOTORES	A 31/12/60	A REALIZARSE DURANTE :				TOTAL
			1961	1962	1963	1964	
Año 1961	Totales	3.741,0	4.244,6	5.262,1	4.386,8	2.188,9	19.823,4
264	1 Los Cedros S.A. ....	----	83,0	57,4	67,1	95,0	302,5
240	2 Siam Di Tella Automotores S.A. ....	611,0	412,0	531,0	351,0	351,0	2.256,0
215	3 Fiat Someca S.A. ...	305,9	160,7	243,3	424,5	485,6	1.620,0
155	4 I.A.F.A. Bajo licencia Peugeot S.A. ...	79,6	707,4	271,0	121,5	2,5	1.182,0
225	5 Citroën Argentina SA. (1)	255,0	(2) 85,0	170,0	170,0	160,0	840,0
233	6 Industria Automotriz Santa Fé S.A. ....	98,0	110,0	116,0	157,0	157,0	638,0
216	7 Metalmecánica S.A. ....	57,5	78,2	49,5	53,0	57,0	295,2
218	8 Isard Argentina ....	----	(3) 92,7	102,4	120,7	82,8	398,6
242/61	9 Autoard S.A. ....	----	(3) 135,7	49,5	53,0	57,0	295,2
51/62	10 Cisitatia Arg. S.A. ....	----	(3) 43,9	28,0	8,0	13,0	92,9
	11 Dinco y Industrias Arg. Automotrices S.A. (4)						
151	12 Ford Motor Arg. S.A.	1.040,0	550,0	1.805,0	1.485,0	105,0	4.985,0
181	13 Gral. Motors Arg. ... (5)	706,0	680,0	969,0	352,0	529,0	3.236,0
210	14 Ferre y Basset S.A. ... (6)	588,0	190,0	71,0	581,0	9,0	1.439,0
168	15 Ind. Kaiser Arg. S.A. ....	----	746,0	699,0	343,0	----	1.788,0 (7)
265	16 Mercedes Benz Arg. S.A. ....	----	170,0	100,0	100,0	85,0	455,0 (7)
	(1) Al 30/1/61		(5) Al 30/3/61				
	(2) 2do. Semest.		(6) Al 30/4/61				
	(3) Al 31/12/61		(7) Adicional a				
	(4) Sin datos		lo ya invertido				
			al 31/12/60				



CUADRO 6INVERSIONES AUTORIZADAS

E M P R E S A S	Autorizaciones al 30/11/1962
General Motors Argentina S.A. ....	39,0
Ford Motors Argentina S.A. ....	34,7
Ferre y Basset Ltda. S.A. ....	21,4
Industrias Kaiser Argentina S.A. ....	16,7
Enrol S.R.L. Mercedes Benz Arg. S.A. ....	5,0
Harmon Herrington Arg. (SIAM Camiones) ....	3,5
Fiat - Somaca S.A. ....	4,5
C.A.F.A. (bajo licencia Peugeot) S.A. ....	4,5
Gastroën Argentina S.A. ....	4,2
Coliath Hens A Argentina S.A. ....	3,3
Alore S.A. ....	1,2
Siam Di Tella Automotores S.A. ....	1,4
Industria Automotriz Santa Fé S.A. ....	1,0
Cásitalia Argentina S.A. ....	0,6
	<u>141,0</u> (millones de dólares)

Fuente: C.A.F.A. - Significación Económica de la Industria Automotriz - 1962  
 Ministerio de Economía de la Nación - Radicación de Capital y Dirección de Inversiones.  
 Dirección General de Fabricaciones Militares - Dirección Movimiento Industrial (Estudios preliminares)

C U A D R O 7INVERSIONES EFECTIVAMENTE REALIZADAS POR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL (EN BIENES DE USO)

<u>Al 31/12/1959</u>	<u>Al 31/12/1960</u>	<u>Al 31/12/1961</u>	<u>Al 31/12/1962</u>
(MILLONES DE PESOS CORRIENTES SOBRE BALANCES ANUALES)			
2.623,7	5.499,0	11.199,0	18.990,0
(EN DOLARES USA)			
Millones			
172	44,6	91,6	132,0

Fuente: C.A.F.A. y A.F.A. - Balances de las firmas terminales - Investigación propia.

C U A D R O 7bisINVERSIONES EFECTIVAMENTE REALIZADAS EN BIENES DE USO

<u>Conceptos</u>	<u>Al 31 de diciembre de 1961</u> (millones de pesos)
Total	11.200,0
Cámara Argentina Fabricantes Automotores	4.187,6
(2) Asociación Fabricantes Automotores	7.012,4

Análisis de Inversiones de la Cámara Argentina Fab. Automotores

<u>Naturaleza de los bienes</u>	<u>Total</u>	<u>Origen de los bienes</u>	
		<u>Nacionales</u>	<u>Extranjeros</u>
		( en millones de pesos)	
a) Edificios	1.797,7	1.797,7	
b) Maquinarias y Equipos	1.804,6	686,3	1.118,3
c) Instalaciones	118,1	118,1	---
d) Vehículos	145,2	145,2	---
e) Muebles y otros	80,0	78,4	1,6
f) Otros	242,0	191,5	50,5
<b>Totales</b>	<b>4.187,6</b>	<b>3.017,2</b>	<b>1.170,4</b>

Fuente: Encuesta de C.A.F.A.

Según las previsiones de las firmas llamadas a dotar al país de una auténtica industria automotriz, las inversiones no solamente no se detendrán sino que, una vez amortizadas las actuales instalaciones que les permitirá reducir costos, les facilitará mayor margen para reinvertir en activo fijo para fabricar nuevos modelos que respondan a los gustos y preferencias del mercado interno y del nuevo integrado por los países del ALAIC.

## II) b - VOLUMEN FISICO DE LA PRODUCCION Y NECESIDADES CUBIERTAS

Este apartado lo dividiremos en los siguientes puntos:

- 1) Producción nacional de automotores en el lapso 1951-1962, con indicación de tipos de vehículos.
- 2) Producción por empresas en el lapso 1959-1962, siempre en unidades físicas, es decir en el tiempo que lleva la aplicación de los decretos normativos de la industria en estudio.
- 3) Importación de automotores en nuestro país desde el año 1920 -en que comienzan los datos estadísticos dignos de crédito- hasta el año 1962 inclusive.
- 4) Posición de nuestro país en el concierto de las naciones integrantes del Mercado Común Latinoamericano, en lo atinente a tenencias de vehículos y comparación con la República del Brasil que desde el año 1956 posee su propia régimen de fabricación de automotores.
- 5) Empadronamiento mundial de vehículos, población y cantidad de automotores por habitante que da la pauta de las necesidades cubiertas.
- 6) Producción Mundial de automotores y principales fabricantes.
- 7) Estimación del Transporte automotor de Cargas en nuestro país.

La producción nacional de automotores --cuadros 8 al 10 y cuadro gráfico n° 11- da un total de 451.760 unidades en el lapso 1951-1962, discriminada en 192.224 automóviles (autos propiamente dichos) y 259.447 camiones y utilitarios (rurales, pick-ups, estancieras, furgones, ambulancias, chatitas, camiones, chasis para camiones y colectivos).

El cuadro gráfico n° 12 nos muestra la producción real efectuada por la industria en el lapso 1959-1962 comparada con la autorizada por los decretos y resoluciones de que dan cuenta los planes vistos en II a). De tal comparación surge que lo efectivamente fabricado en 1959-1960, 1961 y 1962 es inferior en 20%, 22% y 37% respectivamente, a lo previsto.

Indudablemente, de la simple lectura de las ///

///cantidades producidas, surge que recién en 1960 se da el paso inicial de una fabricación en serie ya que las cifras anteriores, es decir, de los años precedentes, no confieren a nuestra industria en estudio sino características de "ensamble" más que de una real presencia fabril.

El cuadro nº 10 presenta la producción de automotores en el período 1959-1962 clasificado por empresas productoras. De las 22 firmas allí indicadas, al promediar el año 1963 solamente quedaban con planes de elaboración las siguientes:

Fevre y Bassot Ltda. S.A. y Chrysler Arg. S.A.  
 Fiat Somoza Concord. S.A.  
 Ford Motor Argentina S.A.  
 General Motors Argentina S.A.  
 Industrias Kaiser Argentina S.A.  
 Mercedes Benz Argentina S.A.  
 Siam Di Tolla Automotores S.A.  
 Citroën Argentina S.A.  
 D.I.N.F.I.A.  
 I.A.F.A. (pougeot)

CUADRO Nº 8

PRODUCCION NACIONAL DE AUTOMOTORES EN EL LAPSO 1951-1962

<u>Año</u>	<u>automóviles</u>	<u>Camiones y Utilitarios</u>	<u>Total</u>
1951	- - -	108	108
1952	- - -	969	969
1953	5	3.069	3.074
1954	127	3.232	3.359
1955	211	6.180	6.391
1956	300	5.643	5.943
1957	465	15.170	15.635
1958	3.715	24.119	27.834
1959	6.746	26.206	32.952
1960	30.335	59.003	89.338
1961	71.993	64.195	136.188
1962	<u>78.667</u>	<u>51.213</u>	<u>129.880</u>
TOTAL	192.224	259.447	451.760///

///

57  
ANÁLISIS POR TIPO DE VEHÍCULOS EN EL LAPSO 1951-1958

<u>Año</u>	<u>Automóviles</u>	<u>Rurales</u>	<u>Pick-ups</u>	<u>Jeeps</u>	<u>Furgones</u>	<u>Camiones y Colectivos</u>	<u>Total</u>
1951	- - -	18	68	- -	22	- -	108
1952	- - -	62	54	- -	15	838	969
1953	5	58	1.998	- -	13	1.000	3.074
1954	127	46	2.421	- -	200	565	3.359
1955	211	24	4.180	- -	350	1.626	6.391
1956	300	26	2.480	2.389	170	578	5.943
1957	465	4.996	3.884	6.282	1	7	15.635
1958	3.715	10.595	6.244	7.221	58	1	27.834

En el grupo Rurales están incluidas las Estancieras. Con las pick-ups se incluyen los chasis para pick-ups.

Las ambulancias se encuentran en el grupo - furgones.

El grupo camiones y colectivos abarca los - vehículos de carga de una tonelada y más.

FUENTE: Secretaría de Industria y Minería - Dirección Nacional de la Industria  
 Nota D.N.I. 793/61.  
 Argentina Automotriz - Cámara de la Industria Automotriz, nº 3, Junio  
 de 1962.

58  
CUADRO N° 9

PRODUCCION DE AUTOMOTORES POR TIPO DE VEHICULOS  
LAPSO 1959-1962

<u>Año</u>	<u>Total</u>	<u>Automóviles</u>	<u>Rurales</u>	<u>Pick-ups</u>	<u>Jeeps</u>	<u>Furgones</u>	<u>Camiones y Colectivos</u>
1959	<u>32.952</u>	<u>6.746</u>	<u>11.544</u>	<u>8.145</u>	<u>5.361</u>	<u>319</u>	<u>837</u>
1960	<u>89.338</u>	<u>30.335</u>	<u>9.809</u>	<u>26.878</u>	<u>4.952</u>	<u>1.776</u>	<u>15.588</u>
Enero	3.909	527	1.000	1.280	572	233	297
Feb.	4.654	707	1.037	1.657	633	124	496
Marzo	6.026	772	1.226	1.864	1.009	304	851
Abril	5.815	821	1.285	2.121	305	96	1.187
Mayo	6.689	1.493	1.037	2.278	304	86	1.491
Junio	7.229	1.596	1.062	2.366	420	78	1.707
Julio	7.006	1.779	618	2.635	220	197	1.557
Agosto	7.985	3.167	257	2.596	206	234	1.525
Set.	8.677	3.371	747	2.520	230	152	1.657
Oct.	9.280	4.148	651	2.518	181	114	1.668
Nov.	10.045	4.992	618	2.592	330	20	1.493
Dic.	12.023	6.962	271	2.451	542	138	1.659
1961	<u>136.188</u>	<u>71.993</u>	<u>6.281</u>	<u>29.258</u>	<u>3.297</u>	<u>2.153</u>	<u>23.206</u>
Enero	9.993	5.072	513	2.047	506	200	1.655
Feb.	7.116	4.420	220	1.461	276	115	624
Marzo	10.718	5.612	494	2.619	267	61	1.665
Abril	9.880	4.858	509	2.745	132	146	1.490
Mayo	10.641	4.717	449	3.057	229	200	1.989
Junio	11.206	5.158	578	2.560	368	226	2.316
Julio	10.932	6.010	651	2.189	379	162	1.533
Agos.	14.120	7.432	632	3.279	321	208	9.248
Set.	15.235	8.161	517	3.116	251	230	2.960
Oct.	13.095	7.347	549	1.706	373	189	2.931
Nov.	10.775	5.942	375	2.287	87	200	1.884
Dic.	12.477	7.256	794	2.192	108	216	1.911
1962	<u>129.880</u>	<u>78.667</u>	<u>11.981</u>	<u>21.394</u>	<u>1.615</u>	<u>2.028</u>	<u>14.195</u>
Enero	12.397	7.509	978	1.865	283	165	1.597
Feb.	11.405	7.071	643	1.808	256	200	1.427
Marzo	10.724	5.243	769	2.113	309	214	2.076
Abril	10.422	5.249	1.017	1.864	103	273	1.916
Mayo	11.411	6.431	759	1.681	119	244	2.177
Junio	10.960	6.690	1.071	1.823	110	127	1.139
Julio	11.525	7.270	983	1.989	104	162	1.017

///

///

<u>Año</u>	<u>Total</u>	<u>Automóviles</u>	<u>Rurales</u>	<u>Pick-ups</u>	<u>Jeeps</u>	<u>Furgones</u>	<u>Camiones y Colectivos</u>
Agos. 10608		6.707	1.513	1.724	112	109	443
Set. 8.812		6.113	788	1.336	24	159	392
Oct. 10.779		6.433	1.136	1.934	78	196	1.002
Nov. 9.889		6.476	1.216	1.657	57	61	422
Dic. 10.948		7.475	1.108	1.600	60	118	587

NOTA: En el grupo Rurales están incluidas las Estancieras. Con las pick-ups se incluyen los chasis para pick-ups. Las ambulancias se encuentran en el grupo Furgones. El grupo de Camiones y Colectivos abarca los vehículos de carga de 1 tonelada y más.

FUENTE: Secretaría de Industria y Minería.

Asociación de Fábricas de Automotores.

CIFARA.



CUADRO N° 10PRODUCCION POR EMPRESASLAPSO 1959-1962

<u>EMPRESA</u>	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1959/1962</u>
Fevre y Basset Ltda. S.A. y Chrysl					
ler Argentina S. A.	--	4.760	7.412	10.028	22.140
Fiat Someca Concord S.A.	--	4.240	11.571	14.185	29.996
Ford Motor Argentina	--	12.504	12.650	12.558	37.712
General Motors Argentina	--	11.056	13.457	12.063	36.576
Industrias Kaiser Argentina	24.151	33.205	42.201	39.987	139.544
Mercedes Benz Argentina	804	2.566	3.700	2.387	9.457
Siam Di Tella Automotor	--	4.102	14.000	7.146	25.248
Autoar Automotores Arg.	245	1.465	2.415	1.651	5.776
Cisitalia Argentina S.A.	--	--	240	345	585
Citröen Argentina S. A.	--	970	4.233	5.422	10.625
Dinborg Ind. Autom. Arg. S.A.	--	665	1.580	484	2.729
D.I.N.F.I.A.	3.964	3.704	3.243	3.743	14.654
Fab. de Auto. Utilil.	--	170	130	120	420
Goliath Hansa Argentina S.A.	--	439	1.131	--	1.570
I.A.F.A. S.A. Bajo licencia Peugeot	--	1.912	5.000	8.812	15.724
Ind. Automotriz Santa Fé S.A.	--	904	3.050	4.095	8.049
I.T.A. S.R.L.	--	10	35	--	45
Isard Argentina S.A.	--	1.550	3.900	4.545	9.995
Los Cedros S.A.	567	2.390	1.270	1.056	5.283
Metalmecánica S.A.	1.090	3.420	4.276	1.914	10.700
Onofre Marimón y Cía S.R.L.	--	10	--	--	10
Panambí S.A.	--	250	--	--	250
<b>TOTAL</b>	<b>32.952</b>	<b>89.338</b>	<b>136.188</b>	<b>129.880</b>	<b>388.358</b>

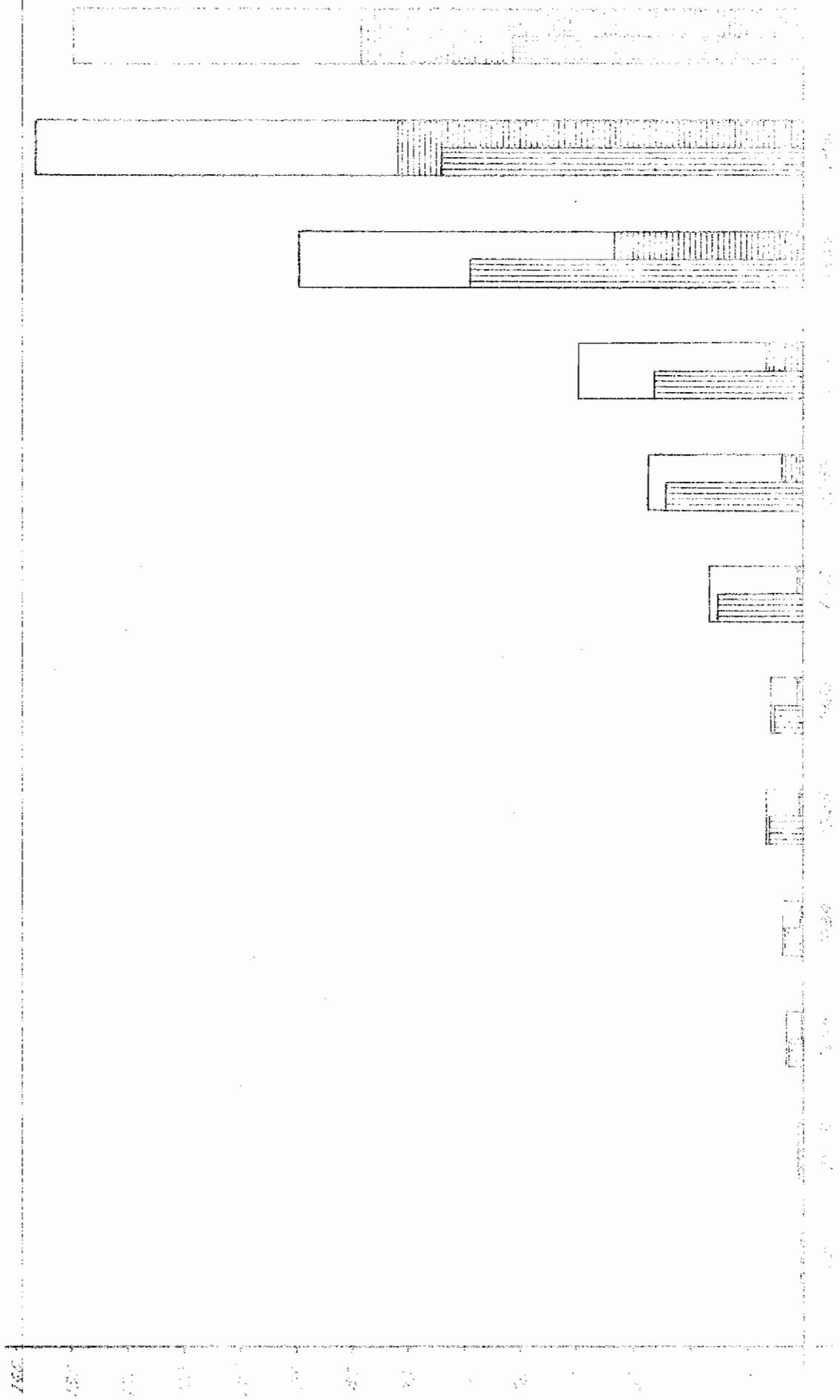
FUENTE: Asociación de Fábricas de Automotores.

Cámara Industrial Fabricantes de Automotores, Repuestos Accesorios y  
afines CIPARI.

Secretaría de Industria y Minería.

PRODUCCION AUTOMOTRIZ ARGENTINA 1951 - 1962 EN UNIDADES

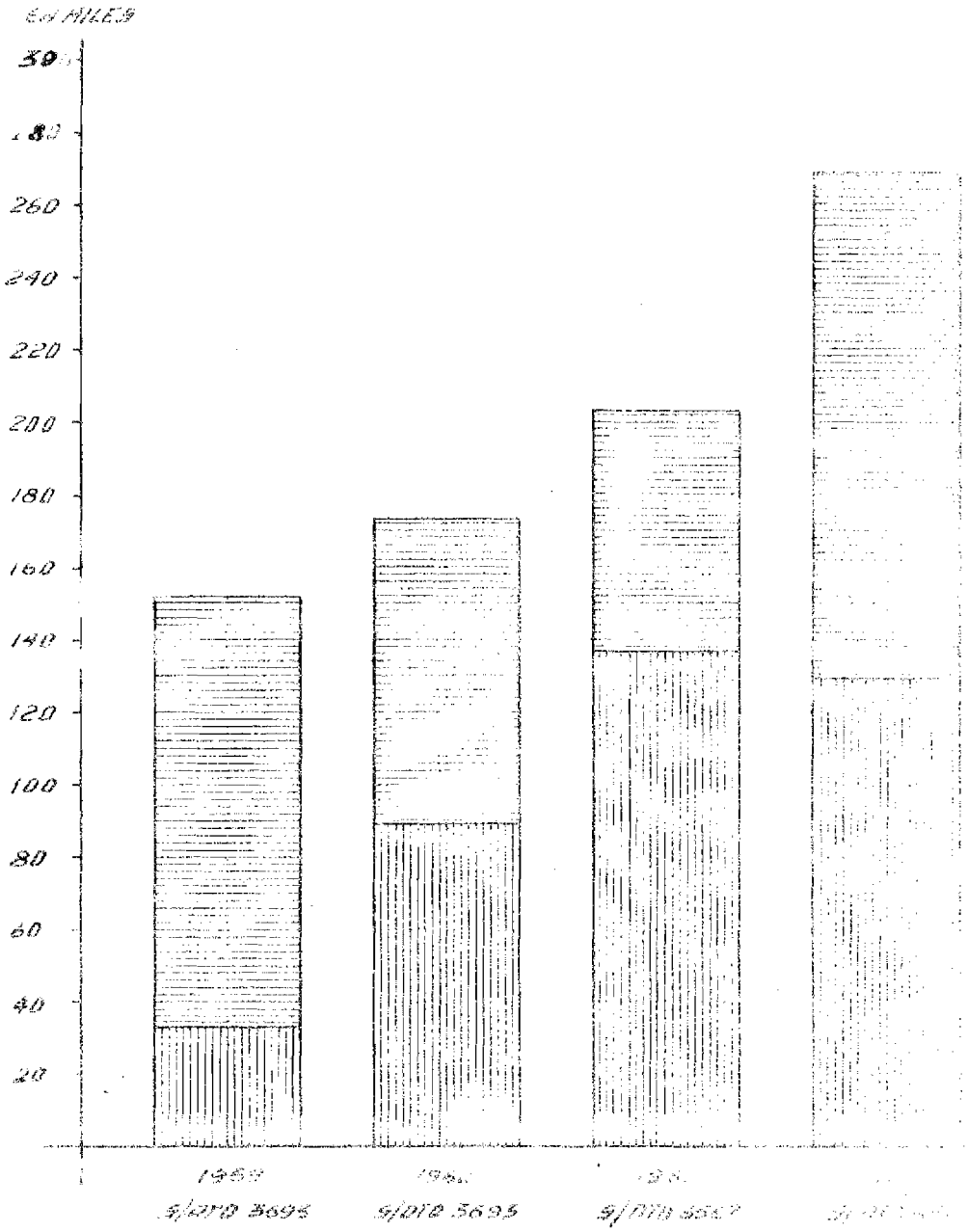
EN MILES



El presente informe fue elaborado por el Departamento de Estadística del INDEC, a partir de los datos suministrados por la industria automotriz argentina.

PRODUCCIÓN INDUSTRIAL EN EL PERÚ

INDICADOR COMPLEJO DE PRECIOS AL POR MAYOR Y AL POR MENOR



FUENTE: DIRECCION NACIONAL INDUSTRIA  
 Y A. COMERCIO

INDUSTRIA DE BIENES DE CAPITAL

INDUSTRIA DE BIENES DE CONSUMO

Industria Automotriz Santa Fé S.A.

Isard Argentina S.A. fusionada con Los Cedros S.A.

Son pues doce las empresas que se hallan en la actualidad en competencia por el mercado interno de automotores. Las estimaciones que se efectúan consideran que por lo menos se reducirá dicha cantidad en un tercio antes de que finalice el período determinado por los Decretos - 3693/59 y 6567/61 para la integración de la industria automotriz con el mínimo de porcentaje importado.

Cabe agregar, reafirmando lo expresado anteriormente en el sentido de que una vez estructurada la norma del régimen automotriz argentino es cuando verdaderamente se sintió la presencia de una fabricación en serie, que durante 1960-1962, el volumen físico producido equivale - por sí sólo al 85% del total fabricado durante los doce años a que se refiere el cuadro n° 8.

La importación de automotores en nuestro país adquiere características de regularidad a partir del año 1920 a través de las informaciones que surgen del Anuario Geográfico Argentino y desde 1937 del Anuario de Comercio Exterior. El lapso de mayor afluencia de vehículos importados es el comprendido entre 1925 y 1929 con 276.071 unidades. Solamente en 1929 cuando la Argentina tenía  $11\frac{1}{2}$  millones de habitantes se importaron más de - 90.000 automotores, cifra record nunca más superada. De ese total la mayoría - correspondió a los automóviles (67.080) según se observa en el cuadro gráfico n° 14, La gran depresión mundial iniciada en 1929 que se prolongara durante va- rios años, ocasionó trastornos gravísimos en su comercio a los principales ex- portadores de productos agropecuarios. Ellos se vió reflejado de inmediato, co- mo era de suponer, en una substancial reducción de importaciones por parte de nuestro país, reducción que en solo tres años llegó a menos del 40% de lo que hasta esos momentos se consideraba normal. Las adquisiciones postergables se - restringieron drásticamente sufriendo especialmente los automotores el efec///

///to de la reducción. De la cantidad indicada anteriormente se llegó en el año 1932 a solamente 5.200 unidades, tal como surge del cuadro 13 y gráfico 14. A partir de entonces, la importación de automotores en la Argentina ha seguido las mismas alternativas de recuperaciones y altibajos de nuestras importaciones generales. El cuadro gráfico 14 permite apreciar cuales han sido las alternativas y exhibe claramente como en los períodos de escasez de divisas la importación de vehículos resulta particularmente perjudicada. Ocurrió ello de una manera automática o deliberada según el caso. La gran caída del quinquenio 1930-1935 sucedió de una manera espontánea sin necesidad de que la autoridad pública adoptara medidas de carácter restrictivas o simplemente de contención. La nueva depresión ocurrida en el lapso 1941-1946 fué motivada no tanto por la escasez de divisas sino por la imposibilidad determinada por los hechos de guerra que se vivían.

CUADRO N° 13

IMPORTACION DE AUTOMOTORES EN LA ARGENTINA

LAPSO 1920-1962

<u>Año</u>	<u>Total</u>	<u>Automóviles</u>		<u>vehículos de Transporte Colectivo y Carga</u>
		<u>Total</u>	<u>Parcial</u>	
1920-1924	<u>108.416</u>	<u>105.854</u>		<u>2.562</u>
1925-1929	<u>276.071</u>	<u>208.366</u>		<u>67.705</u>
1925			56.913	6.317
1926			49.986	5.286
1927			42.710	12.522
1928			51.667	20.055
1929			67.080	23.525
1930-1934	<u>100.872</u>	<u>70.343</u>		<u>30.529</u>
1930			34.920	13.787
1931			12.390	5.546
1932			3.278	1.971
1933			6.761	2.710
1934			10.994	6.515
1935-1939	<u>179.900</u>	<u>124.411</u>		<u>55.569</u>
1935			16.484	8.550

///

///				
1936			17.030	8.303
1937			30.731	15.505
1938			37.926	14.906
1939			22.240	8.305
1940-1944	<u>52.382</u>	<u>36.150</u>		<u>16.232</u>
1940			21.182	8.143
1941			10.822	4.902
1942			3.881	2.859
1943			170	322
1944			95	6
1945-1949	<u>133.472</u>	<u>48.125</u>		<u>35.354</u>
1945			95	153
1946			6.699	8.480
1947			30.738	49.495
1948			7.456	23.312
1949			3.137	3.914
1950-1954	<u>42.571</u>	<u>25.759</u>		<u>16.812</u>
1950			1.926	1.248
1951			15.619	4.478
1952			2.451	5.213
1953			2.603	3.690
1954			3.160	2.183
1955-1959	<u>101.722</u>	<u>45.715</u>		<u>56.007</u>
1955			5.778	4.504
1956			8.942	8.801
1957			11.120	36.067
1958			15.290	4.205
1959			4.585	2.430
1960	5.107	3.251		1.856
1961	4.925	2.872		2.053
1962	5.445	2.141		3.304

FUENTE: Panorama de la Economía Argentina - Diciembre de 1959, pág. 156

Cámara de Fabricantes de Automotores.

El Economista, Suplemento n° 669 25/5/63

///

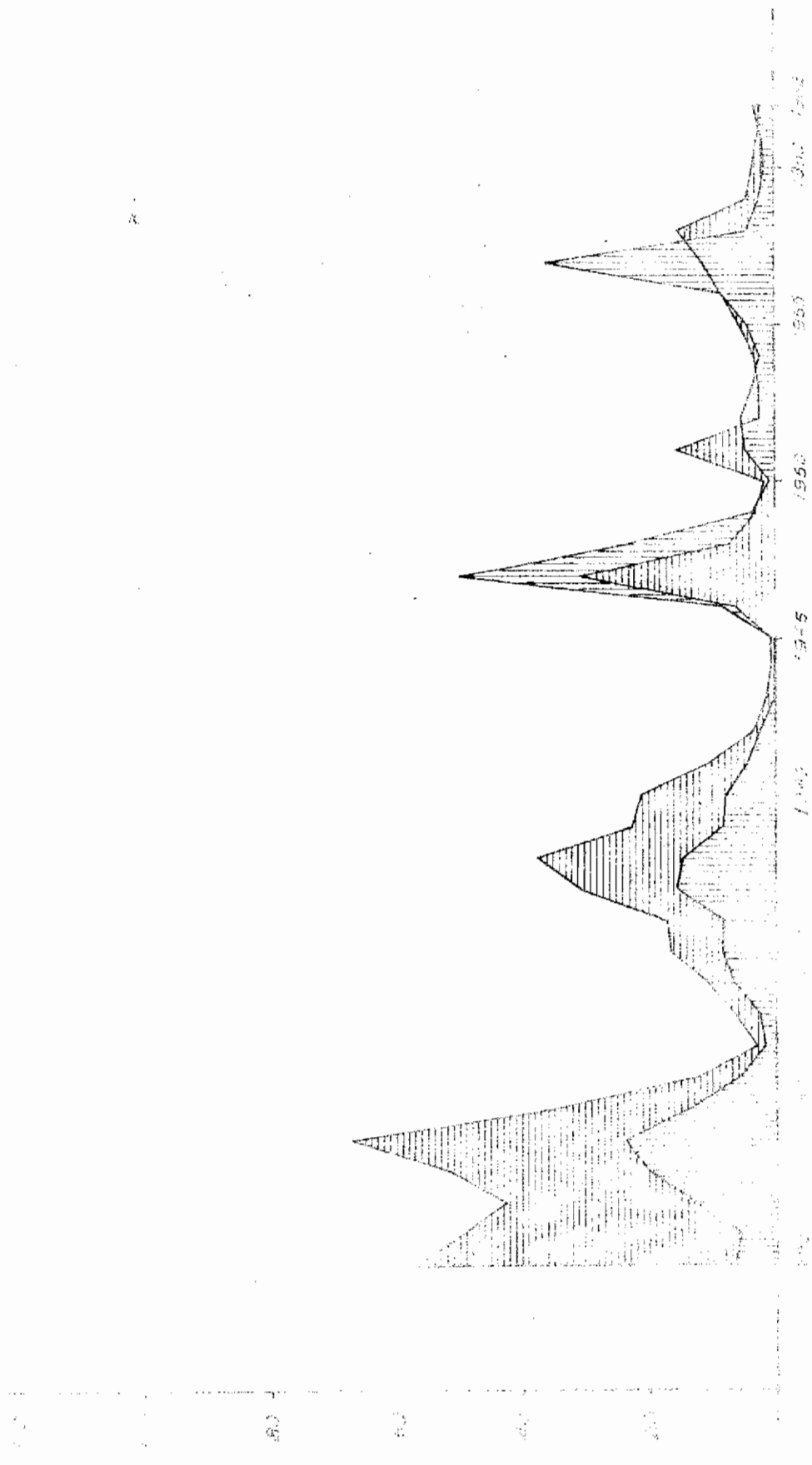
La posguerra determinó una relativa vuelta a las importaciones de automotores tras la cual se produjo la crisis de nuestra situación de divisas siendo el propio gobierno argentino quien se vió obligado a imponer severas medidas limitativas a la introducción o importación de aquellos. Dicha limitación ha asumido distintas formas ya sea desde la prohibición directa hasta el otorgamiento de permisos o cuotas y producida la revolución de septiembre de 1955, la relativa liberalización pero aplicando impuestos o recargos de diversa índole, la cual subsiste en la actualidad, en la que la importación presente números pequeños en lo referente a automotores armados.

El cuadro n° 13 muestra claramente pues que las importaciones han seguido la tendencia de la manifestación extrema del problema económico central de la economía argentina que comenzó a plantearse justamente en 1930 y que desde entonces pudo permanecer más o menos disimulada por la crisis económica mundial o por la guerra internacional pero que se puso finalmente en evidencia en 1949 cuando el Banco Central incurrió en cesación de pagos con el exterior. El problema ha continuado luego agudizándose para cuya solución se han ensayado diversas medidas entre las cuales, en lo que se refiere a la industria automotriz, se dictaron los conocidos decretos rectores de la creación de fábricas de vehículos con vistas precisamente a fundar una auténtica industria que elevará el nivel de vida con nuevas fuentes de trabajo, ahorrará divisas y aun las genere una vez que los productos puedan competir libremente en los mercados internacionales.

La posición de nuestro país en el marco de la Asociación Latinoamericana del Libre Comercio -A.L.A.L.C.- se muestra en el cuadro 15. Indudablemente que la comparación debe realizarse con el único de los restantes ocho países -son nueve en total- que componen el actual Mercado Común y que es Brasil. A fines de 1961 dicha nación superaba al nuestro en más del 30% en la tenencia general de vehículos. Igualmente la producción total de automotores que en la Argentina en 1962 disminuyó en lugar de aumentar con respec///

IMPORTACIONES DE AUTOMOTORES EN LA ARGENTINA  
EN EL PERIODO 1925-1962

MILES DE UNIDADES



1940-1945: HORIZONTAL  
1946-1955: DIAGONAL  
1956-1962: VERTICAL

ELABORADO POR EL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS  
Buenos Aires, 1963



///to a 1961, en Brasil seguía una tendencia ascendente. En el cuadro 16 se indican las cifras de producción de ambos países y la diferencia que sigue teniendo Brasil con respecto a Argentina. Los países que en la actualidad producen más vehículos que el Brasil son Estados Unidos, Alemania Occidental, Gran Bretaña, Francia, Japón, Italia, Canadá y Australia.

En el capítulo IV "Posibilidades en el Mercado Común Latinoamericano" volveremos sobre las posibilidades y perspectivas que ofrece al mismo nuestra industria automotriz tanto terminal como de partes y - el ensamble con la brasileña y las nacientes mexicanas, chilenas y colombiana.

CUADRO Nº 15

ARGENTINA Y LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DEL LIBRE COMERCIO A.L.A.L.C.

Hasta el presente Brasil, Argentina y México han instalado su propia industria automotriz y le siguen sus pasos con idéntica finalidad Chile y Colombia (46).

Según cifras tomadas, la existencia de vehículos automotores -con los reparos del caso respecto de nuestro país- son las siguientes (47):

País	Parque automotor	
Argentina	1.123.036	(a fines de 1961)
Brasil	1.549.762	(a fines de 1961)
Chile	135.300	(a fines de 1960)
Colombia	222.872	(a junio de 1962)
México	854.292	(a fines de 1961)
Paraguay	13.850	(a fines de 1961)
Perú	152.228	(a fines de 1961)
Uruguay	202.000	
Ecuador	26.410	(a fines de 1959)

(46) Visión, 17/5/63, s/Asociación Fábrica de Automotores del 5/6/63, pág.1/9.

(47) Asociación de Fábricas de Automotores.

Asociación Concesionarios de Automotores de la República Arg. Circular Nº 5, Estudios de Mercado.

Argentina. Circular nº 5, Estudios de Mercado.

Automobile Figures and Facts, Edelson 1963, pág. 28.

CUADRO N° 16  
PRODUCCION DE AUTOMOTORES - CIERRAS TOTALES COMPARATIVAS ENTRE  
BRASIL Y ARGENTINA

<u>Año</u>		<u>Brasil</u>	<u>Argentina</u>	<u>Diferencia</u>
		<u>(cantidad de unidades)</u>		
1957	Producción Nacional	30.700	15,635	15.065
1958	" "	61.129	27.834	33.295
1959	" "	96.243	32.952	63.291
1960	" "	133.078	89.338	43.740
1961	" "	145.674	136.123	9.486
1962	" "	<u>191.057</u>	<u>129.880</u>	<u>61.177</u>
		657.881	431.827	226.054
<u>1962</u>				
1°	Trimestre Prod. Nacional	38.302	34.526	3.776
2°	" " "	47.617	32.793	14.824
3°	" " "	52.468	30.945	21.523
4°	" " "	<u>52.670</u>	<u>31.616</u>	<u>21.054</u>
		191.057	129.880	61.177

El cuadro 17 muestra el empadronamiento mundial de vehículos automotores al 1° de enero de 1960 que publicó El Departamento De Comercio del Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica (48).

Según dicha información la producción de automóviles, camiones y ómnibus ascendió a más de 14.000.000 de unidades en el año - 1959, registrándose al 1 de enero de 1960 una existencia mundial de más de - 119.000.000 de automotores de los tres tipos generales.

La producción mundial de automotores --continúa-- totalizó 14.283.066 unidades en 1959 comparado con los 11.724.651 de 1958,///

(48) World Motor Vehicle Production And Registration 1959-60, Automotive And Transportation Equipement División, December 1960 - U.S. Government Printing office - Washington 25, D.C.

///que significa un incremento del 22 por ciento. Los Estados Unidos de Norteamérica, el mayor productor, incrementó su producción en un 30%, desde una fabricación de 5.135.106 a 6.688.531 unidades; Alemania Occidental, el segundo gran productor, aumentó en 18%, desde 1.495.256 a 1.767.585; Gran Bretaña 14% y Francia 14%.

Los automóviles, camiones y ómnibus, que registraban su paso por las carreteras del mundo sumaban en la fecha antes citada - 119.271.990, que fue de un 6% en más con relación a los 113.023.527 que se tenía empadronado al 1 de enero de 1959. En ese lapso el promedio de personas por vehículo descendió de 32,9 a 31,1. Los Estados Unidos continuaba encabezando - la lista de las naciones con el 60% del total de las tenencias mundiales de automotores. El hemisferio occidental registró por sí el 68% de las existencias. El incremento del 6% referido precedentemente fue comparativamente absorbido - por el hemisferio occidental ya que solamente los Estados Unidos registraron - un aumento del 4%, de un año al otro.

El aspecto particular que nos interesa es el - comparar el registro de personas por automóviles que acusaba entonces nuestro país con respecto a los otros grandes productores y los de economía similar que han dejado atrás al nuestro, en materia de necesidades cubiertas.

Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Alemania Occidental y Canadá como fuertes productores mundiales, acusan un índice de - 3,0; 10,4; 9,8; 14,6 y 4,6 habitantes por automóvil, respectivamente, pero resulta tanto más doloroso al comparar para ese entonces nuestro país con otros que como Australia, Brasil, Nueva Zelanda y Unión Sudafricana con estructuras agropecuarias semejantes a la Argentina, aumentaron notablemente sus existencias de automotores, con índices de 5,3; 136,3; 4,7 y 18,0 habitantes por automóvil, contra 53,2 que acusaba el nuestro, y para vehículos en general, 3,7; 65,1; 3,7 y 13,9 contra 27,7.

La CEPAL (Comisión Económica para América Lati-

///na) destaca para la Argentina en el año 1959 (49) una existencia de 19 unidades por cada 1.000 habitantes (52,6 habitantes por automóvil de pasajeros que es prácticamente la misma que la indicada por el Departamento de Comercio norteamericano). De la comparación con otros países con un ingreso similar, la Argentina debió tener 30 unidades por cada 1.000 habitantes en 1955 (33,3 habitantes por automóvil) cifra por cierto bastante lejana de la realidad, ya que todavía no se ha llegado a la misma.

Según la Cámara de Fabricantes de Automotores, el aporte de la producción nacional de automotores durante los años 1960 a 1962 contribuyó a mejorar el índice referido por la CEPAL (45).

El siguiente gráfico lo explica

EN UNIDADES

A fines de	Población (en millones de hab.)	Total	Automóviles	Camiones y util.	Vehíc. por c/1.000 hab.			Prom. hab. por vehíc.		
					Total	Aut.	Cam.	Total	Aut.	Cam.
1959	20,6	766,863	381.159	385.704	38	19	19	27	54	53
1960	21,0	856.201	411.494	444.707	41	20	21	24	50	47
1961	21,3	992.389	483.487	508.902	47	23	24	21	44	41
1962	21,6	1.112.116	562.154	559.562	53	26,6	26,4	19	38	38

Aún con producción propia, pues, nuestro país debe avanzar muy rápidamente para ponerse a la par de aquellos como Australia, - Canadá y Nueva Zelandia que hace ya tiempo cubren sus necesidades primordiales, no solamente reponiendo el parque como lo estamos haciendo en la actualidad, sino abordando el escalón inmediato superior, esto es, ampliando el número de los nuevos usuarios.

Al final del cuadro 17 se da el detalle de ///

(49) Informe preliminar sobre las industrias metalúrgicas, mecánicas y electro-mecánicas. Caracas, Mayo 1961. Pág. 180 Naciones Unidas. Consejo Económico y Social.

(45) C.A.F.A., pág. 10.

///las existencias de vehículos rodantes por las carreteras del mundo al 1° de enero de 1962 según la Automobile Manufacturers Association en su edición de 1963. Surgo de la misma que el registro mundial de vehículos automotores llegó a los 135 millones de unidades, distribuidos en 105, 29 y 1 millones para automóviles, camiones y omnibus, respectivamente. Se tenía así 22 habitantes por total de vehículos. El incremento en dos años fué del 12%. Según dicha publicación el 60,4 de los automóviles de pasajeros y 42,4% de los camiones existentes en el mundo a esa fecha se hallaban en los Estados Unidos.

El cuadro 19 muestra el parque automotor mundial del cual se infiere que en 1950 el mismo totalizaba 70 millones de unidades. En 1962 -1° de enero- ya cuenta con 135 millones. Los ocho países más motorizados totalizan 629 millones de habitantes y en los cuales el parque pasó de 62 a 114 millones de vehículos o sea un crecimiento del 84% que se reparte de la manera indicada en dicho cuadro.

Para el conjunto de los otros países representado por 2.300 millones de habitantes, la circulación pasó de 8.000.000 a 21 millones de vehículos, con un crecimiento del 162% (ciento sesenta y dos %).

Finalmente, de los cuadros 17 y 18 surge que desde 1940 hasta 1961 la existencia mundial de vehículos aumento de 46 a 135 millones de unidades, lo que significa un 193% motivado esencialmente por la puesta en marcha y luego el crecimiento continuo de la producción de países que hasta entonces no tenían más que un volumen de fabricación ínfimo o aun inexistente.

El cuadro 20 muestra la producción mundial de vehículos en los años 1950 y 1960, donde se aprecia el avance extraordinario de Alemania Occidental, Francia, Italia y Gran Bretaña que tradicionalmente fueron fuertes productores europeos de vehículos y que, repuestos del período impuesto por la segunda guerra mundial, recuperaron el sitio obtenido con años de bien ganado prestigio.

///

## CUADRO N° 17

EMPADRONAMIENTO MUNDIAL DE VEHICULOS AUTOMOTORES POR PAISES

AL 1° DE ENERO DE 1960

<u>zona y Pais</u>	<u>en miles</u> <u>Población</u>	<u>Promedio de habit.</u> <u>por automóvil de -</u> <u>pasajero</u>	<u>Total de vehículos</u>	<u>Automóviles</u> <u>de pasaje-</u> <u>ros</u>	<u>Camiones y</u> <u>autobuses</u>
ap.Total gen	<u>2,850.230</u>	<u>31,1</u>	<u>119.271.990</u>	<u>91.633.519</u>	<u>27.638.471</u>
Estados Unid.	<u>177.702</u>	<u>3,0</u>	<u>71.266.714</u>		
Territorios de E.UU. y Dopen					
Alencas	<u>3.262</u>	<u>8,9</u>	<u>450.863</u>		
Alaska	211	4,1	71.469		
Ameca Americana	21	308,8	201		
Islas de Guam	39	3,0	14.600		
Hawaii	613	3,3	214.062		
Puerto Rico	2.347	20,9	145.600		
Islas Virginia	31	8,4	4.931		
América del Norte					
Area del Caribe,					
Total	<u>79.086</u>	<u>17,1</u>	<u>6.196.750</u>		
Antigua	57	69,0	1.164		
Arhamas	133	17,8	9.334		
Bermudas	43	6,8	7.527		
Islandia Británica	85	110,7	1.390		
Indias Occident.					
Británicas:					
Barbados	235	34,5	8.200		
Jamaica	1.630	52,2	40.900		
Trinidad	789	25,3	40.714		
Canadá	17.442	4,6	4.933.727		
zona del Canal	56	4,8	12.045		
Puerto Rico	1.126	58,6	29.631		
Cuba	6.466	37,2	220.324		
Rep. Dominicana	2.894	306,4	16.783		
Dominica	65	255,9	575		
El Salvador	2.434	132,2	21.865		
Canadá	91	101,1	1.266		
Sadalupe	257	30,5	14.522		
Guatemala	3.546	153,6	32.169		
Haití	3.464	417,3	12.300		
Honduras	1.888	424,5	9.701		

///			
México	33.304	84,9	710.200
Artística	264	33,9	12.684
Antillas Neerlandesas:			
Aruba	57	7,7	7.410
Bonaire	4	13,3	300
Curaçao	128	11,4	13.860
Nicaragua	1.378	163,0	13.305
Rep. de Panamá	1.024	67,1	22.978
St. Kitts y Nevis	56	118,6	718
Santa Lucía	90	176,1	726
San Vicente	80	317,5	352
América del Sur			
Total	<u>135.923</u>	<u>96,5</u>	<u>2.745.606</u>
Rep. Argentina	20.614	53,2	743.528
Bolivia	3.416	239,0	38.536
Brasil	64.216	136,3	985.206
Guayana Británica	533	69,2	10.778
Chilo	7.465	121,6	135.300
Colombia	13.824	188,8	161.200
Ecuador	4.169	407,1	26.410
Islas Malvinas	2	14,8	245
Guayana Francesa	30	30,6	1.573
Paraguay	1.677	484,7	6.452
Perú	10.524	145,6	132.383
Guayana Holandesa	241	71,5	4.385
Uruguay	2.700	31,0	154.600
Venezuela	6.512	30,1	345.000
Europa, total	<u>323.592</u>	<u>16,7</u>	<u>24.722.626</u>
Austria	7.021	20,5	418.382
Azores	319	112,9	3.895
Bélgica	9.053	14,1	865.000
Dinamarca	4.515	12,8	502.941
Finlandia	4.376	27,3	225.622
Francia	44.970	9,8	5.976.313
Alemania Occidental	54.374	14,6	4.364.111
Gibraltar	26	7,4	4.100
Grecia	8.173	206,1	73.843
Islandia	169	11,9	20.256
Irlanda	2.846	18,4	203.481
Italia	49.055	29,8	2.089.997

///			
Luxemburgo	320	9,6	41.439
Italia	322	21,9	19.500
Mónaco	21	3,3	7.300
Holanda	11.136	22,3	713.000
Irlanda del Norte	1.402	12,2	150.000
Noruega	3.557	18,5	298.436
Portugal	9.052	59,2	205.695
España	29.894	127,6	379.848
Suecia	7.415	6,9	1.206.514
Suiza	5.235	12,2	484.084
Reino Unido	51.870	10,4	6.393.642
Yugoslavia	18.421	472,1	75.177
Zona Oriental Eu-			
ropea: total	<u>305.805</u>	<u>316,5</u>	<u>4.578.700</u>
Albania	1.507	753,5	5.000
Bulgaria	7.793	950,4	30.700
Checoslovaquia	13.564	94,9	232.700
Rumania Oriental	17.355	128,5	274.000
Hungría	9.917	508,6	55.700
Polonia y Danzing	28.783	383,8	188.000
Rumania	18.059	2.124,6	32.000
Rusia	208.827	363,2	3.760.000
Asia, total	<u>909.815</u>	<u>616,3</u>	<u>3.409.132</u>
Aden	148	25,0	7.623
Aleppo	---	---	8.362
Afganistán	13.000	4.333,3	9.000
Bahrein	143	36,9	6.179
Borneo Británico	149	76,2	9.800
Burmas Birmania	20.457	1.526,0	39.617
Cambodia	4.845	517,7	14.780
Ceylán	9.388	125,6	103.071
Chipro	549	22,5	30.800
Hong Kong	2.857	99,8	35.842
India	402.750	1.739,7	448.210
Rep. de Indonesia	89.600	1.197,6	131.253
Irán	20.149	197,6	141.507
Iraq	6.590	187,5	52.255
Israel	2.061	75,5	52.404
Japón	92.730	290,6	1.459.100
Jordania	1.636	292,1	9.600
Rep. de Corea	22.866	1.884,6	30.005
Laos	1.690	439,1	4.652



Líbano	1.550	41,0	45.518
Macao	207	388,4	745
Federación Malaya	6.279	74,2	113.441
Pakistán	86.823	1.813,0	74.303
Filipinas	24.718	293,8	160.368
Sarawak	655	837,6	1.274
Arabia Saudita	6.046	174,6	79.600
Singapur	1.582	25,9	75.398
Tailandia	21.881	500,5	80.790
Formosa	10.232	1.739,5	17.089
Turquía	26.881	689,3	87.000
Siria	4.283	283,2	26.487
Viet Nam	26.800	1.772,0	52.678
<b>Zona Asiática Ori- ental, total</b>			
	<b>669.000</b>	<b>21.934,4</b>	<b>207.500</b>
<b>China Continen- tal</b>			
	<b>669.000</b>	<b>21.934,4</b>	<b>207.500</b>
<b>Oceanía, total</b>			
	<b>13.654</b>	<b>5,8</b>	<b>3.285.117</b>
Australia	9.846	5,3	2.648.211
Nueva Caledonia	69	11,6	8.992
Nueva Guinea	1.341	253,0	7.000
Nueva Zelanda	2.331	4,7	620.694
Territorio de Trust	67	527,6	220
<b>Africa, total</b>	<b>232.391</b>	<b>96,5</b>	<b>2.408.982</b>
Argelia	10.265	64,2	237.500
Angola	4.508	168,1	37.786
Kenya	6.450	179,0	68.332
Tanganika	9.076	632,3	32.067
Uganda	6.517	366,1	29.349
Somalia Británica	650	1.450,9	1.185
Gambia	290	439,4	1.892
Sierra Leona	2.120	413,0	8.777
Camorún	3.187	448,9	21.500
Islas Canarias	697	116,2	10.600
Islas Cabo Verde	192	872,7	332
Congo	13.559	339,0	62.600
Egipto	24.781	283,0	87.533
Etiopía	20.000	1.456,6	22.038
<b>Africa Occid. Franc.</b>			
Francia	4.958	550,9	25.000
Somalia Francesa	69	43,1	2.000
Africa Occid. Franc.	19.290	521,4	90.600

///			
Ghana	4.911	279,2	35.997
Guinea	2.800	544,9	10.657
Liberia	1.250	386,4	4.795
Libia	1.153	80,9	21.636
Malagasy	5.184	289,3	37.083
Mauritania	603	72,7	10.800
Moroco	10.330	88,2	158.997
Mozambique	6.234	347,4	33.063
Nigeria	33.663	1.058,0	56.219
Nisalandia	2.770	506	10.080
Islas Reunión	315	46,3	9.400
Rhodesia	5.220	49,6	140.561
San Tomás y Príncipe	62	459,3	257
Seychelos	42	200,0	271
Somalia	1.330	509,4	6.539
Sudán	11.390	1.109,1	23.479
Tanger(con Morocco)			
Túnez	3.852	93,9	61.540
Unión Sudafricana	14.673	18,0	1.048.542

Sin datos de: Estonia, Letonia, Lituania, Corea del Norte, Mongolia, Tibet y Norte de Viet-Nam.

#### RESUMEN DEL EMPADRONAMIENTO

<u>Areas</u>	<u>Total de Vehículos</u>	<u>Automóviles de pasajeros</u>	<u>Camiones</u>	<u>Omnibus</u>
América	80.659.933	65.705.974	14.526.966	426.993
Europa	29.301.326	20.385.422	8.619.131	296.773
Asia	3.616.632	1.506.714	1.942.655	167.263
Oceanía	3.285.117	2.370.450	911.702	2.965
Africa	2.408.982	1.664.959	709.884	34.139
Total	<u>119.271.990</u>	<u>91.633.519</u>	<u>26.710.338</u>	<u>928.133</u>

#### AL AÑO 1961 (31/12)

Total	134.985.055	104.720.996	29.067.433	1.196.622	2.980.261.117
					Por vehículo 22

FUENTE: Road-User And Property Taxes. On Selected Motor Vehicles. 1960. United States Department Of Commerce. Bureau Of Public Roads. Sep. 1960. U.S. Government Printing Automobile Facts And Figures. 1963. Edition Automobile Manufacturers Association Inc. 320 New Center Building. Detroit Michigan, Washington 1710, H Strech, N.Y.

CUADRO N° 18EXISTENCIA MUNDIAL DE VEHICULOS EN VARIOS AÑOS

<u>al 31 de diciembre de</u>	<u>Total</u>	<u>Automóviles de pasa-</u> <u>jeros</u>	<u>Camiones y Omni-</u> <u>bus</u>
1940	46.158.091	37.184.199	8.973.892
1957	108.314.852	82.663.629	25.651.223
1958	111.912.841	86.139.565	25.773.276

FUENTE: Automobile Facts And Figures.

## CUADRO N° 19

## EL PARQUE AUTOMOTOR MUNDIAL

País	Número habitantes millones	Vehículos		Hab. Mill.	Aumento
		Fines 1950	Fines 1961		
Estados Unidos	175	48.057.945	75.876.449	185	57%
Gran Bretaña	52	3.230.530	7.747.000	52	139%
Francia	45	2.421.000	8.725.233	45	260%
Alemania Occidental	52	984.082	6.094.100	55	519%
Canadá	17	2.537.000	5.406.140	18	113%
URSS	200	2.580.000	3.983.000	214	54%
Australia	10	1.358.131	2.965.752	10	117%
Italia	49	581.000	2.942.926	50	406%
	600	61.749.688	113.740.600	629	84%
Parque Total mundial		70.000.000	134.985.055	2.980	

PRODUCCION DE AUTOMOTORES EN VARIOS PAISES - CIFRAS TOTALES COMPARATIVAS  
ENTRE 1961 y 1962

	1961	1962	Diferencia	
Estados Unidos	6.652.900	8.197.200	1.544.300	(Positivo)
Alemania	2.148.300	2.428.000	278.700	( " )
Reino Unido	1.464.100	1.655.000	190.900	( " )
Francia	1.244.300	1.536.800	292.500	( " )
Japón	813.900	891.400	167.500	( " )
Italia	759.100	951.200	192.100	( " )
Canadá	390.400	508.700	118.300	( " )
Australia	177.800	243.800	66.000	( " )
Brasil	145.674	191.057	45.383	( " )
Suecia	133.200	150.700	17.500	( " )
<u>Argentina</u>	136.188	129.880	- 6.308	(Negativo)
España	76.000	94.700	18.700	(Positivo)
Holanda	18.600	29.400	10.800	( " )

Dentro del conjunto, la Argentina fué el único país que, lejos de aumentar su producción de automotores en 1962 la disminuyó, comparación que resulta tanto más elocuente con países que, como Australia y Brasil, de economías similares a la nuestra, han expandido en más del 35% de un año al otro sus respectivas producciones.

FUENTE: Asociación de Fábricas de Automotores. Asociación Concesionarios de Automotores, Boletín n° 5. El Avisador Mercantil, 29/4/61. Automobile Facts and Figures, Edición 1963, Washington, páginas 26/28.

VALORES EN %

USA	76,16
VALORES EN %	
GRAN BRETAÑA	7,47
U.R.S.S.	5,81
CANADA	3,72
FRANCIA	3,40
ALEMANIA OCCID.	2,91
ITALIA	1,22

VARIOS 0,67

JAPON 2,68

AÑO 1960  
16000 000 UNIDADES

VALORES EN %

USA	47,32
VALORES EN %	
ALEMANIA OCCID.	12,95
GRAN BRETAÑA	11,67
FRANCIA	8,88
ITALIA	4,10
U.R.S.S.	3,54
JAPON	3,16
CANADA	2,87
VARIOS	2,20

/// El cuadro 21 muestra la evolución de la capacidad de carga del transporte automotor en la Argentina, en 1946, 1948, 1954 y - 1959. En 1954, de la capacidad total de 850.000 toneladas, solamente el 20% co rrespondería a camiones pesados. Según estudios de la Oficina de FIAT en 1959 de los 310,2 miles de vehículos antes para el transporte de carga solamente - 7.974 eran automotores de 7 a 15 toneladas y considerando los de 4 a 6 tonela das la cifra se elevaba a 35.301 -menor on 8.000 unidades a la consignada por CEPAL en su estudio sobre la República Argentina, para 1954.

Las características de las unidades de carga en uso nos muestran las siguientes clasificaciones así:

- a) por tipo de carrocería
- b) por capacidad de carga
- c) donde desarrolla la tarea.

La clasificación indicada en c) es aplicable a nuestro país, de acuerdo a la región de uso del automotor.

Las 310.244 unidades del cuadro, atendiendo a - las clasificaciones antes indicadas son:

a) por tipo de carrocería:

<u>tipo</u>	<u>unidades</u>	<u>%</u>
1) caja abierta	203.949	65,7
2) caja cerrada(furgonos)	53.766	17,3
3)playa	30.393	9,8
4) volcador	10.316	3,3
5) tanque	3.366	1,1
6) jaula	1.694	0,5
7) especiales	2.983	1,0
8) sin determinar	<u>4.077</u>	<u>1,3</u>
	310.244	100,0

b) por capacidad de carga:

///

///	1) hasta $\frac{1}{2}$ tn.	85.598	28,0
	2) de $\frac{1}{2}$ hasta 1 tn.	42.691	13,8
	3) de 1 hasta 2 tn.	78.655	25,3
	4) de 2 hasta 4 tn.	67.999	21,9
	5) de 4 hasta 6 tn.	27.327	8,7
	6) de 6 hasta 10 tn.	5.901	1,8
	7) de 10 hasta 15 tn.	851	0,2
	8) de 15 tn. y más	<u>1.222</u>	<u>0,3</u>
		310.244	100,0

## c) por zonas de servicio:

1) Urbanas	122,4	39,5
2) Suburbanas	156,3	18,1
3) Urb. y Suburbanas	<u>74,8</u>	<u>24,1</u>
Corta distancia	253,5	81,7
4) Jurisd. provinc.	42,3	13,6
5) Interprovincial	7,1	2,3
6) Internacional	<u>0,3</u>	<u>0,1</u>
Larga distancia	49,7	16,0
7) sin determinar	7,0	2,3
Total	310,2	100,0

Del total de camiones existentes en el año 1954, correspondían, según CEPAL, al transporte privado 155.000 unidades y al de servicios públicos 56.000.

En la evolución del transporte automotor -dice CEPAL- especialmente el de cargas, se distinguen cuatro períodos de características distintas y vinculados a la influencia que sobre él han ejercido el desarrollo de las carreteras, las dificultades ocasionadas por la guerra y la inestabilidad y posterior deterioro del transporte ferroviario. ///

/// En el primer período -que se extiende desde el término de la crisis de los años treinta hasta el comienzo de la segunda guerra mundial- se expandió fuertemente este transporte motivado por la creación de la red caminera y comenzó a competir con el ferrocarril.

Este hecho llevó a dictar en 1937 la ley 12.346 llamada de coordinación de transporte y destinada a aliviar la situación de las empresas ferroviarias de la competencia del automotor. En 1940 se llega con un tráfico de 1.700 millones de toneladas kilómetros y un parque con una capacidad de 200.000 toneladas.

Durante la guerra la demanda general de transporte de carga aumentó y también creció el tráfico automotor, aunque en forma restringida e irregular por la imposibilidad práctica de ampliar el parque de vehículos debido a la falta de importaciones y, además, por las restricciones en el consumo de combustibles. Entre 1938 y 1945 la capacidad de carga ofrecida por los camiones aumentó en 47% y el tráfico en un 50%, llegando a totalizar 2.100 millones de toneladas-kilómetro.

Terminada la guerra se inició un fuerte auge del transporte automotor de cargas que duró hasta 1950. La incapacidad del transporte ferroviario y del cabotaje fluvial para hacer frente a la demanda adicional surgida en la posguerra, favoreció la expansión del tráfico automotor. Se originó así una serie de tráficos a larga distancia y se desarrolló el transporte de cereales y oleaginosos a puertos de embarque y el transporte de ganado a larga distancia. En 1954-55 estos tráficos ascendían a 2.700 millones de toneladas-kilómetro. Este desarrollo fué, sin embargo, uno de los factores principales del deterioro de la red de carreteras, pues la carga por eje de los vehículos que en ellos se utilizan hace soportar a los caminos un tránsito excesivamente pesado.

El cuarto período se inicia en la década de los años cincuenta. Si bien el tráfico sigue creciendo su ritmo de aumento disminu



///yo con respecto al período 1946-1949. Se había llegado ya a un punto de evolución tal que la capacidad ofrecida y concentrada en determinadas zonas del país y que en general actuaba sobre las mismas rutas servidas por el ferrocarril y el cabotaje, no permitía una fácil expansión del tráfico automotor. Nació así una competencia dentro del transporte automotor mismo que indujo a reglamentarlo mediante una serie de medidas tanto en el orden nacional como el provincial, especialmente en la Provincia de Buenos Aires.

La continua defeción del ferrocarril sin embargo, que hacía suponer en 1958-59 que el transporte automotor de cargas hubiera alcanzado un máximo relativo en su posibilidad de expansión en los tráficos a larga distancia y en menor medida en los de media distancia, ha hecho que en los últimos tiempos se piense en proceder a estudiar la verdadera capacidad de absorción de los vehículos de carga. La reciente incorporación de 500.000 libras esterlinas en la firma SIAM DI TELLA automotores por una firma inglesa para fabricar camiones de alto porte así lo dan a entender, es decir, que resulta factible su fabricación en el país.

En el cuadro 21 se indican el tráfico automotor de cargas que nos da CEPAL, Banco Central de la República y estudios propios en colaboración con la Confederación Argentina de Transporte Automotor de Carga.

CUADRO N° 21

EVOLUCION DE LA CAPACIDAD DE CARGA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS (Arg.)

	<u>1946</u>	<u>1948</u>	<u>1954</u>	<u>1959</u>
<u>Vehículos de menos de 6 tn.</u>				
Capacidad total (mil tn.)	247	390	450	743
Número de unidades (miles)	107	143	168	275
Capacidad media por unidad (tn.)	2,3	2,7	2,7	2,7
<u>Vehículos de más de 6 tn.</u>				
Capacidad total (mil tn.)	47	180	400	287
Número de unidades (miles)	4,9	23	43	35
Capacidad media por unidad (tn.)	9,7	7,8	9,3	8,21
<u>Total Parque automotor</u>				
Capacidad total (mil tn.)	296	570	850	1030
Número de unidades (miles)	113	166	211	310
Capacidad media por unidad (tn.)	2,6	3,4	4,0	3,32

## CUADRO N° 22

TRAFICO AUTOMOTOR DE CARGAS EN VARIOS AÑOS

<u>Año</u>	<u>Capacidad total</u> <u>(miles de toneladas)</u>	<u>Tráfico (millones</u> <u>de tn-km)</u>	<u>Indico</u> <u>(1950 = 100)</u>
1938	170	1.400	16
1939	185	1.600	19
1940	200	1.700	20
1941	220	2.000	23
1942	235	2.100	24
1943	250	2.300	27
1944	260	2.300	27
1945	250	2.100	24
1946	295	3.100	36
1947	465	5.100	59
1948	570	6.800	78
1949	730	8.400	98
1950	750	8.600	100
1951	770	9.200	107
1952	790	9.400	109
1953	840	10.000	116
1954	850	10.500	122
1955	860	10.700	125
1956	900 (a)	11.000 (b)	128
1957	1.000 (a)	11.300 (b)	131
1958	1.020 (a)	11.500 (b)	133
1962	1.060	12.500	145

Fuente: CEPAL - El desarrollo Económico de la Arg. Parte 2, hojas 129/30.

(a) Banco Industrial de la República Argentina. La industria Automotriz. Análisis de Mercado. Enero 1960, pág. 20. (b) estimaciones sobre invest. propias en Confederación Arg. Transp. Automotor de Cargas de Camioneros.

Evolución y Desarrollo del Mercado Automotor en Argentina. 1960 INDUSTRIAS FIAT Oficina de Estudios Económicos, página 77 y siguientes.

II c) Funcionamiento de las empresas a través de sus índices más representati-  
vos.

En este acápite nos proponemos efectuar un análisis de la industria automotriz final a través de los índices que surgen de sus balances públicos.

Cabe señalar que al estudiar un determinado sector como el que nos ocupa, debemos previamente dejar de lado los valores denominados "normales" en la técnica de la comparación, ya que en su fondo, lo "normal" carece de significado. Lo que nos interesa conocer o poseer es el concepto de lo que es habitual o común en cada industria, en el presente, ya que la evolución de los negocios hace que lo que en la actualidad sea normal, no lo haya sido en el pasado ni lo sea en el futuro.

En consecuencia, y dado que la industria automotriz como tal, como se expresa en el presente trabajo, tiene vivencia a partir de su estructuración legal y técnica en las postrimerías del año 1959 hacia adelante, los respectivos coeficientes que nos detendremos a considerar abarcan el período que comienza en ese año.

Según expresa la técnica los coeficientes los dividimos en estáticos y dinámicos. Los primeros se calculan comparando entre sí cifras tomadas del estado de activo y pasivo, y dado que ellos reflejan la situación de la empresa (o empresas que componen un sector) a un momento determinado, tales coeficientes son el resultado de valores que han permanecido iguales en un momento. Los coeficientes dinámicos por su parte están formados por todos aquellos en que las cifras de las ventas se compara con uno de los rubros o cuentas de balance o estado de activo y pasivo.

Los tres coeficientes estáticos que veremos son el de "liquidez", de "endeudamiento", y de "inmovilización". Los dinámicos corresponden a las relaciones existentes entre las ventas netas y el activo circulante, exigible, fijo más activos no corrientes y el de responsabilidad neta.

El coeficiente de liquidez -al decir de Wall ///

///Alexander y Duning Raymond W en su obra Interpretación de Balances, Ediciones Contabilidad Moderna, Marzo de 1952 pág. 163 y siguientes- indica la cantidad de pesos de activo corriente de que se dispone, por cada peso de pasivo a corto plazo. Cuanto más alto es este coeficiente, tanto más libre está el activo corriente de compromisos hacia terceros acreedores y tanto más seguros pueden sentirse éstos, a su vez, de obtener completa y rápidamente el pago de sus créditos.

El otro coeficiente estático que se halla en identidad de importancia con el de liquidez es el de endeudamiento. Expresa la relación existente entre el capital propio del empresario y el capital provisto por terceros acreedores. El capital total con el cual se desenvuelven las operaciones de toda empresa comercial está constituido por su propia inversión y por el capital invertido más o menos temporariamente por los acreedores, el cual se halla representado por el pasivo. La proporción existente entre el capital propio y el ajeno mide la presión del pasivo. Cuanto más alto sea el coeficiente tanto menor será la presión de las deudas y la dependencia del negocio de la obtención de préstamos.

El tercer coeficiente estático que veremos es el de la responsabilidad neta sobre activo fijo o de uso más activos no corrientes. Expresa la proporción existente entre el capital propio y el monto invertido en bienes de lenta realización y bajo valor de liquidación. La planta y otros activos no corrientes deben ser financiados en primer término por el capital del empresario. Cuanto más elevado es el coeficiente, tanto más líquida se mantiene la responsabilidad neta y ofrece por lo tanto una más efectiva proporción a los acreedores en caso de liquidación.

El coeficiente resultante de la división de las ventas netas y el de créditos (cuentas y documentos a cobrar) expresa la relación entre las operaciones realizadas y el residuo remanente de cuentas a cobrar, lo que representa las ventas no cobradas del ejercicio. Cuanto mayor es la relación entre las ventas y las cuentas a cobrar tanto mayor es la proporción de las ventas que han sido cobradas y mejor es la liquidez de los cré///

///ditos que forman el activo antes denominado de exigibilidad. A la inversa cuanto menor es el coeficiente mayor es la probabilidad de que existan deficientes sistemas de cobranzas y deudores morosos e incobrables.

El coeficiente que surge de la relación entre ventas y existencias (también denominado de rotación) si bien no es en si mismo representativo de la verdadera circulación de los bienes de cambio, constituye una forma de medición bastante exacta de las variaciones de la misma a través de los ejercicios. La capacidad comercial de la empresa puede ser medida en forma bastante aproximada por la cantidad de ventas realizadas por cada unidad de mercadería en existencia. Cuanto mayor sea esta relación mayor también será la capacidad comercial así como la posibilidad de obtener altos valores de liquidación de existencia.

El coeficiente determinado por la relación ventas sobre bienes de usos indica la productividad del activo fijo expresando la relación existente entre el volumen de ventas y el dinero invertido en inmobilizaciones. El capital se invierte normalmente en plantas y equipos y demás inmobilizaciones afines con el propósito de fabricar o distribuir. La justificación de estas inversiones radica en que las mismas produzcan un cierto volumen de ventas. El aumento o disminución del coeficiente indica si las inversiones realizadas han sido más o menos convenientes y si aumente o disminuye la eficiencia de las mismas.

El coeficiente determinado por la relación ventas sobre responsabilidad neta refleja la productividad del capital invertido por los empresarios. El capital que se invierte en una empresa lleva por objeto la obtención de utilidades. El cumplimiento de dicho propósito depende principalmente de que la inversión se mantenga razonablemente activa y el coeficiente que nos ocupa constituye una forma de medición bastante satisfactoria de dicha actividad. Si el coeficiente crece a través de los ejercicios los fondos invertidos acrecen su actividad y probablemente están más provechosamente invertidos, a menos que el nivel del mismo crezca tanto que indique una excesiva aceleración de la empresa, o sea que se encuentra procurando financiar ///

///una cantidad de operaciones excesivas en relación con lo que le permite su capital propio.

Para el estudio de las relaciones hemos adoptado tres criterios que son: a) la consolidación de los balances de empresas finales; b) la obtención del promedio modal resultante de la confección de una planilla de selección modal y c) la mediana resultante de las planillas selección modal. La suma de estos tres coeficientes se dividió aritméticamente por igual cantidad tomándose este valor como representativo de cada uno de los coeficientes que hemos estudiado.

Para el lapso comprendido por el primer año de aplicación del régimen integral de la industria automotriz (1959/60) se dan los valores medios resultantes de los balances estudiados ya que la producción máxima de 1959 está dada por una única empresa y por lo tanto no cubre el integral propósito que nos hemos propuesto y es el de dar una muestra de la industria tomada en sus valores conjuntos, es decir empresas grandes, medianas y pequeñas.

El siguiente cuadro comparativo nos exhibe tal comparación:

<u>Indices</u>	<u>Años 1959/60 (En %)</u>	<u>Año 1961</u>	<u>Año 1962</u>
1) Liquidez	102	107	96
2) Endeudamiento	41	50	38
3) Inmovilización o sea Respons.Neta sobre - Activo fijo y activo no corriente.	84	106	89
4) Ventas netas sobre - créditos (cuentas y documentos a cobrar)	589	1099	1039
5) Ventas netas sobre bienes de cambio (rotación)	257	302	369
6) Ventas netas sobre bienes de uso	202	297	383
7) Ventas netas sobre responsabilidad neta	277	302	494

El análisis comparativo y relacionado con actividades metalúrgicas nos dice: ///

///

1) El índice de liquidez que se considera óptimo se halla en el 200 por ciento. La rama automotriz pues dista un tanto de lo - que consideramos -tomando aquello que denominamos óptimo- de hallarse en dicha situación. La tendencia -que es lo que nos interesa a través de los sucesivos años de desarrollo de la actividad- mostró un avance entre el primer - año y el segundo de actividad, en el sentido de mejoría pero decreció en 1962. Ello se debió estimamos, a las consecuencias derivadas de un uso un tanto desmedido del crédito a corto plazo en 1961 y que en 1962 todavía se hizo sentir en forma tal que influyó en los estados contables respectivos. Tal crédito, como veremos más adelante al estudiar el efecto de la creación de nuevas plantas sobre el mercado de capitales nacionales, se utilizó en gran medida para financiar ventas provocando el encauzamiento de los capitales genuinos no hacia la bolsa y los Bancos, destinatarios naturales de los mismos, sino hacia esta actividad, influyendo desfavorablemente en tal mercado.

2) El índice de endeudamiento típico se halla en el orden del 150 por ciento. En la actividad que nos ocupa, tampoco éste índice se estima aceptable. Ascendió entre 1959/60 y 1961 con motivo de la mayor incorporación de bienes propios aportado al patrimonio de las empresas ante las exigencias contenidas en los decretos 3871 y 6567. Tratándose no obstante de un aporte compartido en cierta magnitud por bienes de las empresas y proveedores así como del sistema bancario, no significando por ello un aumento substancial del coeficiente. El deterioro de este coeficiente registrado en 1962 tiene su explicación, a nuestro juicio, en los mismos motivos que determinaron igual el deterioro en el coeficiente de liquidez.

3) El coeficiente determinado por la relación responsabilidad neta y activo fijo más activos no corrientes, en su aspecto típico se halla en el orden del 250 por ciento. Cabe señalar que la actividad en estudio tampoco se halla en situación ponderable. Desde el primer año tuvo una tendencia a mejorar, dado el notable impulso de las ventas que se produjo en el período disminuyendo luego. El hecho de que la situación no sea líquida o, en otras palabras que no exista una adecuada protección para los acreedo//

///res en caso de liquidación, significa indudablemente que se han efectuado inversiones no del todo adecuadas como por ejemplo grandes prensas de estampa do de carrocerías cuando lo ideal es el complementamiento inter-empresario. Quiere decir que si una empresa la tiene y puede realizar el trabajo para las otras, el costo disminuirá como consecuencia de la especialización y grado de aprovechamiento de la capacidad instalada, que no ocurre si todos poseen un bien cuya utilización es limitada y que debe absorber amortizaciones, gastos de mantenimiento y depreciación por obsolescencia con el lógico recargo al costo y consecuentemente al precio del producto final. Se estima pues que la inversión habida se halla a través del período en estudio, bastante inmovilizada.

4) El índice de cobranzas, es su aspecto típico se halla en 950 por ciento. Este coeficiente se halla en la actividad en estudio en un grado envidiable.

Surge de la relación ventas netas, créditos (documentos y cuentas a cobras) y vemos que desde 1959 en adelante ha ascendido rápidamente decreciendo también el año 1962. Tal situación que hemos manifestado es buena se debe a que las ventas se realizaron con alto margen de seguridad de cobranzas. Como nos hemos hallado en este período con una demanda sostenida de reposición y aun de nueva demanda, no solamente se han pagado sobrepuestos por las unidades "cero kilómetro" de ciertas marcas sino que una buena proporción las ventas se efectuaron íntegramente al contado. No ha habido pues de parte de las empresas vendedoras problemas mayores de cobranzas. Las firmas distribuidoras o concesionarias de los vehículos se encargaron de la comercialización, lo que se halla casi desvinculada de las empresas fabricantes y por ende de sus estados contables. No surge tampoco que las empresas elaboradoras hayan enajenado sus créditos o endosado sus cuentas sin que aparezca ello en el pasivo con lo que se desvirtuaría este excelente coeficiente de cobranzas.

5) El coeficiente determinado por la relación ventas netas bienes de cambio nos indica la unidad de medida de la habilidad co/



///mercial y la rapidez de operación del negocio. Su valor típico se halla, generalmente en el orden del 500 por ciento. Evidentemente que para la actividad automotriz no podemos tomar, como ya dijéramos al principio de este punto, estrictamente como lógico todos los coeficientes que en otras ramas se reputan necesarios. El hecho de que este coeficiente se haya incrementado a través del período en estudio es un signo alentador. El automóvil por su condición de bien de consumo durable y el camión como bien de capital no son elementos o mercancías de fácil venta o reposición. Su rotación de ventas es un tanto más lenta que los otros bienes comunes y por ende no podemos decir que no se halla la que nos ocupa en un orden aceptable. Cabe señalar que según verificaciones efectuadas entre las entidades que agrupan a los vendedores de automotores, es menor en la actualidad el tiempo de comercialización de los vehículos; esto significa que ha mejorado el tiempo que media entre el pedido del comprador y el de entrega de fábrica, con el consiguiente mejoramiento de la rotación de existencias, menor inmovilización de capital por parte de los concesionarios y mayor satisfacción del adquirente al contar con su unidad prácticamente de inmediato sin necesidad de abonar señal -inmovilización de capital- por tiempos no determinados.

6) El coeficiente denominado de productividad de los bienes de uso y que se determina por la relación ventas/ bienes de uso, en su valor típico se encuentra en el orden del 1.000 por ciento. En este aspecto evidentemente la actividad automotriz se halla en situación bastante incómoda. Si bien el coeficiente ha mejorado a través del período en estudio, la productividad del capital invertido en bienes de uso es inadecuada. Si bien podemos hacer para con este índice la misma salvedad que efectuáramos anteriormente para otros, surge nítido que no habido una razonable productividad de los bienes de uso y que las ventas señalan guarismos comparativamente inferiores respecto de otras actividades. Es de esperar que en un futuro, tales inversiones rindan montos más adecuados con la consiguiente mejoría del coeficiente que nos ocupa.

7) El índice de productividad del patrimonio///

15

///se determina por la relación ventas netas/ responsabilidad neta, que en su valor típico se halla en el orden del 400 por ciento. Se halla conectada con los restantes índices en general por lo cual la mejora o el deterioro de los mismos lo afectan directamente. En el caso que nos ocupa, estimamos que las - empresas han acudido en exceso durante el año 1961 y que se refleja todavía - en 1962, al uso del crédito para financiar ventas y formar sus capitales pro- vocando un cierto "aceleramiento" (Overtrading) y en sus propios estados se - muestra a través del índice de endeudamiento, que correlativamente exhibe va- lores por debajo de los que generalmente se aceptan como normales en los estu- dios de índices.

## II a) EFECTOS DEL ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS PLANTAS SOBRE:

### 1) MERCADO DEL TRABAJO

El mercado del trabajo se halla directamente afectado al permitirse la radicación de nuevas industrias. Nuestro país, como receptor de estas corrientes de inversión de capitales se halla aún luchando con tres problemas derivados del:

- a) bajo ingreso per cápita
- b) irregular distribución de los ingresos, principalmente en el sector asalariado con una tendencia a la emigración de la mano de obra técnica que busca en el exterior campo más amplio a su inquietud de progreso;
- c) una ocupación mal orientada de la mano de obra.

Todo ello ha incidido para que las autoridades, al dictar leyes de fomento de las radicaciones de capital y técnicas extranjeras, busquen, esencialmente, la elevación del nivel de vida de la población. A esta orientación tampoco ha escapado nuestro país.

El factor económico trabajo, pues, gravita decididamente en las manifestaciones de tipo industrial, a la que no puede substraerse la actividad automotriz.

En nuestro país encontramos los dos períodos clásicos de la manifestación de tal actividad que son:

- 1) período previo a la instalación de las plantas productoras de vehículos o sea el de armado solamente;
- 2) período de la integración automotriz.

Si bien la división no es diferenciable claramente ya que desde el año 1951 se fabricaban ciertos tipos de vehículos -ver capítulo II b)- en el aspecto mano de obra sí resulta visible ya que por su condición de alta especialización requiere un aprendizaje cuidadoso tanto en lo teórico como en lo práctico. Autoar, Dinfia, Mercedes Benz y finalmente Industrias Kaiser fueron las firmas iniciadoras de esta demanda de mano de obra calificada y constituyeron verdaderas escuelas de capacitación de nuestros técnicos, en materia fabril.

///

Hasta el año 1959 se conocían y se estimaban los trabajos de alta precisión de la industria auxiliar y de partes -repuestos- que permitieron continuar con el parque envejecido de que se disponía. Pero es a partir de entonces que puede hablarse con propiedad de industria automotriz como complejo fabril, ya que la pequeña producción habida hasta esos momentos -según se vé en el capítulo II b)- apenas si llegó a constituir el 15% de todo lo lanzado al mercado hasta el 31 de diciembre de 1962, es decir en un lapso de once años.

Como decíamos precedentemente, tenía importancia - hasta entonces la actividad de la industria auxiliar y de las organizaciones dedicadas a la comercialización de los vehículos de marcas americanas y europeas que circulaban a lo ancho y a lo largo de todo el territorio nacional. La Ford Motor Argentina, subsidiaria de la Ford Motor Co. norteamericana, por ejemplo, instaló en el país -Buenos Aires, año 1914- su primera sucursal en el extranjero. En 1922 se constituyó también en Buenos Aires la primera planta de montaje de América Latina perteneciente a la Ford Motor que ya para 1930 contaba con 500 concesionarios en el país desde la Quiaca hasta la Patagonia. Al pedir esta empresa su incorporación al ámbito nacional esta vez como fabricante integral de automotores, en el año 1959, manifestó tener 5.500 personas empleadas a su servicio a ese momento, entre mujeres y hombres.

Considerando que para entonces, -ya estaban afincados en el país representantes de marcas tales como Chevrolet- sin descartar - Ford, principal marca con casi el 40% sobre las existencias de origen norteamericano, Plymouth, Dodge y Lincoln que constituían en 1946 el 91% del parque de automóviles y en camiones -siempre en americanos- representaban el 94% -además de Ford y Chevrolet- International, Dodge, Whippet, Studebaker, Fargo, Reo, Federal, Willys y G.M.C. y respecto de las Europeas, Opel, Fiat, D.K.W., Citroën, Austin y Peugeot -para autos- y Fiat, Morris, Volvo, Commer, Manchester, Opel, Citroën y Leyland -en ese orden- para camiones, todos ellos con importante utilización de mano de obra nativa, dan la pauta del grado de penetración que ya tenía esta moderna expresión del progreso de este siglo al intentarse su in///

///tegración total en el territorio patrio. (50) La población ocupada en los menesteres de venta, a ese entonces era de 11.700 personas según registro de entidades oficiales.

En lo que se refiere a la industria auxiliar representada por los fabricantes de repuestos e indirectos correspondientes a los talleres de reparación mecánicos extraordinariamente incrementados durante el lapso 1935-1954 (cinco veces contra dos de la industria manufacturera) (51) se estima que para 1954 ocupaba una población del orden de las 23.600 personas.

Para el año 1946 el ingreso medio de las personas ocupadas en la actividad automotriz oscilaba en los \$ 2.990 anuales sin deducir aportes previsionales mientras que en 1954 y 1961, ascendía a \$ 9.750 y 103.740 todos en pesos corrientes, situación ésta un tanto superior al de otras ocupaciones de cierto arraigo como la de la metalurgia liviana y la textil (52).

Como ejemplo del costo de la mano de obra directa, cabe señalar que en 1958, la misma representaba un tercio de la correspondiente a los Estados Unidos de Norteamérica --en la industria en general-- lo que nos ponía sin duda alguna en una posición ventajosa en este aspecto del elemento del costo de nuestras manufacturas. Era para entonces igualmente la mano de obra menor que la de México pero a su vez superior a la del Brasil --nuestro dos más -- fuertes competidores en el Mercado Común Latinoamericano-- (53) que nos obliga a pensar seriamente en las excelencias de la integración industrial como punto de partida para el abaratamiento de los automotores destinados a este nuevo gran mercado regional con una población de 200 millones de habitantes.

El período final de integración comienza en 1961 en que por primera vez en la historia argentina se sobrepasa el centenar de miles de automotores fabricados con la modalidad que reclama un mercado de gustos///

- (51) Evolución y Desarrollo del Mercado Automotor en la Argentina. Fiat 1960, pág. 32/33.
- (52) Registros de entidades oficiales, empresas del ramo y Cámaras representativas.
- (53) Panorama de la Econ.Argentina, Vol II Año 3, pág.138/9. Además sigue siendo al presente mano de obra basileña más barata s/CAFA. Boletín N° 91 del 10/7/63 pág. 3, párrafo 7° in fine.

///definidos. Ese año es pues el de definitiva concreción de la industria automovilística que se cerrará en 1964 en el cual el porcentaje de material importado no podrá sobrepasar el 10% en automóviles y el 20% en camiones.

En 1959 solamente dos empresas -DINFIA e Industrias Kaiser Argentina- produjeron el mayor porcentaje de vehículos, lo que no demuestra desde luego cifras significativas; 1960, por el contrario da al mercado una mayor diversificación de automotores que responde a las exigencias de una demanda insatisfecha.

El gráfico 23 indica la población ocupada en la actividad terminal y la auxiliar (elaboración de partes y repuestos) así como agencias de ventas y servicios a ellas vinculados y actividades abastecedoras del conjunto fabril general. La mano de obra experimentó un fuerte incremento hasta el año 1961 inclusive como consecuencia de la euforia que se vivió a partir de la aprobación de la radicación de las 26 empresas terminales. En 1962 por el contrario se presentó la contracción general conocida que determinó el cierre de algunas de las empresas terminales ante el incumplimiento de los planes de fabricación exigidos motivando tal situación el receso correlativo o la disminución de producción por parte de la actividad auxiliar. Tal receso contrajo la actividad de las agencias de venta que de una previsión del orden de los 48.000 millones de pesos a precios de usuario (costo fábrica más gastos de distribución) solamente llegó a los escasos 38.600 millones de pesos arrojados por las ventas de 1962 en pesos constantes de 1959 -ver cuadro 37 del capítulo II-. La población ocupada en 1962 pues disminuyó respecto del precedente, situación que se mantiene en 1963 sin mayores variantes previéndose una recuperación para 1964 en adelante.

Los sueldos y salarios devengados por la población ocupada en la rama automotriz se indican en el gráfico 24 y en el cuadro de la página siguiente. Resulta un tanto difícil delimitar para 1959/60 la verdadera aplicación de los valores de sueldos y jornales a la actividad auxiliar, ya que la misma trabajó también para los no menos importantes sectores del tractor y las motocicletas. Sin embargo, de encuestas realizadas se obtuvieron cifras///

Figure 1. The number of fish in the lake, 1953-1967

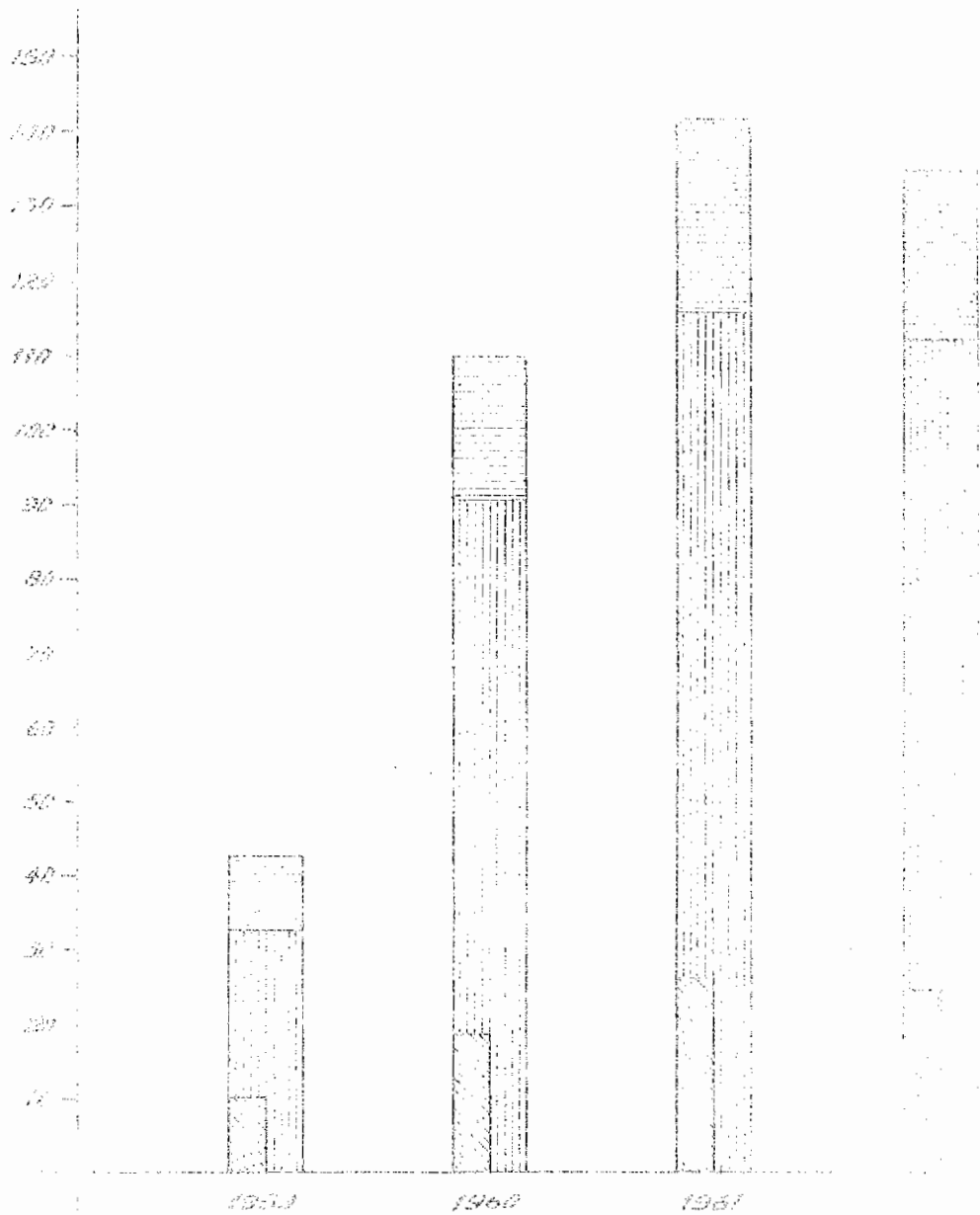


FIGURE 1. THE NUMBER OF FISH IN THE LAKE, 1953-1967

1953

1960

1967

///que coinciden en sus lineamientos con las necesidades que las empresas terminales debieron cubrir con partes de elaboración nacional y, consecuentemente, permitieron determinar la población ocupada para la fabricación de éstas.

El crecimiento de la población ocupada por la actividad terminal ha sido menor que la auxiliar y de ventas y, además en su conjunto la mano de obra resultó proporcionalmente menor que la expansión del volumen físico de la producción. La alta eficiencia del factor trabajo compenso la diferencia habida. No solamente en su faz física se registró una disminución de la mano de obra empleada a partir de 1962, sino que los ingresos -en pesos constantes 1959- también sufrieron merma, a pesar de que en pesos corrientes -aparezca con un incremento del 13 por ciento.

La Revista Análisis, publicación semanal de Análisis S.A. con domicilio en Corrientes 456, Capital, en su número 108, al referirse a las perspectivas de reestructuración de la industria automotriz y su producción auxiliar, da como existentes en el país, 4.000 talleres y fábricas vinculadas a este sector, muchos de ellos con antigüedad superior a los 30 años.

Los valores correspondientes a los cuadros gráficos nos. 23 y 24 son los siguientes:

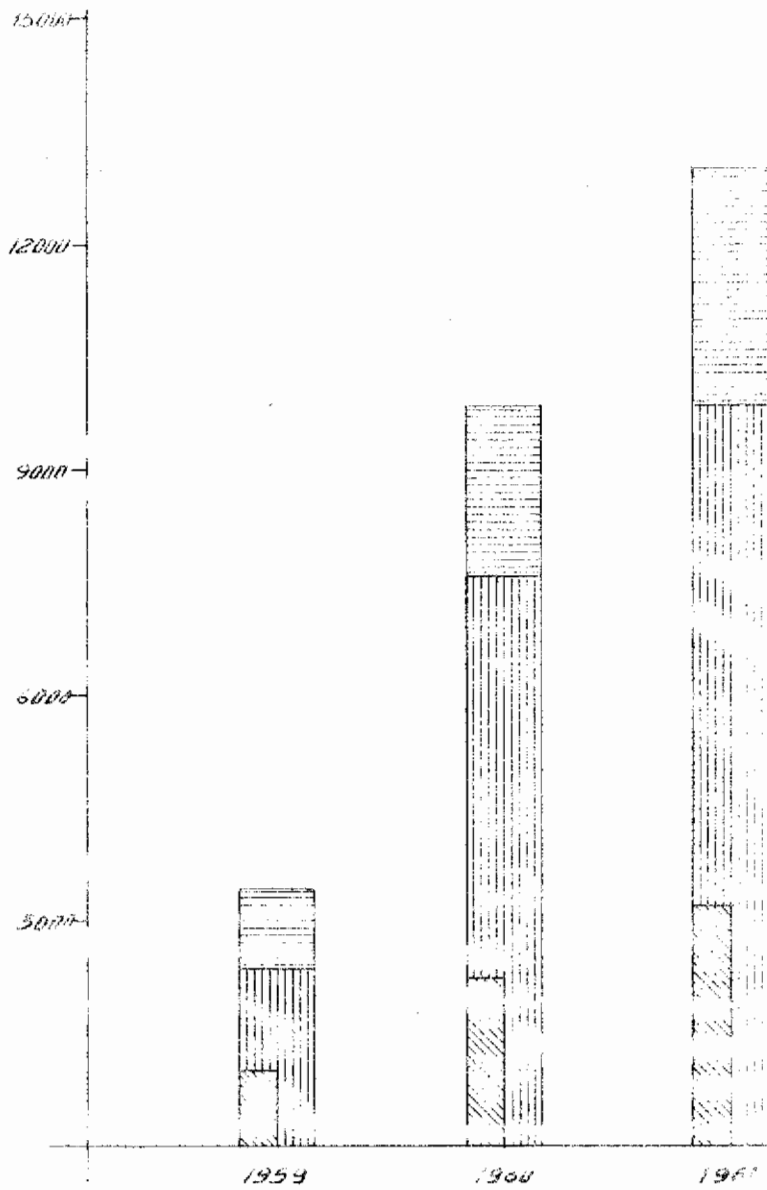
<u>Año</u>	<u>Industria Terminal</u>	<u>PERSONAS OCUPADAS</u>	
		<u>Indus.Auxiliar, ventas y abasteced. de ellas.</u>	<u>Total general</u>
1959	10.003	32.500	42.503
1960	18.796	90.300	109.096
1961	26.184 (54)	115.682	141.866 (54)
1962	24.500 (55)	110.200 (56)	134.700

- 
- (54) Idem.45 pág. 23.; Direc.Nac. de Estadística y Censos; Asociación Fábricas de automotores y encuesta propia.
- (55) C.A.F.A. en su Boletín Informativo n° 59 pág.3 señala 24.000 personas.
- (56) C.A.F.A. Boletín n° 89 del 26/6/63 pág.8 estima -a través de un comentario de "Automovil Internacional" al hablar de la desocupación obrera del país- 100.000 personas directa e indirectamente vinculadas a la industria automotriz.



5022000 - INICIAL DE LOS SERVICIOS DE PASAJES AEROS

VALORES EN PESOS



FUENTE : IDEM GRAFICO XX

Terminal

Operación

Administración

///

REMUNERACIONES BRUTAS

(En millones de pesos de 1959)

1959	1.039,0	2,776,0	3.415,0
1960	2.246,0	7.593,0	9.839,0
1961	3.205,6	9.854,0	13.059,6
1962	3.281,9	8.494,5	11.776,4

Las remuneraciones netas en la actividad terminal para los cuatro años fueron de 925,0; 1982,2; 2.851,0 y 2.920,9 respectivamente, en millones de pesos de 1959, y para la auxiliar de 2.123, 6.775,0; 8.772,1 y 7.560,1.

En el cuadro n° 31 correspondiente a la contribución del importe de la actividad automotriz en la renta bruta interna, el sector trabajo percibió en el lapso apuntado anteriormente, en porcentos, el 45,1; 37,7; 35,4 y 36,7 correspondiendo a la industria terminal el 13,7; 8,5; 8,6 y 10,2 y a la auxiliar y cadena de abastecedores el 13,4; 29,2; 26,8 y 26,5 respectivamente.

Los años venideros traerán consigo el aumento de la substitución de partes importadas por nacionales con el correlativo incremento de la ocupación en la industria terminal y disminución de la terminal.

II a) EFECTOS DEL ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS PLANTAS SOBRE EL:

2 - MERCADO DE BIENES Y SERVICIOS.

Desde el año 1959, en el cual se dicta el primer - decreto normativo de la industria automotriz -n° 3693/59 (1)- las empresas terminales se vieron obligadas a adquirir componentes de fabricación nacional en porcentajes tales que aumentarían en el lapso de cinco años que dura el regimen de promoción de esta actividad productiva.

Tales adquisiciones no solamente comprenden los - aprovisionamientos de utilización intermedia sino también bienes de capital que posibilitan el completamiento de las instalaciones y equipos fabriles.

Al autorizarse las radicaciones de nuevas plantas automotrices, los bienes de capital se obtuvieron en su mayor parte como consecuencia de tales autorizaciones pero llegado el año 1961 en el cual se dicta - el nuevo decreto modificatorio del citado en el párrafo primero -n° 6567/61(2)- en el que entre otras disposiciones se exige la integración mínima de 200 millones de pesos en activo fijo, determina la mayor participación de tales bienes de elaboración nacional aunque con una buena proporción de elementos importados.

La incidencia en el mercado interno de bienes y servicios se produce en dos direcciones:

- 1°) a- demanda de bienes de utilización intermedia (materias primas, herramientas);
- 2°) b- demanda de bienes de capital (construcciones, maquinarias y otros) y a través de la oferta de bienes de propia fabricación de la industria terminal.

El punto 1°) exige un minucioso estudio de mercado y el contralor permanente de las autoridades, lo que significa difícil tarea para las mismas.

En el cuadro gráfico n° 25 se detallan los suministros adquiridos por la industria terminal a la auxiliar en el lapso correspondiente a la instalación integral de la actividad que estudiamos, discrimina///



FIGURA 1. CÁMARA ARGENTINA DE REPRESENTANTES (1959-1977)  
 MEMBERSHIP OF CHAMBER OF REPRESENTATIVES  
 (1959-1977)

Source: Author's calculations.

///dos por su naturaleza, esto es finales e intermedios.

En el año 1961 que significó el de máxima producción hasta la fecha en materia automotriz, del estudio de sus cuentas económicas surge que la demanda de bienes de utilización intermedia sumaron -en pesos constantes de 1959- 12,08 mil millones mientras que los de capital ascendieron a 2,4 mil millones. En 1962 continúa creciendo la demanda de bienes intermedios llegando a 12,7 mil millones mientras declina la de bienes de capital.

Sobre una inversión bruta total de bienes de capital en 1961 del orden de los 4.100 millones de pesos de 1959, la demanda interna significó la suma de 2.400 millones y el resto, la externa, que porcentualmente significa el 41,5 corresponde a las importaciones significando en consecuencia que el 58,5 representan las compras locales.

#### C O M P R A S

<u>Año</u>	<u>Bienes de Capital</u>	<u>Bienes de Utiliz. Intermedia</u>	<u>Total de Adquisic.</u>
	(en millones de pesos de poder adquisitivo de 1959)		
1959	0.6	3.188	3.788
1960	1.0	9.150	10.150
1961	2.4	12.083	14.483 (57)
1962	2.0	12.762	14.762

Digamos que ha sido desde un primer momento motivo de especial preocupación de las agrupaciones empresarias que nuclean la actividad local (auxiliares, conexas y sus respectivos abastecedores) el incrementar las ventas al sector de la industria automotriz terminal de bienes de utilización intermedia nacional en sustitución de los importados.

Ello tiene fundamento en el intenso esfuerzo desarrollado sin protección o regímenes de fomento especiales por la industria auxiliar al incorporar máquinas de alta precisión y gran rendimiento para elaborar en el país elementos que se importaban el que se veía burlado al tener que competir con pseudo fabricantes de partes que vendían como nacionales productos///

(57) Fuente CAFA-CIFARA, Informes periodísticos y de empresas privadas.

///casi totalmente importados, al amparo de franquicias de dudosa interpretación. La oportuna resolución gubernamental contenida en el Decreto N° 6567/61 y disposiciones complementarias resolviendo que los fabricantes de automotores no podían alegar el desconocimiento del origen de las partes que compraran a terceros, así como la obligación de no importar elementos fabricados o con posibilidades de elaborarse en el país, contribuyó a hacer decrecer el tráfico irregular de insumos importados.

## II d) EFECTOS DEL ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS PLANTAS SOBRE:

### 3 - MERCADO DE CAPITALS NACIONALES

De acuerdo con el cuadro n° 26 la actividad automotriz, contó desde su implantación con capitales no solamente provenientes del exterior sino también de importantes masas del ahorro nacional.

Dichas masas de dinero permitieron financiar así parte de las inversiones reales también el capital de trabajo (este último resulta de la diferencia aritmética entre el activo corriente y el pasivo a corto plazo).

En el cuadro parcial 26 a) se dan los porcentajes de incidencia del aporte extranjero -sea ahorro de la actividad productiva del resto del mundo- y el correspondiente al ahorro local a través de las inversiones de los propietarios de las empresas así como los créditos concedidos por los proveedores locales y el sistema bancario.

Al estudiar la discriminación de los orígenes de los fondos de que dispuso la industria terminal en el lapso 1959-1962, se busca el determinar si ha habido o no vuelco de cierta magnitud del ahorro nacional hacia dicha actividad y los perjuicios que, eventualmente, ocasionaron -desplazamiento de tal naturaleza en el cauce normal de los ahorros hacia sus destinos naturales que son:

- a) Bancos
- b) Mercado de valores.

En el año 1959, inicial de la actividad de integración de la industria automotriz, ya se hallaban en pleno funcionamiento, dos de las empresas que representan juntas -en ese año- el 82% de la producción total y son Industrias Kaiser Argentina y DINFIA, circunstancia que no permite juzgar como importante el aporte del ahorro extranjero ni nacional al financiamiento de la actividad que nos ocupa. Si bien son varias las autorizaciones de capital que se aprueban, es recién en 1960 que se puede componer un cuadro de la canalización del dinero a través del proceso que conduce a la fabricación integral del automotor.

///

El éxito de las ventas realizadas en el año 1960 y las recordadas exigencias impuestas por la autoridad en 1961 respecto a un mínimo de inversión en activo fijo, motivaron un rápido incremento de las necesidades financieras de la actividad terminal, lo que las llevó a recurrir - en mayor medida al uso del crédito interno, situación que hizo sentir desfavorablemente en el mercado financiero durante 1961 decreciendo en 1962 como consecuencia de la recesión económica.

El aporte extranjero ha significado pues en este aspecto alrededor del 18%, menor en un principio con cierto crecimiento en 1961-1962 al restringirse el bancario por disposición de las autoridades.

El ahorro local constituye la fuente, principal - donde recurrió en demanda de su aporte la industria que nos ocupa.

Desde 1960 dicho aporte representa el 80% de los recursos ocupando el primer lugar entre los suministradores, el sistema bancario y los proveedores comerciales. Cabe destacar que estos últimos -los proveedores- han sido quienes en 1962 soportaron en mayor grado el efecto de la retracción operada en la industria automotriz, con peligroso acrecentamiento de los "stocks" disponibles para entrega, y aún con fuertes demoras en percibir el monto de sus créditos.

En materia de inversiones financieras directas, sobre un monto total de 20.000 millones de pesos corrientes, los titulares residentes del extranjero aportaron cifras que se hallan en el 13% de dicha suma y el resto lo suministraron los residentes nacionales en el orden del 87 por ciento.

El año 1961, como se dijo anteriormente marcó el de máximo desnivel en el mercado financiero interno ya que la presión de la demanda determinó una correlativa menor afluencia de dinero a los bancos y al mercado de valores. Estos dos últimos, con intereses menos atractivos y de liquidación anual, fueron desplazados por el mercado automotriz, que liquidaba los intereses mensualmente con mayor seguridad (prendas, bienes reales) y al abrigo de las incursiones impositivas.

///



## CUADRO N° 26

## FUENTES Y USOS DE FONDOS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EMPLEO DE LOS RECURSOS

HASTA EL 31/12/1962

Usos	Al 31/12/1961			Al 31/12/1962			Total		
	1960	1961	1962	1960	1961	1962	1960	1961	1962
Fuentes	Inversiones en capacidad instalada			Inversiones en Proceso de la Producción			Total		
(en miles de millones de pesos corrientes)									
I)									
<u>Financiamiento</u>									
<u>total</u>	5,5	11,2	18,9	16,9	23,2	25,4	22,4	34,4	44,3
1. de origen interno	3,7	7,6	13,4	15,4	20,6	22,9	19,1	28,2	36,3
2. de origen extranjero	1,8	3,6	5,5	1,5	2,6	2,5	3,3	6,2	8,0
(equivalente en millones de dólares USA)	(21,7)	(43,4)	(54,2)	(18,1)	(31,3)	(45,2)	(39,8)	(74,7)	(99,4)
II)									
<u>Ahorros propios</u>	3,3	6,9	10,0	5,9	9,8	10,0	9,2	16,7	20,0
1. Inversores locales	2,4	5,1	7,5	5,6	9,6	9,9	8,0	14,7	17,4
2. Inversores extranjeros	0,9	1,8	2,5	0,3	0,2	0,1	1,2	2,0	2,6
III)									
<u>Créditos recibidos</u>	2,2	4,3	8,9	11,0	13,4	15,4	13,2	17,7	24,3
1. de origen interno	1,3	2,5	5,9	9,8	11,0	13,0	11,1	13,5	18,9
a) Comerciales (proveedores)			4,9	3,2	6,2				
b) Bancarios			1,0	6,1	4,2				
c) Extra-Banc.				0,5					
d) Otros									
2. de origen extranjero	0,9	1,8	3,0	1,2	2,4	2,4	2,1	4,2	5,4
a) Comerciales (proveedores)				0,9					4,7
b) Bancarios				0,3					0,7
c) Otros									

FUENTE: CAFA IAFIA. Publ.e informes periodísticos. Idem 45, pág.28. Invest.propias.

///

Las colocaciones de inversiones financieras directas de 16.700 millones de pesos corrientes que arroja el año precitado permitió financiar -a estar de las informaciones de las empresas terminales- (58) el 61,6 por ciento de las instalaciones de capital fijo productivo y el 42,2 por ciento del volumen físico del activo circulante. Los créditos de origen interno representaron el 39,2 por ciento de las inversiones, permitiendo financiar el 22,3 por ciento del activo físico y el 47,4 por ciento del circulante.-

Las ventas de ese año que totalizaron 56,4 mil millones a precios corrientes de usuario se hicieron a plazos en un orden estimado del 33%. El máximo de tiempo acordado por la financiación fué -en ese año- de 18 meses con un interés del 1,5 (uno y medio) por ciento mensual, equivalentes al 2,85 (dos con ochenta y cinco) por ciento mensual ya que al abonarse sobre el monto total originario de la deuda -por lo que se lo denomina también "directo"- y no sobre saldos deudores, indudablemente resultó atractivo ya que significaba el nada desdeñable interés del 33% -anual. Pocas actividades indudablemente brindaban tan excelente rédito superior en cinco veces y media el de caja de ahorro de los bancos y en más del doble el de participación en acciones de bolsa que otorga el Banco Industrial de la República. De tales financiaciones alrededor de 9.000 millones se canalizaron a través del sistema bancario -que cobró el máximo de 12% anual sobre saldos- y el resto por el extrabancario en un orden de los 13.000 millones con el interés directo antes citado. En el año 1962, ante la retracción de ventas operada, la mayor competencia de los fabricantes -de automotores y el avance legal y fiscal al imponer condiciones más estrictas al funcionamiento de las empresas receptoras de fondos de terceros -colaterales de las terminales- así como la identificación obligatoria de los prestamistas, significó un principio de reencauzamiento del ahorro privado reduciéndose a intereses del 1,25 y aún del 1 por ciento -siempre sobre///

(58) C.A.F.A. Idem a 45, pág. 27/28.

///el monto original de deuda- para el financiamiento de las operaciones. La -tendencia es actualmente la de financiar directamente las empresas terminales sus ventas con la reinversión de las ganancias con más largos plazos de pago, pero sin renunciar a la recepción de los ahorros privados.

De acuerdo con la memoria del Banco Central de la República para el año 1961, el ahorro interno fué de 141,7 mil millones de pesos y el del extranjero -sector externo- de 48,3 mil millones de pesos, que comparados con la masa de créditos que actuó en la industria automotriz -superior a los 40 mil millones- significa que esta actividad movilizó por sí una importante cantidad de numerario. Si la relación se hace con los medios de pago existentes al 31 de diciembre de 1961 (59) -245,8 mil millones de pesos- (circulación monetaria más depósitos oficiales) surge la cantidad de dinero movilizada representó más del 16% del disponible. Esta cifra se considera un tanto elevada por la desfavorable repercusión que significó para las restantes actividades productivas industriales.

Las empresas terminales incorporaron ahorros propios y de terceros del orden de los 28 mil millones de pesos -siempre en 1961- que se aplicaron en gran parte a financiar las ventas - se estima en 19.000 millones tal destino- o sea el 70%, lo que nos indica un cierto desloque en el mercado financiero.

CUADRO PARCIAL N° 26 a)

	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
1°) Masa de dinero con que se contó en m\$n miles de millones de pesos corrientes	<u>22,4</u>	<u>34,4</u>	<u>44,3</u>
2°) Aporte extranjero (en %)	14,68	18,0	18,0
3°) Ahorros locales (en %)	85,32	82,0	82,0
a) propietarios (en %)	35,69	42,7	39,25
b) proveedores y sistema bancario	49,63	39,3	42,75
4°) Inversiones Financieras en millones de pesos m\$n	<u>9,2</u>	<u>16,7</u>	<u>20,0</u>
a) extranjeras	13,0	12,0	13,0
b) nacionales	87,0	88,0	87,0

Fuente: C.A.F.A. Obra Idem 45 pág. 27/28. Revistas y Publicaciones privadas y encuesta previa.

(59) Memoria del Bco.C. de la Rep.Arg. Oct.1962.Edit.Patricios 567.pág.22 y 52.

II e) INCIDENCIA EN EL BALANCE DE PAGOS Y AHORRO DE DIVISAS; IMPORTACIONES - DIRECTAS E INDIRECTAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ; IMPORTACIONES AUTORIZADAS Y EFECTIVAS.-

Las importaciones directas e indirectas efectuadas por la industria automotriz en el lapso 1959-62 se dan en cuadro n° 27 y el ahorro de divisas producido en dicho período.-

En el cuadro n° 28 a su vez se dan los valores - autorizados a importar y lo efectivamente utilizado en bienes intermedios por parte de la industria terminal, que goza del regimen preferencial con el ahorro de moneda "dura" que significó en el balance de pagos.

Finalmente en el cuadro n° 29 damos los valores de importación total del país y su comparación con la industria automotriz - con su natural corolario de la propensión a importar que acusa la actividad económica general y la que hasta 1962 tuvo la industria objeto de nuestro estudio respecto del agregado al producto bruto interno.

La producción argentina exige el aporte de materiales de utilización intermedia provenientes del exterior así como bienes - de capital que constituyen la base de la elaboración y acabado del producto final. En el pasado las necesidades se cubrían con importaciones de automotores totalmente elaborados en el país de origen o simplemente en el exterior, los cuales se armaban en las plantas que, a tales efectos, tenían montadas - las principales marcas americanas y europeas. La implantación de fábricas automotrices que cubren la totalidad de la producción, significó la necesidad de importar ciertas partes constituyentes del vehículo hasta los límites permitidos por los decretos que reglan la industria -ver capítulo I- con la obligación por parte de las firmas beneficiarias de la actividad terminal de ir substituyendo tales partes importadas con elementos producidos en el país dentro de un período de cinco años. Este período fenece en el año 1964 con porcentajes reducidos de insumos extranjeros que se permitirán incorporar -ver cuadro n° 1-

///

CUADRO N° 27

IMPORTACIONES DIRECTAS E INDIRECTAS Y AHORRO DE DIVISAS DERIVADO DE LA PRODUCCION

NACIONAL AUTOMOTRIZ

(en millones de dólares USA)

<u>CONCEPTO</u>	<u>1959</u>		<u>1960</u>		<u>1961</u>		<u>1962</u>	
	<u>Unid.</u>	<u>u\$s</u>	<u>Unid.</u>	<u>u\$s</u>	<u>Unid.</u>	<u>u\$s</u>	<u>Unid.</u>	<u>u\$s</u>
I) Nro. de unidades producidas	32.952		89.338		136.138		129.880	
Costo en u\$s		53,3		172,4		250,0		236,3
II) Menos:								
1. Costo en divisas de la prod.nac.		17,2		92,7		139,8		131,3
a) Importac.directas mater.util. intermedio		(12,9)		(73,1)		(105,0)		(98,0)
b) Importac.indirectas mater. util.interm.		( 3,3)		(17,5)		( 32,2)		(29,9)
c) Depreciación al valor repos. bienes de capital importado		( 1,0)		( 2,1)		( 2,6)		( 3,4)
2. Importaciones de Bienes de Capital directas e indirectas		12,5		25,1		37,2		30,2
3. Dividendos al capital extranjero invertido		<u>0,2</u>		<u>3,1</u>		<u>7,7</u>		<u>10,4</u>
III) Ahorro neto en divisas		23,4		51,5		65,3		64,4

FUENTE: Para el cuadro n° 27 se ha tomado en el cálculo de ahorro de divisas el volumen físico de la producción Costo y Flete Buenos Aires para el tipo o modelo de vehículo a fabricar ajustándose con la deducción de un 10% en concepto de diferencia de embalaje y flete para unidades semi-armadas.

CUADRO N° 28IMPORTACIONES AUTORIZADAS Y EFECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL

(en millones de dólares u\$s)

<u>Año</u>	<u>Máximo permitido según autorizaciones para producción realizada</u>	<u>Importaciones efectivas realizadas</u>	<u>DIFERENCIA</u>
1959	22,4	12,9	- 9,5
1960	90,2	73,1	-17,1
1961	124,4	105,0	-19,4
1962	123,7	98,0	-25,7

FUENTE: Resoluciones autorización funcionamiento y fabricación automotores. Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores, Asociación Fabricas de Automotores o informes periodísticos.

CUADRO N° 29

	A Ñ O S			
	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
I) Producto Bruto interno en miles de millones de pesos de valor adquisitivo de 1959	610,0	639,1	681,2	654,0
II) Importaciones totales del país en mñn de 1959 (miles de millones)	77,6	98,6	115,3	107,1
Importaciones totales en dólares USA (en miles) según lo anterior	983,0	1.249,3	1.460,3	1.356,5
III) Por ciento de importación del país respecto de su producto bruto	12,7	15,4	16,8	16,3
IV) Importaciones de la industria automotriz conjunta (terminal y auxiliar) en bienes intermedios en millones de pesos de 1959	1.282,8	1.174,5	10.864,5	10.128,3
V) Valor agregado por la industria automotriz al PBI (en millones de pesos)	6747,8	23.193,5	32.911,2	28.552,7
VI) Porcentaje respecto del valor agregado por la industria automotriz (IV respecto de V)	19,0	31,0	33,0	35,1

FUENTE: Producto Bruto: Memorias del Bco. Central de la República Arg., octubre de 1962, pág.73, Año 1962 Boletín Estadístico del Bco. Central, Año VI n° 4, abril de 1963, pág. 42  
 Importaciones Generales: Memoria del Bco. Central de la Rep. Arg. Año - 1959, pág.89. Idem año 1960, pág.76; Idem, año 1961, pág.64. Boletín Estadístico de julio de 1963, pág.31. para el año 1962. Publicaciones varias de C.A.F.A.; CIFARA, AFA, etc.

CORRESPONDE A CONTINUACION DEL CUADRO N° 29

Para el cálculo de las inversiones de bienes intermedios importados se consideraron los "Stocks" finales según balances de las empresas terminales informaciones oficiales, investigaciones propias. Igualmente debió considerarse el aumento de tales importaciones registrados a partir de 1961 para modelos nuevos permitidos hasta en 5% en los cupos de los Decretos normativos visto en el capítulo I.

/// Para producir las unidades de que dá cuenta el cuadro 9 tanto la industria automotriz terminal como la auxiliar debieron recurrir a insumos extranjeros. El costo de la producción nacional en divisas está formado por las importaciones directas e indirectas de materiales intermedios, las partes importadas que forman el conjunto de bienes de capital adquiridos en el mercado doméstico, y el valor de las depreciaciones o desgaste de los bienes de capital importado que supone la producción interna.

Las importaciones directas e indirectas de materiales intermedios sumaron m\$ 1.282,0; 7.174,5; 10.864,5 y 10.128,3 millones de pesos de poder adquisitivo de 1959 en el lapso que comienza en ese año y se extiende hasta 1962 inclusive. Esta importante masa de divisas representó una movilización de moneda dura de la que el país no podía dejar de cuidar ante su balanza de pago crónicamente deficitaria, pero también no es menos cierto que existía una demanda de reposición respetable ante un parque envejecido que exigía a su vez material importado en cantidades apreciables para solamente mantener automotores obsoletos y de rendimiento decrecientes.

La mayor suma de divisas se ha requerido en el lapso en estudio por parte de la actividad terminal en el orden de 12,9; 73,1; 105,0 y 98,0 millones de dólares norteamericanos, ya que la auxiliar lo hizo por 3,3; 17,5; 32,2 y 29,9 que con respecto al total de los materiales intermedios significa el 23,4; 19,3; 23,4 y 23,3 por ciento para los años 1959 a 1962. Cabe aclarar que al referirnos a la industria auxiliar incluimos las importaciones realizadas por los abastecedores de la actividad terminal, así como sus productores conexos y suministradores de éstos. Las importaciones directas e indirectas de bienes de capital corresponden no solamente a las incorporaciones de los activos fijos cuya inversión se autorizó por las respectivas resoluciones de la autoridad de aplicación -ver capítulo II a) cuadro n° 5- sino también a los componentes importados de la producción interna de los bienes de capital. Tales erogaciones corresponden al 41,8; 20,7; ///



///20,1 y 17,5 por ciento del valor en divisas que se movilizó en su totalidad para la elaboración de los productos finales lanzados al mercado consumidor en el lapso que nos ocupa. Fuerza es reconocer que los bienes de capital que se incorporan no se consumen con la rapidez de los intermedios y significan un aporte al proceso de capitalización del país, pero su presencia interna significa no obstante una presión en el mercado de divisas y en definitiva en la balanza de pagos.

Del cuadro 27 se desprende el ahorro neto de divisas operado en el conjunto general con motivo de la fabricación nacional - de automotores que suma para el lapso de que se trata u\$s 204,6.

Respecto de las importaciones autorizadas -en materia de partes de utilización intermedia- para que la actividad automotriz terminal cumpliera con las previsiones de fabricación, el cuadro 28 nos dá - las cantidades en menos efectivamente utilizadas, que totalizan 71,7 millones de dólares norteamericanos. Dicho ahorro se produjo como consecuencia de la intensificación de la participación de elementos de la industria auxiliar -aunque en menor grado- y de la eliminación parcial de aquellas partes gravadas con los mayores recargos cambiarios. Cabe destacar que la industria automotriz auxiliar no tiene régimen promocional al igual que la terminal, razón por la cual no se puede medir con exactitud la economía total de divisas que su activa participación en la substitución de elementos importados representó al haber nacional.

El cuadro 29 nos da la participación que cupo a la industria en general en el monto de las importaciones totales realizadas por el país en el lapso en estudio. Surge de este cuadro que la importancia relativa de las adquisiciones que se realizaron en el exterior significaron una incidencia del 12,7; 15,4; 16,8 y 16,3 en el producto Bruto Interno a valores constantes de 1959 (60). En lo que respecta a la actividad automotriz/

(60) valor dólar 1959 m\$n 79,19 según Boletín Estadístico n° 4 del Banco Central de la Rep.Arg. , abril 1963, pág. 42.

///en su conjunto, las importaciones alcanzan -en relación con el valor agregado al PBI- por ella al 19,0; 31,0; 33,0 y 35,1 por ciento en el lapso 1959/1962. Las exigencias contenidas en los decretos normativos de la industria automotriz prevén en relación con la substitución de importaciones una relación importación-producto interno para las postrimerías de 1964 del orden del 9 por ciento, inferior al promedio de importaciones generales de nuestro país que oscila en el 16 por ciento, de su PBI.

En el cálculo de la propensión a importar que registra la actividad automotriz en el lapso en estudio, indudablemente que surge la excesiva dependencia de la importación en la elaboración nacional de los vehículos y que es dable esperar- al través de las previsiones de las firmas y exigencias gubernamentales- pase cuanto más a ser del orden de las que corresponden al resto de las actividades productivas nacionales.

## II f) INCIDENCIA EN EL PRODUCTO NACIONAL.

De conformidad con el cuadro n° 30 el valor agregado por la actividad automotriz en los años que corresponden al régimen promocional creado en 1959 ha sido de cierta significación. El desarrollo que experimentó la economía argentina en ese lapso tiene como una de sus causas el aporte del grupo de industrias petrolera, automotriz, tractores, siderúrgica, de cemento y complementarias donde el aumento de inversiones requerido por la expansión de la actividad fué significativa (61).

El establecer el significado económico de una actividad implica calcular su aporte -directo e indirecto- al producto y renta social. Interesa para ello despejar en primer término el valor de producción de los componentes que se originan en la actividad específica de otros sectores productivos (nacionales y extranjeros) o sea insumos, tales como compras locales y además las que se originan en la importación. Al despejar pues dichos valores podemos apreciar el aporte directo de la actividad al producto interno. Ahora bien, considerando que a través de tales abastecimientos la industria en estudio induce incrementos productivos en otros sectores de actividad interna con repercusiones en cadena, también existen efectos indirectos en la formación final del producto interno.

El aporte directo e indirecto a la creación de riqueza será equivalente a la diferencia entre el valor de las ventas a precios de usuario y las importaciones realizadas por la industria terminal y las aplicadas por los abastecedores de ésta (auxiliar y conexos) en la proporción en que contribuyan con sus abastecimientos a la producción de los bienes pertinentes, vale decir, depurando del aporte realizado -directa e indirectamente- por la actividad extranjera al valor final de los bienes.

El precio de mercado o valor de cada nuevo producto incorporado al proceso de circulación económica, equivale a la crea-  
ción de valor agregado (61) Memoria del Bco. Central de la Rep. Arg., Año 1960, pág. 40 punto 1).

CUADRO N° 30

VALOR AGREGADO AL PRODUCTO BRUTO INTERNO POR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y SUS INDUSTRIAS  
CONEXAS -INDUSTRIA AUXILIAR Y AGENCIAS DE VENTA

(en millones de pesos de valor adquisitivo de 1959)

	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
I) Valor agregado directo (industria terminal	3.018,1	11.469,0	16.541,1	11.835,0
1. Valor de la producción en fábrica	7.227,6	26.408,6	36.939,2	32.358,0
2. Compra de materiales intermedios	4.209,5	14.939,5	20.398,1	20.523,0
a) a Empresas nacionales	3.188,0	9.150,8	12.003,2	12.762,4
b) a Empresas extranjeras	1.021,5	5.788,7	8.314,9	7.760,6
(equivalente en millones de dólares U\$S)	(12,9)	(73,1)	(105,0)	(98,0)
II) Valor agregado Directo e Indirecto (Industria Terminal más actividades conexas)	6.747,8	23.193,5	32.911,2	28.552,7
1. Valor de las ventas a usuario	8.030,6	30.368,0	43.776,0	38.681,0
2. Menos: importaciones Directas e Indirectas de materiales intermedios	1.282,8	7.174,5	10.864,8	10.128,3
a) por la industria Terminal	1.021,5	5.788,7	8.314,9	7.760,6
b) por la industria auxiliar y la cadena de sus abastecedores y ventas	261,3	1.385,8	2.549,9	2.367,7
(equivalente en millones de dólares U\$A)	(3,3)	(17,5)	(32,2)	(29,9)

NOTA: el cambio de dólar por peso -año 1959- se efectuó a razón 79,19 de acuerdo con las cotizaciones cotado Buenos Aires iniciadas por el Banco Central de la República Arg. en Boletín Estadístico n° 5 Mayo 1963, pág. 40. Otras fuentes: Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores, Asociación de Fábricas de Automotores - CIFA y encuesta propia.

CUADRO N° 31CONTRIBUCION DEL IMPORTE DE LA ACTIVIDAD AUTOMOTRIZ EN LA RENTA BRUTA INTERNA.-  
(on millones de pesos de valor adquisitivo de 1959)

<u>Concepto</u>	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
Aplicación de la Renta creada por la Ind.	6.747,8	23.193,5	32.911,2	28.552,7
<u>I) Transferencias de ingresos al Gobierno</u>	<u>2.058,0</u>	<u>8.240,2</u>	<u>12.607,4</u>	<u>10.483,5</u>
1.1 de la industria terminal	1.057,0	4.895,6	7.654,6	6.230,2
a) Impuestos indirectos	442,0	1.978,9	3.072,0	2.505,3
b) Gravámenes cambiarios	353,0	2.281,5	3.580,0	2.556,4
c) Otros (excluido réditos)	23,0	78,2	169,8	315,0
d) Aportes leyes sociales de provisión (x)	239,0	557,0	832,8	853,5
1.2 De las actividades auxiliares y conexas	1.001,0	3.344,6	4.952,8	4.253,7
a) Impuestos y contribuciones	401,0	1.651,3	2.392,6	2.055,9
b) Aportes leyes previsionales(x)	600,0	1.693,3	2.560,2	2.197,8
<u>II) Remuneraciones (notas al Trabajo(xx))</u>	<u>3.048,0</u>	<u>8.757,2</u>	<u>11.623,1</u>	<u>10.481,0</u>
2.1 de la Industria Terminal	925,0	1.982,2	2.851,0	2.920,9
2.2 de las Actividades Auxiliares y conexas	2.123,0	6.775,0	8.772,1	7.560,1
<u>III) Pagos de Ingresos al Capital(xxx)</u>	<u>1.641,8</u>	<u>6.196,1</u>	<u>8.680,7</u>	<u>7.588,2</u>
3.1 de la Industria Terminal	606,3	4.179,6	6.187,3	5.022,5
3.2 de las Act. Auxiliares y Con.	1.035,5	2.016,5	2.493,4	2.565,7

NOTA: incluye actividades terminales, auxiliares, agencias y abastecedores de aquélla.

NOTA 2: (x) incluye aportes de provisión social devengados, patronales y obreros.  
(xx) Remuneraciones netas ya deducidos los aportes previsionales.(xxx) Comprende el valor de las depreciaciones a costo de reposición, los pagos de servicios financieros a terceros (inter ses, comisiones, regalías) el incremento de las reservas y provisiones, las utilidades no distribuidas y los retiros de dividendos por parte de los propietarios de las empresas. (xx y xxx) sin deducir réditos devengados.

CUADRO N° 32DISTRIBUCION DE LA RENTA ENTRE LOS FACTORES DE LA PRODUCCION  
(en porcentos)

<u>Destino de la Riqueza creada</u>	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
) Al Gobierno	30,5	35,6	38,3	36,7
) Al Trabajo	45,1	37,7	35,4	36,7
a) Industria Terminal	(13,7)	( 8,5)	( 8,6)	(10,2)
b) Industria Auxiliar y Con.	(31,4)	(29,2)	(26,8)	(26,5)
) Al Capital y Financistas de la industria más depreciación del capital fijo	<u>24,4</u>	<u>26,7</u>	<u>26,3</u>	<u>26,6</u>
	100,0	100,0	100,0	100,0

FUENTE: AFA-CARPA-CIPARA- propias firmas terminales y encuestas propias.

CUADRO N° 33CRECIMIENTO DEL PRODUCTO AUTOMOTRIZ

	<u>A Ñ O S</u>				Milos
	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>Total</u>
Valor agregado total por la ind.	6.747,8	23.193,5	32.911,2	28.552,7	91,4
Valor agregado directo por la industria terminal	3.018,1	11.469,0	16.541,1	11.835,0	42,8
Valor agregado indirecto por la industria auxiliar	3.729,7	11.724,5	16.370,1	16.717,7	48,5

(en millones de pesos de poder adquisitivo de 1959)

CUADRO N° 34APORTE DE LA PRODUCCION AUTOMOTRIZ AL PRODUCTO NACIONAL Y AL CRECIMIENTO ECONOMICO DEL PAISBase 1950 = 100 (en millones de pesos)

	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
I) Producto Bruto Nacional a precio de Mercado	70.077,0	73.005,0	77.170,0	74.126,0
a) crecimiento anual	-----	2.928,0	4.174,0	-3.053,0
b) tasa de crecimiento (66)	-----	4,1	5,7	-4,0
II) Valor agregado al Producto Bruto por la industria automotriz	831,1	2.891,0	4.138,8	3.532,8
a) Directa Terminal	374,4	1.428,7	2.080,0	1.464,4
b) Indirecto (aux. y Cont.)	456,7	1.462,3	2.058,8	2.068,4
III) Crecimiento anual del Valor agregado al Producto Bruto Interno - (en millones de pesos)	-----	2.059,9	1.247,8	-606,0
a) Directa terminal	-----	1.054,3	651,3	-615,6
b) Indirecta (Aux. y Conexos)	-----	1.005,6	596,5	9,6
IV) Aporte de la Industria Automotriz al PBI (II % I)	-----	3,9	5,3	4,7
a) Directa Terminal	-----	1,9	2,7	1,9
b) Indirecta (Aux. y Conexos)	-----	2,0	2,6	2,8
V) Aporte de la Industria Automotriz al crecimiento económico del país (III % Ia)	-----	67,1	29,8	-19,8

No se dan valores para 1959 en su integración total sino en su valor agregado solamente dado el escaso tiempo de participación de la industria automotriz durante ese año y no existir en 1958 régimen promocional el que fué instaurado recién en 1959 y con principio de ejecución prácticamente a partir de octubre de ese año.

FUENTE: Asociación de Fábricas de Automotores, Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores (66). Producto Bruto Interno a precios corrientes y constantes Base 1950, Memorias del Banco Central de la República Arg., año 1959 y 1960 en Memoria 1960, pág. 84; para 1961, Idem de 1961 pág. 73; año 1962 Boletín Estadístico del Banco Central n° del 4 de abril de 1963, pág. 42.

CUADRO Nº 35PARTICIPACION DE LA ACTIVIDAD AUTOMOTRIZ EN EL PRODUCTO MANUFACTURERO

Base 1950 = 100 (en millones de pesos)

	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
I) Producto Manufacturero (sectores de origen	14.030,0	15.371,0	17.002,0	15.522,0
II) Valor Agregado por la Industria automotriz a costo de factores.	581,8	1.864,4	2.553,8	2.235,6
III) Por-ciento de participación total de II) respecto de I).	4,0	12,1	15,0	14,4
a) Directa Terminal	1,3	5,0	6,7	6,3
b) Indirecta (Aux. y Con.)	2,7	7,1	8,3	8,1

FUENTE: Producto Bruto Nacional por sectores de origen años 1959/61 en Memorias del Banco Central de la República Argentina, año 1961, página 73 para los tres primeros y para 1962 Boletín Estadístico del Banco Central, - abril de 1963, pág. 42.



CUADRO N° 36

PARTICIPACION DE INSUMOS EXTRANJEROS EN EL VALOR AGREGADO AUTOMOTRIZ Y RESPECTO-  
DEL VALOR DE LAS VENTAS DEL SECTOR A PRECIOS DE USUARIO.  
(en millones de pesos de poder adquisitivo de 1959)

	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
I) Valor de ventas a usuarios	8.030,6	30.368,0	43.776,0	38.681,0
II) Abastecimiento extranjeros				
a) industria terminal directa por propia importación -cotiz.1959-	1.021,5	5.783,7	8.314,9	7.760,6
b) en dólares USA	(12,9)	(73,1)	(105,0)	(98,0)
c) abastecimiento extranjero en partes, materiales y servicios a través de la industria auxiliar y actividades conexas (cotiz. 1959)	261,3	1.385,8	2.549,9	2.367,7
d) en dólares norteamericanos idem a b)	( 3,3)	(17,5)	(32,2)	(29,9)
III) Total abastecimientos en moneda nacional.	1.282,8	7.174,5	10.864,8	10.128,3
IV) Total abastecimientos en dólares USA	(16,2)	(90,6)	(137,2)	(127,9)

FUENTE: Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores, Asociación Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), Publicaciones periódicas, CIEARA, Cotización del Dólar USA en 1959 en Boletín del Banco Central de Mayo de 1963, página 40.

CUADRO N° 37VALOR MONETARIO DE LAS VENTAS

(en millones de pesos de poder adquisitivo de 1959)

	<u>1 9 5 9</u>		<u>1 9 6 0</u>	
	<u>Venta on</u> <u>Fábrica</u>	<u>Venta a</u> <u>Usuarios</u>	<u>Venta on</u> <u>Fábrica</u>	<u>Venta a</u> <u>Usuarios</u>
Total de la industria	7.227,6	8.030,6	26.408,5	30.368,0
a) automóviles	1.214,0	1.415,6	7.257,2	8.345,3
b) camiones y utilitarios	6.013,6	6.615,0	19.151,3	22.022,7
	<u>1 9 6 1</u>		<u>1 9 6 2</u>	
	<u>Venta on</u> <u>Fábrica</u>	<u>Venta a</u> <u>Usuarios</u>	<u>Venta on</u> <u>Fábrica</u>	<u>Venta a</u> <u>Usuarios</u>
Total de la industria	36.939,2	43.776,0	32.358,0	38.681,0
a) Automóviles	16.554,3	19.661,3	15.524,7	18.705,4
b) camiones y utilitarios	20.384,6	24.114,7	16.833,3	19.975,6

FUENTE: Balances públicos de las empresas y encuesta propia. CAFA - AGENTIC  
 (empresa de consultas del comercio e industria, popularidad de marcas,  
 informes comerciales) - AFA.

///ción de riqueza o "valor agregado" formado en aparte con el esfuerzo interno y en otra porción por las importaciones que significa esfuerzo productivo extranjero. (cuadro n° 30)

El cuadro n° 32 nos muestra como la riqueza creada por la industria automotriz -en términos de ingresos devengados- se distribuyó a través de los cuatro años en estudio, como análisis del cuadro n° 31.

El cuadro n° 30 nos exhibe lo generado por el esfuerzo productivo de la actividad automotriz en el lapso de que se trata es decir su valor agregado, que estudiado ahora desde el punto de vista de quien lo recibe nos muestra el ingreso.

En dicho lapso las transferencias al Estado de los ingresos -actividad terminal y auxiliar- representa el 30,5; 35,6; 38,3 y 36,7 motivado esencialmente por los gravámenes cambiarios e impuestos indirectos que soportan los elementos importados para la elaboración final del -automotor. Notamos que la industria terminal transfirió al gobierno ingresos superiores a los efectuados por la auxiliar, debiéndose ello a la significación que todavía tienen los gravámenes cambiarios y aduaneros soportados por la primeramente nombrada en mayor grado que la segunda. Estos recargos representaron por sí solos el 5,2; 9,8; 10,3 y 8,9 por ciento de la renta aportada por la actividad automotriz a la economía nacional.

El factor trabajo a su vez, significó el 45,1; 37,7; 35,4 y 36,7 en el lapso en estudio. El peso de la actividad terminal -es inferior a la auxiliar aunque los ingresos personales -según encuestas propias realizadas- superaron en la terminal a la otra. Ello se debe, principalmente a la circunstancia de que la terminal posee mano de obra altamente especializada y excelentemente remunerada mientras que la auxiliar que se mantuvo durante gran parte del período en la línea de la labor artesanal, ha abonado salarios menos retributivos. Uno de los aspectos que tiende a modifi///

///carse con acelerado paso es precisamente el de la especialización de la mano de obra que sirve a la actividad auxiliar que tan concretamente actúa en el proceso de mantenimiento del parque automotriz argentino durante el lapso de restricción en su renovación visto en II b). Tal especialización se refiere específicamente a la automatización productiva y a la correcta utilización de las superherramientas que con verdadero esfuerzo ha incorporado la industria auxiliar lo que le permitirá reducir costos para hacer realidad la substitución a precios razonables y calidad adecuada de las partes que aun se importan con su lógica incidencia en la balanza de pagos.

La participación que finalmente le cupo al capital (accionistas y financistas) ha sido del 24,4; 26,7; 26,3 y 26,6 lo que significó que los dos factores ya vistos -estado y trabajo- han participado en mayor grado en la distribución de la renta en detrimento de este último. Es previsible a partir de la conclusión del regimen promocional de la industria un incremento de la participación del capital en la distribución de la renta al disminuir los ingresos estatales por el concepto de los gravámenes aduaneros hasta el presente altamente retributivos para el Gobierno.

El cuadro n° 33 nos muestra el crecimiento experimentado entre 1959 y 1962 por el valor agregado correspondiente a la actividad automotriz. En dicho período -en pesos de valor adquisitivo de 1959- suma 914 mil millones de pesos y a valor corriente a m\$ 130,0 mil millones cifra que coincide con lo calculado por el Sr. Ing° Vilá en la pág. 10 de El Economista del 20 de julio de 1963, que expresa entre otros conceptos (62) que ello significó aproximadamente la cuarta parte del aporte total del resto de la industria manufacturera del país. La escasa diferencia entre la actividad terminal y la auxiliar con su cadena de abastecedores en lo que hace a su participación al valor total, se rompe en 1962 en que la últimamente citada contribuye en mayor medida a la formación de producto bruto. El valor//

---

(62) El Economista publicación semanal económico-financiera - Sarmiento 355- Buenos Aires, n° citado el 677.

///total agregado en el período por la terminal asciende ~~en~~ pesos de 1959- a m\$n 42,8 mil millones y por la auxiliar a 48,5 mil millones.

El cuadro n° 34 se refiere al aporte de la producción automotriz al producto nacional y al crecimiento económico del país. El crecimiento experimentado por el producto bruto en los tres últimos años -1959 es de escasa significación por ser el de partida de la implantación- nos indica que para una tasa de crecimiento anual de 4,1; 5,7 y -4,0 (1960/62) ha correspondido un incremento de aquél de 2,9; 4,1 y -3,0 mil millones de pesos de poder adquisitivo de 1950. Si tomamos el acrecentamiento del valor agregado por la industria automotriz en cada uno de esos años tenemos que - fué de 2,0; 1,2 y -0,6 mil millones de pesos. El correspondiente a 1960 se - halla influido por el aumento de producción experimentado entre 1959 y el mismo de casi tres veces la cantidad respectiva. De todas maneras el aporte de la industria en estudio representó en los dos años de máxima producción una magnitud respetable del producto bruto- solamente en 1961 fué del 29,8 por ciento-. En este acrecentamiento la actividad auxiliar tiende a desplazar a la terminal y su participación ha sido positiva en todo el desarrollo respectivo. A medida que se cumplan los planes de substitución de importaciones la actividad auxiliar desplazará decididamente a la terminal.

El producto bruto nacional a precios constantes de 1950 fué de 70,0; 73,0; 77,1 y 74,1 mil millones de pesos en el lapso 1959 /1962, tal como lo indican las Memorias del Banco Central de la República Ar gentina. Los valores agregados por la actividad automotriz en esos años a precios de 1950 fueron de 0,8; 2,8; 4,1 y 3,5 mil millones de pesos, que hace una relación porcentual de 1,1; 3,9; 5,3 y 4,7. De este aporte correspondió 0,49; 1,9; 2,7 y 1,9 por ciento a la actividad terminal y 0,61; 2,0; 2,6 y 2,8 por ciento a los efectos indirectos derivados de esta actividad en el resto de las actividades productivas internas.

Si consideramos porcentualmente la incidencia///

///del aporte automotriz al crecimiento económico nacional exhibe, como dije ramos precedentemente, ponderable significación tal como se indica en el punto V) del cuadro n° 34.

La participación extranjera a través de los insumos de tal origen requeridos en el lapso en estudio por la industria automotriz se da en el cuadro n° 36; quiere decir que el valor de las ventas consignadas en el cuadro n° 37 se formó en parte con el aporte de las actividades productivas del resto del monto por un total de 29,0 mil millones de pesos - de poder adquisitivo de 1959 a través del abastecimiento de partes, materiales y servicios para la industria terminal -289,0 millones de dólares norteamericanos- como también para las restantes actividades nacionales que abastecieron directa e indirectamente a la industria -82,9 millones de dólares USA- (cuadro 36 puntos b y d).

La participación de la industria automotriz en el producto manufacturero se da en el cuadro n° 35. Podemos apreciar así que a precios de 1950 aquélla asciende a 4,0; 12,1; 15,0 y 14,4 por ciento, para el período 1959/62 respectivamente. La participación de la actividad terminal (directa) fué de 1,3; 5,0; 6,7 y 6,3 por ciento y la de la industria auxiliar y conexas (efectos indirectos) del 2,7; 7,1; 8,3 y 8,1 por ciento. Estos porcentajes surgen de comparar el valor agregado por la industria automotriz a "costo de factores" (o sea deduciendo del valor agregado a precios de mercado el valor de las transferencias netas al gobierno) con el valor equivalente de la industria manufacturera en su conjunto que nos dan las Memorias del Banco Central de la República Argentina.

El cuadro n° 37 ya visto, nos muestra el valor monetario de las ventas de la industria automotriz terminal. Cabe consignar que existiendo restricciones para importar automotores completos a través de los recargos que sufren -ver anexo II y capítulo I) 6°)- la totalidad de la producción nacional se ha vendido en el mercado local. La salida al exte///

///rior es aún un tanto difícil por los precios comparativamente menores que tiene Brasil para sus vehículos de tipo similar a los que fabrica nuestro país.

Surge del cuadro citado en último término que las ventas en fábrica (sin computar el costo de comercialización- que significa el agregado para obtener el valor a precio de usuario) ascendieron en pesos de poder adquisitivo de 1959 a 7.227,6; 26.408,5; 36.939,2 y 32.358,0 millones de pesos mientras que para usuarios fué de 8.030,6; 30.368,0; 43.776,0 y 38.681 millones de pesos, para el lapso en estudio.

El constante deterioro del poder adquisitivo de la moneda corriente ha ocasionado la natural elevación de los precios de venta de los automotores recayendo pesadamente en la capacidad de demanda de los usuarios que en los últimos cuatro años vieron triplicar los precios, con lo cual la financiación "Directa" de que hablábamos en el capítulo II) punto d) 3) se hace onerosa. La extensión de los plazos de pago de los 18 meses máximos de 1960/61 se llevó paulatinamente a los 24 y 36 meses de las postrimerías de 1962 y primer cuatrimestre de 1963, con una correlativa disminución de la tasa de interés de la deuda. Las firmas interesadas y Cámaras Gremiales de Empresarios que las nuclean reclamaron y reclaman constantemente la atención de los poderes públicos tendientes a la reducción de los impuestos que gravan el proceso de fabricación y venta de los vehículos, que, expresan, significará el acrecentamiento de la demanda. ACARA (Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina) (63), la Cámara de Fabricantes de Automotores en su Boletín n° 80 (64) y Semanario Industrial (65)

(63) Nota del 20 de febrero de 1963 al Señor Ministro de Economía de la Nación con cinco planillas explicativas de los impuestos nacionales y provinciales que afectan al automotor.

(64) CABA Boletín n° 80 del 23/4/1963, pág. 4 citando una opinión de la publicación "ANALISIS" n° 108 referido al precio de venta de automotores y su equivalencia con el importado puesto en el Puerto de Bs.As. así como el precio de venta despojado de impuestos.

(65) Semanario Industrial de fecha 21 de julio de 1963.

///manifiestan que la incidencia de los impuestos en el valor de venta llega al 60,4 por ciento, según la primeramente nombrada, al 50,0 por ciento según CAFA y que de cada dos vehículos que se fabrican en el país uno es prácticamente del Estado según la opinión de la publicación citada en último término. Por su parte la Revista Parabrissas del mes de septiembre de 1962, página 36 entre los problemas que, dice, afectan a la industria automotriz cita a los impuestos que en número de doce (12) gravan al automotor en nuestro país.



## II g) CONEXIONES CON PLANES VIALES

No puede haber desarrollo económico sin un adecuado y eficiente sistema de transporte. Los mismos son servicios complementarios y accesorios de casi todas las actividades económicas además de su importante misión de transportar personas.

El transporte marcha al frente de todo desarrollo económico fomentando una división geográfica óptima del trabajo y de las actividades entre las distintas regiones de un país así como la mayor eficiencia productiva de estas últimas. Constituyen pues uno de los factores determinantes para estimular las inversiones.

En el caso que nos ocupa el aspecto que queremos contemplar es el relacionado con el transporte que se efectúa a través de la red ferroviaria y la carretera. Uno de ellos, el ferroviario, significó en nuestro país un ponderable aliado del desarrollo del comercio exterior pero ante la falta de renovación de vías, instalaciones y material de tracción agravado por el atraso técnico de los métodos de explotación así como del descuido en la calidad de los servicios, significó un paulatino retroceso en el aprovechamiento de su capacidad de transporte.

Además al cambiar la estructura económica del país con el devenir de la industrialización, surgió la necesidad de transportar a los centros del interior del país, entre ellos y desde éstos hacia el litoral los insumos respectivos. El ferrocarril no estaba preparado para satisfacer esta demanda por la distribución de sus líneas adecuadas tan sólo a una de las finalidades esenciales que motivaron su tendido, es decir movilización de riqueza agrícola-ganadera destinada principalmente para la exportación, circunstancia que fué aprovechada por el camión para cumplir con esta nueva exigencia del desarrollo. Se erigió así en el valioso instrumento para el acarreo de bienes allí donde no existía el ferrocarril, por caminos buenos, regulares y malos, por zona montañosa o desértica, en fin por luga//

///res donde hasta entonces no transitaban sino vehículos de tracción a sangre, caballos y mulas, llegando además en su expansión y ante el notable deterioro del transporte ferroviario visto anteriormente, a actuar frente a este último en una desigual y nada justificada competencia.

Pero también la red caminera argentina que tuvo un extraordinario crecimiento en el lapso 1932-1937-1944 sufrió un serio retroceso posterior ante el descenso de la construcción primero y la lentitud de los trabajos de conservación y reconstrucción después que hizo acelerar - el proceso de destrucción de los pavimentos no solo por la acción del tiempo sino además por la introducción de camiones con carga por ejes más pesados que los previstos.

Afirmamos en consecuencia que la complementación de ambos sistemas de transporte -el ferroviario y el carretero- en una activa colaboración y no en la competencia destructiva, es la meta que deben perseguir nuestras autoridades, renovando y aprovechando mejor el material ferroviario y aumentando la provisión de fondos para la red troncal nacional y las redes provinciales así como para los de "fomento agrícola" y de acceso a rutas.

El automóvil y los camiones son los directos beneficiarios de las redes carreteras. El primero no solo depende de ellas para su desarrollo sino que es causa directa que limita las adquisiciones si no se dispone de redes pavimentadas o en buen estado de conservación. Pero a su vez son los que contribuyen en mayor medida a la construcción y mantenimiento de tales carreteras. El camión, más sufrido, es el aliado indispensable para movilizar riquezas y transportar personas allí donde no existían vías férreas o se carece de calzada disponiéndose tan sólo de nuestra conocidas - "huellas". Su aporte resulta igualmente interesante, y en la actualidad en que están gravadas las cubiertas, la nafta, las cantidades de ejes, puede decirse que contribuyen hasta el término de su vida útil a dar vida a quie///

///nes tal vez utiliza muy contadas veces en su existencia de trabajo.

La ley nacional de vialidad sancionada en el año 1932 creó un organismo autárquico (la Dirección Nacional de Vialidad dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Nación) y proveyó en forma regular y permanente fondos para la construcción de carreteras y asimismo estableció un sistema de ayuda federal a las provincias lo que permitió la formulación de planes de amplia proyección. Hasta 1937 se dan las condiciones necesarias para la construcción de caminos en gran magnitud pero con posterioridad y salvo una pequeña recuperación a fines de 1940-41 comenzó la declinación que nos trae al año 1958 en que con el Decreto-Ley n° 505, en que se da una nueva estructura a la citada Dirección Nacional y se aumentan los fondos para impulsar la construcción de carreteras, renace la esperanza en una pronta recuperación de las "arterias blancas" de nuestro país.

En 1954 y según estudios de CEPAL (67) la red existente era la siguiente:

<u>Tipo de calzada</u>	<u>Red existente</u>
I) Tránsito permanente	<u>27.126 km</u>
a) Pavimento (superior y económico)	11.186
b) calzadas mejoradas	15.940
II) Tránsito no permanente	123.334 km
Total	150.460 km

Los caminos de tránsito permanente son los que permiten el paso sin interrupción en cualquier época del año. Los no permanente solo lo son en condiciones de clima favorable. En ciertas zonas del país y gracias a la sequedad del clima ciertos caminos no pavimentados o mejorados permiten el tránsito con carácter permanente. Se denomina pavimento/

---

(67) Idem a 41 pág. 118.

///superior al que consta de obras básicas con granito, granitullo, hormigón armado y sin armar, carpeta bituminosa sobre bases de hormigón, carpeta bituminosa sobre base flexible y concreto o macadam bituminoso. Es el pavimento económico o intermedio el que posee obras básicas con entoscados, base estabilizada, con tratamiento bituminoso.

En el año 1959 se disponía de 13.227 km de pavimento entre superior y económico, 17.610 de mejorados y enripiados y 129.975 de calzadas naturales de tránsito no permanente.

Al comenzar 1963 las cifras eran de 18.500 km de pavimentos, 21.300 km de calzadas mejoradas y 135.000 km de caminos de tránsito no permanente. Hay que adicionar a estas cifras, 700 km de caminos pavimentados denominados de "fomento agrícola" y 6.000 km de este tipo pero mejorado. Se hallan en estos momentos en construcción 3.900 km de caminos pavimentados y 2.700 de enripiados o mejorados. El costo de estas construcciones se eleva a los 27.000 millones de pesos (68).

Las estimaciones necesarias de ampliación de la red caminera aconsejaban la construcción de 3.270 km anuales de caminos de tránsito permanente entre 1958 y 1967 (32.700 km total) y 4.100 km de caminos de tránsito no permanente (41.100 km total) (69) a efectos de recuperar el impulso perdido permitiendo una moderada ampliación de la red carretera acorde con las exigencias de un tráfico más intenso, pesado y en constante expansión.

Se continúan las obras de rutas troncales importantes como la n° 11 que nos vinculará con el Paraguay y la 3 hasta Tierra del Fuego.

(68) Dirección Nacional de Vialidad. Informaciones aportadas. Años anteriores ver bibliografía.

(69) Idem a 41 página 118.

### III) PROYECCIONES DE LA DEMANDA AUTOMOTRIZ:

#### a) Nivel de la demanda esperada.

El estudio de la demanda de automotores en nuestro país, teniendo en cuenta las modalidades de vida, preferencias, y otros factores ajenos a ellos como serían la política de los transportes respecto de los camiones, así como el nivel de precios de venta al consumidor y de salarios, hacen necesario formular ciertas consideraciones previas.

La proyección de la demanda total se obtiene por adición de sus dos elementos determinantes:

- a) aumento de existencia (nuevos usuarios);
- b) reposición de existencias.

Al hablar de reposición de existencias no debemos olvidar que también se toman en cuenta las bajas, o sea el pase a condición de "chatarra" del vehículo sin posibilidades de recupero como tal.

Según el Dr. José María Dagnino Pastore (70) la demanda de automotores está influida por muchos factores aunque algunos con carácter estacional o anual. Las fuerzas que juegan en favor de la extensión del mercado son:

- a) Efecto del precio: una reducción de precio posee un doble efecto en el corto plazo; no sólo genera una mayor demanda corriente, sino que torna efectiva una parte de la demanda potencial insatisfecha.
- b) Efectos del crédito: su extensión constituye a veces una "secuencia compulsiva".
- c) Efectos del servicio, comercialización, propaganda y calidad. Todos ellos ya conocidos en la Argentina.

Las fuerzas que limitan el mercado son: ///

---

(70) Dagnino Pastore, José María. Cambios en la Estructura del Comercio Exterior Argentino. Estudio de un Caso. Rev. de Cs. Económicas. Talleres Gráficos "LUMEN" Serie IV, n° 15, Julio-Agosto-Sep., 1961, pág. 241/77.

///

- a) saturación del mismo (desaparece la demanda insatisfecha)
- b) importaciones (cubren necesidades de los dos tipos)
- c) sustitución de la demanda.
- d) ventas de segunda mano, que limita la colocación de unidades nuevas.

La aportación extranjera al análisis de la demanda automotriz ha ayudado a clarificar puntos y a formular interrogantes, pero en definitiva la misma responderá a situaciones particulares de nuestro medio. El método adoptado por el Dr. Pastore consiste en:

- a) Dividir la demanda en nueva y de reposición;
- b) efectuar un análisis tentativo de regresión de los determinantes prospectivos de cada componente.
- c) la proyección de la nueva demanda en base al ingreso, el precio y las existencias, que implican la noción de existencia "ideal" ó de saturación. Además, una estimación independiente de la demanda de reposición, mediante el uso de las vidas "máximas" y promedio como referencias y sustitutos del enfoque de los años "unidad". Finalmente un tratamiento de la demanda insatisfecha. Los resultados a que arriba el Dr. Dagnino Pastore se encuentran en la vecindad de las estimaciones de otros informes.

Nuestro país, como nación en desarrollo pero con población creciente en mayor medida que su capitalización ha buscado retomar la situación en que se hallaba antes de encontrar frenado su impulso con motivo de las crisis sucesivas vividas desde 1930. El recobro de su potencial rural, el desarrollo de una política petrolífera y carbonífera y el aliento a la inversión extranjera a través de leyes de protección a ella han sido los medios esenciales para obtener los fines perseguidos fundamentalmente. La posesión de una industria automotriz propia que cubrieran el fuerte déficit que arrojaban los estudios especializados en materia de existencia de automotores, se contó entre las iniciativas alentadas desde el gobierno//

///y que encontró pronto eco entre empresas de arraigo en nuestro medio y - aún entre otras menos conocidas.

Los estudios de demandas y de oferta se sucedieron con un optimismo no compartido por aquellos que, conociendo las posibilidades de un mercado ávido pero no amplio, pronosticaba cantidades de demanda mucho menores que las autorizaciones de fabricación otorgadas por el Ministerio de Economía en sus resoluciones y que se pueden apreciar en el Capítulo II punto a).

Por nuestra parte y a los efectos de una mejor comprensión del problema, dividiremos el mismo en dos aspectos:

- 1) posibilidades de demanda de automóviles (chicos, medianos y grandes)
- 2) posibilidades de demanda de camiones de 3 Tn. para arriba y utilitarios.

Según CEPAL (71) la composición del parque automotor de pasajeros por grupos de edades era en 1954:

<u>Grupo de Edad</u>	<u>Pasajeros (incluye transporte colectivo de pasajeros)</u>	
	<u>Miles</u>	<u>Porcientos</u>
Hasta 5 años	28.6	7.3
De 5 a 10 años	68.8	17.6
De 10 a 15 años	36.5	9.4
De 15 a 20 años	126.5	32.4
Más de 20 años	129.5	33.3
Total	389.8	100.0

Siempre en el aspecto automóviles, FIAT (72) - que hace sus estudios en función del tiempo máximo de vida da la composición del parque automovilístico entre 1939 y a principios de 1959 nos da los siguientes valores porcentuales: ///

---

(71) Idem a 41 pág. 126.

(72) Idem a 40 pág. 40 y siguientes.

<u>Automóviles de Turismo</u>	<u>En 1939</u>	<u>20 años despues (1959)</u>	
	%	%	
Hasta 5 años	39,3	20,4	
De 5 a 10 años	22,2	6,6	140.190 unidades
De 11 a 15 años	38,5 (x)	38,6	<u>11,6</u>
De 16 a 20 años	- -	15,0	
De 21 a 25 años	- -	29,2	238.340 unidades
De más de 25 años	- -	61,4	<u>17,2</u>
Total	100,0	100	387.850 unidades

De la comparación precedente surge que si se acepta que la edad máxima de los automóviles en circulación debe ser de 15 años, -criterio éste también compartido por CEPAL- en 1959 debía haberse renovado el 61,4 por ciento del total de existencias. Llega finalmente a la conclusión de considerar como "normal" para nuestro país la edad que en el año 1939 poseían los automóviles de turismo en circulación en el que la media del parque era inferior a los siete años. Relacionándola con el número de familias, en 1939 correspondía un automóvil por cada 9,5 familiar, mientras que en 1959 se calculaba un vehículo por cada 11,3 familias, es decir que también existía un retroceso en tal aspecto. En lo que respecta a número de habitantes por automóvil Fiat nos da un vehículo por cada 44,01 habitantes, en el año considerado de 1939, y 52 para 1959.

El Dr. Ing° Juan Rossi (73) estima en 8 años la vida media del automovil en las condiciones de mercado normalmente abastecidas y tras manifestar que considerando todos los elementos y a pesar de que sea difícil analizar a fondo año por año tanto factores distintos nacionales e internacionales que han influido sobre el mercado del automóvil, pueden con cierto realismo considerarse factible la absorción real probable del mercado argentino en un lapso que llega a 1966 del orden de las 50.000 unidades anuales.

(x) La edad máxima fué de 13 años.

(73) Idem a 43, pág. 3/4.



///les. El 64 por ciento sería para renovación de unidades y el 36 por ciento para aumento de circulación.

Para Fiat la demanda aumentará de 52 mil unidades en 1960 a un máxima de 54,5 en 1966 decreciendo a partir de entonces llegando recién con las existencias de 1968 a sobrepasar levemente el número de familias por automóvil existente en 1939 -año normal- con 9,2.

CEPAL correlaciona el número de habitantes con el ingreso por habitante en dólares comparándolo con otros países del mundo en número de 55. Parte del supuesto de que dos países con igual ingreso por habitante posee el mismo número de automóviles por habitante. Las necesidades de reposición de automóviles que indica -proyección intermedia (20 años de vida)- es de 48.000 unidades/año hasta 1962 y desde entonces hasta 1967 de 2.600 unidades/año. La media pues el lapso de 10 años sería de 25,3 unidades/año.

El Dr. Dagnino Pastore estima la demanda insatisfecha en más de 55.000 unidades y el consumo anual hasta 1962 en 75.000 unidades. Indica además que el consumo decaería drásticamente en 1963-1967 -salvo caída de precios- a un nivel de 40.000 unidades año. A partir de 1970 la demanda -manifiesta- probablemente surja de nuevo a medida que se incrementa el ingreso y se recupera la reposición. Indica que la demanda excede a la oferta hasta 1962 pero no en adelante en virtud de que primero desaparecería la demanda insatisfecha y disminuirá la de reposición. En cuanto al tipo de vehículo y de acuerdo a las preferencias del consumidor señala que será -altamente riesgosa la producción de automotores categoría B (190 a 750 cm<sup>3</sup>), riesgosa en la C (750 a 1500 cm<sup>3</sup>) mientras que existe demanda futura para las categorías D (1500 a 2500 cm<sup>3</sup>) y E (más de 2.500 cm<sup>3</sup>).

El Sr. Alberto L. Campos (75) -Banco Industrial

---

(75) Campos, Alberto L., La Industria Automotriz, Análisis del mercado. Bco. Industrial de la Rep.Arg., Enero de 1960, pág. 17.

///de la República Argentina- estima que una producción de 645.600 unidades hasta 1967 sería el mínimo deseado con una producción de 289.800 unidades hasta 1962/3 y de 355.800 en 1967/8 con lo cual solamente 25.200 unidades tendrían en ese entonces entré 15 y 20 años, 79.200 unidades entre 10 y 15 años, 289.800 entre 5 años y 355.800 entre 1 y 5 años. La capacidad de absorción del mercado sería similar manifestando que el nivel del ingreso y el precio de los automóviles pueden hacer variar substancialmente tales perspectivas - en mayor o menor proporción, reflexión ésta que también efectúa CEPAL en la pág. 123 de su estudio, al expresar que la demanda real de automóviles está influida por una serie de factores que a veces varían de un país a otro y - que dificultan las previsiones, tal como lo dijéramos al principio de este - capítulo.

En cuanto a la tendencia en la localización - del consumo aparente de los automotores, el Dr. Dagnino Pastore indica que la Capital Federal poseía conjuntamente con la Provincia de Buenos Aires el 60,3 del total, siguiéndoles en este orden las Provincias de Santa Fé y Córdoba. Estas cuatro jurisdicciones mayores reúnen el 83,1 por ciento de las - existencias totales. En lo que a densidad mayor de automóviles se refiere la Capital Federal y La Pampa (Automóviles por 1.000 habitantes) encabezan las estadísticas siguiéndoles las Provincias de Buenos Aires, Santa Fé, Córdoba y Mendoza.

La tendencia de la localización de la oferta muestra a Buenos Aires con un 63 por ciento siguiéndole Córdoba y luego Santa Fé.

La razón de las existencias (real dividido por ideal) corriente es de 62 por ciento. CEPAL expresa que es del 50 por ciento.

En el aspecto camiones (más de 3 toneladas en adelante) y utilitarios, la situación es la siguiente:

El panorama de la solución efectiva del pro///

///blena ferroviario determina la utilización en mayor medida de este medio de transporte. Su rapidez de desplazamiento, la facilidad de maniobra así como la posibilidad de transportar carga de "puerta a puerta" lo hacen inmejorable en distancias que la técnica aconseja no superar los 250 km. Pero nuestro país, con una capacidad ferroviaria desaprovechada, la utilización de este medio se ha hecho actuando además de su función normal enfrentando al ferrocarril en competencia harto desigual en distancias como las existentes hasta Mendoza para transportar el vino que, de otra manera se demora notablemente en llegar a los centros de consumo mayores del país.

CEPAL (74) da la composición del parque de los automotores de carga al año 1954 de la siguiente manera:

<u>Grupo de Edades</u>	<u>Unidades de carga (únicamente unidades motorizadas: camiones livianos, pesados y furgones)</u>	
	<u>Miles</u>	<u>Porcientos</u>
Hasta 5 años	13.6	7.1
De 5 a 10 años	80.5	41.9
De 10 a 15 años	16.1	8.4
De 15 a 20 años	54.8	28.6
De 20 años	26.9	14.0
Total	191.9	100.0

Según el Banco de Crédito Industrial Argentino (76) en 1957 la composición por edades era la siguiente; porcentualmente:

Hasta 5 años	18%
De 5 a 10 años	6
de 10 a 15 años	29
de 15 a 20 años	13
Más de 20 años	34
Total	100%

(74) CEPAL Idem a 41 pág. 126

(76) Idem a 75, pág. 18.

///

///

Para FLAT (77) la composición del parque de automotores de carga era la siguiente en 1959:

<u>Grupo de Edades</u>	<u>Miles</u>	<u>Porcientos</u>
Menores de 6 años	77.334	24,9
Más de 5 años y menos de 11	20.469	6,7
Más de 10 años y menos de 15	77.130	24,8
Con 15 años y menos de 21	24.342	7,9
Más de 20 y menos de 26	53.054	17,1
Más de 25 años	<u>57.915</u>	<u>18,6</u>
Total	310.244	100.0

De acuerdo con estas últimas estimaciones más del 43 por ciento debía haberse radiado en 1959 ya que habían sobrepasado el límite de 15 años útiles de vida, luego del cual pueden considerarse unidades obsoletas. En 1940 el 63 por ciento de los vehículos de carga apenas llegaban a 10 años de vida y solamente un 20,1 por ciento tenía 12 años.

La determinación de las necesidades de camiones está relacionada con la capacidad de carga que sería necesario disponer para satisfacer las necesidades del tráfico (toneladas-Kilómetros) y de la carga a transportar (toneladas).

Decíamos también al principio, que esto último será consecuencia directa de la política de los transportes que adopten las autoridades en relación con el problema ferroviario. Si los ferrocarriles - continúan en su actual nivel estacionario de transporte indudablemente habrá una demanda sostenida de camiones (más medianos que pesados, considerando es tos los que sobrepasan las 6 toneladas) y por consiguiente habrá que aumentar la capacidad de carga para satisfacer la demanda incrementada.

CEPAL estima (78) que la capacidad de carga///

---

(77) Idem a 40 pág. 91

(78) Idem a 41 pág. 131.

///que habrá que satisfacer en 1967 será de 1.38 millones de toneladas. La capacidad total de nuevos camiones con que habrá que satisfacer la demanda será de 420.000 toneladas para 1967; la necesaria reposición de los vehículos de carga que finalizan su vida útil demandará por su parte nuevas unidades con capacidad de carga del orden de 460 mil toneladas entre 1958-1962 y 320 toneladas en 1963-1967.

En cuanto a las unidades, CEPAL continúa expresando que se necesitarán 30.200 camiones y acoplados año en el lapso 1958/67 más 10.000 utilitarios (camionetas y furgones de hasta 1.700 kg.) entre 1958 y 1965, todos ellos suministrados por la producción nacional.

El Dr. Ing° Rossi (79) coincide con las estimaciones de CEPAL, diciendo que la absorción media anual prevista de 25.000 unidades/año superaría en 1963 las 40.000 unidades.

El Banco de Crédito Industrial Argentino (80) manifiesta que las necesidades previsibles mínimas se cubrirían con una producción de 40.000 unidades anuales en el primer quinquenio (1959-64) elevándose a 50.000 en el segundo, posibilitando que si la producción alcanzara - las 60.000 unidades en dicho lapso se podrían dejar radiados de servicio los camiones con una antigüedad mayor de 10 años.

FIAT (81) además estima que desde 33.000 unidades de demanda en 1962 irá paulatinamente incrementándose hasta 1970 en - que será de 48.000, correspondiendo un 33 por ciento al aumento de circulación (demanda nueva) y el 67 por ciento restante a renovación de unidades - (reposición de existencias). Se agrega resumen de los autores citados relativo a demanda probable.

Finalmente haremos una breve reseña de uno de los factores importantes que hacen a la demanda en nuestro país, y es el///

---

(79) Idem. a 43, pág. 4/5.

(80) Idem. a 75, pág. 21

(81) Idem. a 40, pág. 103

///relacionado con los costos de los automotores. Un automovil en Brasil de un modelo que también se fabrica en nuestro medio (por ejemplo de 845 cm3 de cilindrada) cuesta allí el equivalente de 2.130 dólares mientras que en la Argentina cuesta el equivalente a 2.500 dólares USA (82). Hay una ineficiencia argentina con respecto a los niveles internacionales (por ejemplo comparativamente con EE.UU., Inglaterra, Alemania, Francia) y además con respecto a nuestro más fuerte competidor en el Mercado Común Latinoamericano.

El Dr. Dagnino Pastore expresa que EE.UU. posee un alto nivel de ingreso y extensa área sin ferrocarriles así como disponibilidad de recursos, organización y técnica en la oferta (lo que nosotros indicamos al comienzo de este punto comercialización, propaganda, calidad y servicios). La Argentina posee una población menor, un ingreso per-capita mediano y una red ferroviaria aceptable. Brasil se halla desde este punto de vista en inferioridad de condiciones respecto a nosotros ya que su desarrollo, si bien ha sido más acelerado presenta desniveles más acentuados en la distribución de la renta. La diferencia esencial que habría entre nosotros y EE.UU. es el tamaño del mercado.

La producción individual de un vehículo americano supera en 20 veces la demanda total estimada de la República Argentina. La pregunta que surge es cómo se reflejan estas diferencias en el volumen de producción sobre los costos unitarios. Surgen varios problemas diferentes como consecuencia de ello. Primero la cuestión de economías internas de reducción de costo mediante la producción de más unidades de cada modelo. Otras economías serían las de fabricar dos modelos en la misma planta o una empresa operando en varias plantas y finalmente la descentralización o sea fabricando un mismo vehículo o modelo en diferentes plantas para ahorrar gastos de transporte. Una economía también puede obtenerse reduciendo la frecuen//

(82) CATA, Boletín nº 91 del 10/7/63, citando una publicación de PRIMERA PLANA denominado AUTOMOTORES: las claves para el desarrollo futuro de la industria.

///cia en el cambio del modelo. La ineficiencia pues del orden del 50% que acusa la producción argentina estaría dada por la pequeñez de la planta pero también por un mercado reducido. Llega a la conclusión el Dr. Pastore que el mercado argentino es suficientemente grande como para sostener una industria relativamente eficiente aunque no internacionalmente competitiva.

Comparandonos ahora con el Brasil, digamos que este país no solamente posee una industria siderúrgica de fuste que le asegura el aprovisionamiento de la materia prima (chapa de hierro para estampado, aceros comunes y especiales de alta resistencia, aleaciones livianas y -aleaciones varias) que nosotros hasta el presente no poseemos por lo que debe importarse, sino que también ha seguido una inteligente política de concentración industrial, es decir, que allí se organizó la producción poniendo empeño en la fabricación de ómnibus, camiones y vehículos de trabajo, controlándose eficazmente el montaje y labor de las plantas productoras, a través del gobierno. Nosotros hemos demorado ese principio de concentración industrial que está ya en ejecución. Igualmente la mano de obra brasileña es más barata que la argentina pero ha conseguido automaticidad de suministro de repuestos y partes nacionales a través de una industria auxiliar que goza de beneficios de promoción que la nuestra no tuvo.

La situación especial por la cual se halla - atravesando la economía argentina no hacen prever el cumplimiento total de los planes autorizados a través de las resoluciones del Ministerio de Economía ya vistas, circunstancia por la cual en el cuadro n° 38 indicamos las - cantidades que -encuadradas en las condiciones que expresamos luego- se estiman probables de alcanzar. Dichas condiciones son entre otras:

- a) crecimiento del producto bruto interno e ingresos reales del orden del - 2% anual;
- b) extensión de los plazos de amortización de los créditos que se conceden a los compradores usuarios para adquirir los vehículos a un promedio ///

///de 24 cuotas. Este aspecto se ha materializado ya a través de las grandes compañías como Kaiser y Fiat que otorgan hasta 36 meses para el pago de los saldos;

- c) reducción en el orden del 25 por ciento de la tasa de interés de la financiación de ventas a los compradores usuarios. Tal reducción ya aplican entre otras firmas Peugeot y Kaiser la que va desde el 0,5 por ciento para compras a un año a un uno por ciento para las de 24 meses y 1,25 por ciento cuando se extiende a los 36 meses visto en b);
- d) relación precios al usuario de los vehículos y nivel general de precios para los restantes bienes que se producen en la economía argentina que se mantengan constantes.

Además, otros dos aspectos de significación - particular que son:

- e) la necesaria recuperación de nuestra economía que repercutirá favorablemente tanto en la reposición de las unidades en circulación como en la ampliación de la demanda "nueva";
- f) finalmente el mejoramiento en la balanza de pagos que impulsará el crecimiento económico trayendo consigo un mayor aporte de demanda en niveles de ingresos a los que en la actualidad aun no llegó esta "nueva forma de vida" como acertadamente denomina al automóvil el Dr. Dagnino Pastore en la publicación que hemos comentado (70).

El desvío respecto de las autorizaciones máximas se indica también en el cuadro n° 38, el que sirve de compensación al sólo efecto de demostrar el criterio en cierto modo apresurado con que se aprobaron los planes de las firmas presentantes, que, como vimos se ajustarán a partir de 1963 en forma periódica (ver Decreto n° 1443/63 indicado en 18) - con lo cual no se crea una demanda potencial de divisas que en definitiva no será realmente exigible.

CAFA estima que de la producción de automó///



///viles alrededor de un 25 por ciento se incorporan afectándose directa o indirectamente a la prestación de servicios considerados productivos (profesionales, empresas, taxis), por lo cual del total de automotores que se planea fabricar, puede considerarse que un 50 por ciento está formado por bienes de capital y el restante 50 por ciento por bienes de consumo durables.

Para la determinación de la demanda de camiones y utilitarios se han considerado además de lo expuesto anteriormente las necesidades que en la actualidad y presumiblemente en un futuro inmediato, surjan como consecuencia de la política de los transportes y especialmente de los ferrocarriles que tracen las autoridades, así como del impulso vial que se espera en el próximo quinquenio, con respecto a los caminos de acceso y entronque con rutas principales. Sabemos asimismo que la demanda de camiones no está influida por el precio ni por el estado de los caminos ya que los precios tienen similitud a igualdad de modelos y tipos y los últimos no representan obstáculos ya que los camiones se construyen para soportar cualquier clase de vía. Es por ello que se estimó aceptable una posibilidad de colocación de tales automotores en forma sostenida -aunque la coyuntura actual sea desfavorable en materia de demanda- dada la necesidad de cubrir los claros que deja el ferrocarril en extensas zonas de economía floreciente (Misiones con el té y la yerba, Corrientes con el cítrico y el tabaco, El Alto Valle de Río Negro y zonas de influencia con frutas de exportación, la Patagonia en materia pecuaria, carbonífera y petrolera).

El reajuste general que viene experimentando la economía del país a partir de la devaluación de la moneda ocurrida en abril de 1962, implicó que el nivel de la Renta Nacional dejase de crecer al ritmo de los dos años anteriores y aún fuera negativa (Ver cuadro 34). Por ello el poder adquisitivo de los ingresos per-cápita de la población de consumidores potenciales (por aumento y reposición de automotores) se contrajo sensiblemente durante 1962 y se estima se prolongará hasta mediados de 1963 para retomar el curso ascendente a partir de entonces y recuperarse desde//

R E S U M E NNivel de demanda de automóviles según:

<u>AÑOS</u>	<u>ABSORCION TOTAL s/AUTORES</u>					
	<u>Dr. Rossi</u>	<u>FIAT</u>	<u>CEPAL</u>	<u>D. Pastore</u>	<u>Bco. Industrial</u>	
			(Media)		(Promedio)	
1960	52.000	52.000	48.000	25.300	74.965	57.960
1961	53.000	53.000	48.000	25.300	74.743	57.960
1962	53.300	53.300	48.000	25.300	76.945	57.960
						57.960
					<u>Promedio</u>	<u>(Promedio)</u>
1963	53.600	53.600	2.600	25.300	36.107	71.160
1964	53.900	53.900	2.600	25.300	36.107	71.160
1965	54.200	54.200	2.600	25.300	36.107	71.160
1966	54.500	54.500	2.600	25.300	36.107	71.160
1967		49.900	2.600	25.300	36.107	71.160
1968		45.200				

Nivel de demanda de Automotores de carga según:

<u>Años</u>	<u>Dr. Rossi</u>	<u>FIAT</u>	<u>CEPAL</u>	<u>Bco. Industrial</u>
			<u>Promedio</u>	<u>Promedio</u>
1960	25.000	25.000	30.200	40.000
1961	33.000	33.000	30.200	40.000
1962	38.000	38.000	30.200	40.000
1963	43.000	43.000	30.200	40.000
1964	43.000	43.000	30.200	50.000
1965	43.500	43.500	30.200	50.000
1966	43.500	43.500	30.200	50.000
1967	--	44.000	30.200	50.000
1968	--	44.000	--	50.000
1969	--	47.500	--	--
1970	--	48.000	--	--

///1964 en adelante.

El valor monetario de las ventas se obtuvieron evaluando las cifras de demanda probable a los precios de 1959. Según surge del cuadro nº 3, los valores de la producción, a precios de usuario resultarían así de mín 39,3; 49,4 y 54,2 mil millones de pesos en los años 1963 a - 1965 respectivamente.

Los valores designados con el concepto "precio de fábrica" son los correspondientes precios abonados por el distribuidor - de los automotores, es decir, costo fábrica en términos contables. Hemos pre supuesto aproximadamente un 15% el monto que queda a los distribuidores-agencias de ventas y abastecedores- con los cuales deben atender, entre otros - conceptos, derivados de su mantenimiento -el "service" gratuito que las empresas terminales brindan al adquirente- en algunos casos- como agregado de venta o parte la atención del "service de cortesía" que dispensan tales agencias a los compradores al término de un lapso prefijado. Tales "servicios" consisten en el repaso general y reposición de piezas defectuosas del automotor y en la atención de ciertos detalles comunes al vehículo en período de adaptación al trabajo denominado también de "asentamiento" o "ablando".

Cabe señalar que en 1964, como ya dijéramos - con anterioridad, concluye el plazo de promoción de la industria terminal - automotriz, lo que significará para las firmas a ella acogida el enfrentarse con los problemas derivados de la obtención de divisas extranjeras necesarias para completar sus requerimientos naturales de materiales de utilización intermedia que no se fabrican en el país, amén de los abastecimientos de bienes de capital introducidos al presente al amparo de franquicias y por consiguiente libres de recargos aduaneros y/o fiscales.

Nuestras estimaciones consideran que si bien la demanda de reposición habrá cedido bastante para 1964, la complementación industrial ya en marcha a través de la IMLB permitirá responder a las eventuales exigencias de motorización que tal empresa supone, permitiendo que - la producción no decaiga.

///

CUADRO N° 38NIVEL DE DEMANDA ESPERADAPRODUCCION PROBABLE COMPARADA CON AUTORIZADA TOTAL

<u>CONCEPTO</u>	<u>PRODUCCION PROBABLE EN UNIDADES</u>		
	<u>Año 1963</u>	<u>Año 1964</u>	<u>Año 1965</u>
<u>Total de Unidades</u>	103.590	130.000	140.000
a) automóviles	72.000	86.500	94.700
b) Camiones y utilitarios	31.590	43.500	45.300
Total autorizado	268.630	329.890	-----
DISCREPANCIA	165.040	199.890	-----

CUADRO N° 39VALOR ESTIMADO DE LAS VENTAS (en millones de pesos de 1959)1963

<u>Precio Fábrica</u>	<u>Precio Usuario</u>	<u>Total Vehículos</u>	<u>Tipo</u>
31.700	39.311	103.590	---
16.861	20.911	72.000	Automóviles
14.839	18.400	31.590	Camiones y Utilit.

1964

41.000	49.417	130.000	
20.569	24.794	86.500	Automóviles
20.431	24.623	43.500	Camiones y Utilit.

1965

45.500	54.200	140.000	
21.511	27.560	94.700	Automóviles
23.989	26.640	45.300	Camiones y Utilit.

### III) PROYECCIONES DE LA PRODUCCION AUTOMOTRIZ:

#### b) Aporte de la Industria automotriz al Producto y la Renta Bruta Interna.

El cumplimiento de los planes de producción - exige la utilización de partes y otros materiales intermedios que ejecutan la industria terminal, auxiliar y de abastecedores de ellos.

Estos elementos que suponen la movilización - de importes monetarios de cierta cuantía, contribuyen a formar el valor agregado al producto bruto interno por la industria automotriz, lo que entraña igualmente al disponer de riquezas creadas no solamente por la actividad local o doméstica sino también por el extranjero. La riqueza aportada por la actividad local (industria terminal, auxiliar y conexas) y la extranjera de terminada por las importaciones que contribuyen a la formación del bien final, están indicadas en el cuadro 40 para el período 1963/1965.

El valor agregado al producto bruto interno - alcanzaría, según surge de la evaluación económica realizada, a 32,5; 45,3 y 50,4 mil millones de pesos de 1959 para los años 1963 a 1965 respectivamente.

Los abastecimientos extranjeros en su conjunto descenderían en dicho lapso a 6,7; 4,1 y 3,7 mil millones de pesos de 1959. Tales descensos se deberán a la substitución de importación por bienes de - elaboración nacional dispuesto en los decretos normativos de la industria - que nos ocupa. Dicha substitución se operará fundamentalmente en el sector terminal ya que en el auxiliar, al exigirse las normas de calidad y preci- sión indispensables a la moderna tecnificación, los demandará por el contra- rio un incremento de importaciones para satisfacer tales requisitos. La actividad terminal -en la actualidad- continúa importando partes o conjuntos que la auxiliar, de intentar fabricarlos, los haría a costos más elevados - que el extranjero. Para solucionar dicha dificultad los empresarios que///

CUADRO N° 40APORTE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ AL PRODUCTO Y A LA RENTA BRUTA INTERNA  
(en millones de pesos de 1959)

<u>Conceptos</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>
I) Valor agregado directo (Ind. terminal)	13.141,0	16.800,0	17.340,0
1. Valor de la producción en fábrica	31.700,0	41.000,0	45.500,0
2. Compra de materiales intermedios	18.559,0	24.200,0	28.160,0
a) a Empresas nacionales	12.850,0	21.508,0	26.600,0
b) a Empresas extranjeras	5.709,0	2.692,0	1.560,0
(Equivalente en millones de dólares USA)	(72,1)	(34,0)	(19,7)
II) Valor agregado Directo e Indirecto (Industria Terminal más Actividades conexas y cadena de sus abastecedores)	32.541,0	45.300,0	50.494,0
1. Valor de las ventas a usuarios	39.311,0	49.417,0	54.200,0
2. Menos: Importaciones Directas e In- directas de materiales Indirectos (Intermedios)	6.770,0	4.117,0	3.706,0
a) Por la Industria Terminal	5.709,0	2.692,0	1.560,0
b) Por la Industria Auxiliar y otras actividades Conexas	1.061,0	1.425,0	2.146,0
(Equivalente en millones de dólares USA)	(13,4)	(18,0)	(27,1)

NOTA: paridad dólar m/\$n 79,19 indicado en el cuadro n°

CUADRO N° 41APLICACION DE LA RENTA CREADA SEGUN CUADRO N° 40 ENTRE LOS FACTORES DE LA -  
PRODUCCION

(en millones de pesos de 1959)

<u>Concepto</u>	<u>Año 1963</u>	<u>Año 1964</u>	<u>Año 1965</u>
I) Transferencias al gobierno (x) netas	11.997,0	15.269,0	12.110,0
II) Transferencias al Trabajo(netas)(xx)	11.888,0	17,568,0	22.007,0
III) Transferencias al Capital (xxx)	8.656,0	12.463,0	16.377,0
TOTAL	32.541,0	45.300,0	50.494,0

CUADRO N° 42PORCENTUAL DE LA RENTA APLICADA SEGUN EL CUADRO N°

<u>Concepto</u>	<u>Año 1963</u>	<u>Año 1964</u>	<u>Año 1965</u>
I) Transferencias al gobierno netas	36,8	33,7	23,9
II) Transferencias al trabajo netas	36,6	38,8	43,5
III) Transferencias al Capital	26,6	27,5	32,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0

(x) comprende gravámenes aduaneros y cambiarios, impuestos indirectos - otros impuestos -excluido réditos- y los aportes de previsión social devengados tanto patronales como obreros.

(xx) deducidos los aportes de carácter provisional.

(xxx) comprende el valor de las depreciaciones a costo de reposición de capital fijo productivo, los pagos de servicios financieros a terceros (intereses, comisiones, descuentos, regalías) el incremento de las -reservas y provisiones patrimoniales y utilidades de las empresas.

///actúan en tal actividad auxiliar reclaman la posibilidad de importar la materia prima con la cual elaborar las partes cuestionadas con rebaja de re cargos para colocarse en situación similar a la terminal. Aseguran que de esta manera podrá substituir sin dificultad el elemento extranjero. Este sencillo ejemplo ilustra la necesidad que experimentará la actividad auxiliar de ponerse a tono con las exigencias de una industria final de moderna implantación, derivando en consecuencia en requerimientos de importación un tanto más elevados que los que sería dable esperar.

Se aprecia en el cuadro 40 que el crecimiento que se verifica en el valor agregado presenta una expansión más intensa la correspondiente a las compras de materiales de utilización intermedia a las empresas locales. En el cuadro n° 44 se dan las compras tanto de estos bienes como los de capital. Al respecto cabe agregar que para 1964 se termina también la radiación de bienes de uso como inversión extranjera, situación que motivará la necesidad natural de reponer ciertos equipos productivos co rriendo con recargos e impuestos. La erogación por tal concepto se estima en el orden de los 53 millones de dólares para el bienio 64/65, cifra ésta que permitirá modernizar alrededor de un tercio del plantel de maquinarias cuyo alto grado de obsolescencia motivado por el rápido adelanto tecnológico en la materia determina reposiciones frecuentes, y, por cierto costosas.

El cuadro n° 41 nos muestra el curso estimado de la distribución de la renta social creada en los años 1963 a 1965 entre los factores de la producción. Observamos que las remuneraciones del trabajo aumentan desde 11,8 mil millones de pesos de 1959 para 1963 hasta 22,0 mil millones en 1965, que en terminos porcentuales, según el cuadro n° 42 - significa ascender desde 36,6 por ciento al 43,5.

En lo que respecta a los ingresos del empresario y el capital, ascendería desde 8,6 mil millones de pesos en 1963 hasta 16,3 mil millones en 1965, o, en términos porcentuales, desde un 26,6 al///



///32,6 por ciento del valor total de la renta. Ambos factores pues, tienden a fortalecerse mientras que la participación del sector económico gobierno lo hace en sentido inverso o sea decrecería. De la participación que le cupo al sector gubernamental en los años precedentes que en 1961 llegó al 38,5 por ciento en 1963 llegaría al 36,8 por ciento, en 1964 al 33,7 y en 1965 al 23,9 por ciento. Tiene su explicación en la sustitución de importaciones y en la integración nacional en materia de abastecimientos, por lo cual el gobierno dispondría de menores ingresos en concepto de recargos aduaneros y gravámenes extras o recargos, permitiendo una mayor afluencia de recursos a los sectores del capital y el empresario. La alta especialización de la mano de obra dedicada a la actividad automotriz en su conjunto significará igualmente un acrecimiento en los ingresos de las personas. No obstante ello, en 1965 todavía el sector gobierno estará percibiendo un monto equivalente a más del sesenta por ciento del valor agregado por la industria terminal al producto nacional (ver cuadros 40 punto I y 41 punto I).

El producto bruto interno estimado para los años 1963 es de 74,8; 76,3 y 77,8 mil millones de pesos, respectivamente. Los valores agregados por la industria automotriz en su conjunto se aprecia en 3,5; 4,0 y 4,2 mil millones de pesos de 1950 en dicho lapso (Cuadro n° 45). La participación de la actividad directa terminal que surge del cuadro Nro. 40 tendería a nivelarse en el orden de los 17,0 mil millones de pesos mientras que la indirecta auxiliar crecería desde 19,4 mil millones en 1963 a 28,5 mil millones en 1964 y 33,1 mil millones en 1965 (cuadro n° 40 punto I). Ello significa que la industria auxiliar y la cadena de sus abastecedores, al cumplir con el plan de integración nacional y sustitución de importaciones participarán en mayor grado del aporte al producto nacional. Por otra parte es dable señalar que a pesar de no contar esta última con un régimen promocional similar a la actividad terminal ha extremado sin embargo sus recursos para perfeccionar métodos y procedimientos de producción en serie, //

///dándose el caso de que no solamente podrán reemplazar en gran medida el producto extranjero sino también exportar en competencia con aquellos como ocurrirá a breve plazo con llantas, ejes, etc.

Según el cuadro n° 45 el aporte de la industria automotriz en su conjunto sería en el lapso 1963/65 de 4,7; 5,3 y 5,4 por ciento, respectivamente. La participación de la actividad directa terminal sería del 1,8; 1,9 y 1,8 por ciento en los tres años. Como ya se había visto la mayor participación correspondería a la actividad auxiliar con el 2,9; 3,4 y 3,5 por ciento.

El cuadro n° 43 nos muestra el nivel de demanda esperada de mano de obra. La participación -aquí también- del sector terminial sería menor que en el auxiliar. Si bien desde 1961 disminuyó la ocupación obrera cuya recuperación se previó para fines de 1963, la misma se estima será razonablemente moderada permaneciendo relativamente constante en la terminal e incrementándose en la auxiliar. El incremento para el año 1965 - será del orden del 23 y 41 por ciento para la actividad terminal y auxiliar se deberá, esencialmente a:

- a) incorporación de nuevos equipos a las empresas existentes con rendimientos y tecnologías avanzados pero que requirieron un mantenimiento costoso por su alta precisión;
- b) creación de nuevas fábricas auxiliares que impulsarán la relación produgto-mano de obra. Como dijéramos con anterioridad, en el período primero de la implantación de la industria este producto ha sido relativamente - bajo y como consecuencia de ello los costos muy elevados. La disposición artesanal de la manufactura intermedia nacional y un "lay-out" inadecuado han conspirado para la permanencia de los altos costos compensados sin - embargo por una precisión muy favorable que permite abrigar fundadas esperanzas de un inmejorable porvenir en la materia.

Las remuneraciones brutas serán para la ac///

CUADRO N° 43DEMANDA ESPERADA DE MANO DE OBRAPERSONAS OCUPADAS

<u>Año</u>	<u>Industria Terminal</u>	<u>Auxiliar, Ventas y Abastec.en General</u>	<u>Total General</u>
1963	22.000	104.000	126.000
1964	24.500	125.600	150.100
1965	27.500	147.000	174.500

REMUNERACIONES BRUTAS

1963	3.924,0	9.433,0	13.357,0
1964	4.683,0	15.078,0	19.761,0
1965	5.822,0	18.905,0	24.727,0

CUADRO N° 44COMPRAS PROBABLES DE BIENES Y SERVICIOS

(en millones de pesos de 1959)

<u>Año</u>	<u>Bienes de Capital</u>	<u>Bienes de Utilización Intermedia</u>	<u>Total de Adquisición</u>
1963	2.100,0	12.850,0	14.950,0
1964	4.400,0	21.508,0	25.908,0
1965	5.700,0	26.600,0	32.300,0

Fuente: Investigaciones privadas y encuesta propia.

///tividad terminal del orden de los 3,9; 4,6 y 5,8 mil millones de pesos y para la auxiliar de 9,4; 15,0 y 18,9 mil millones en el lapso 1963/65. Un elemento importante que hará jugar un papel definitorio en la elevación de los ingresos de la mano de obra será el deseo de los empresario de mantener personal especializado y evitar el éxodo hacia otras actividades por cuanto solamente para cumplir el plan de producción aun ajustado a una menor demanda que la prevista exige disponer de mano de obra calificada cuyo aprendizaje requiere un costoso entrenamiento.

Las remuneraciones netas que percibirá la población ocupada en la industria automotriz serían de 2,4; 4,1 y 5,1 mil millones para la actividad terminal y de 8,3; 13,4 y 16,8 mil millones de pesos para la auxiliar en los años mencionados.

El cuadro n° 44 nos exhibe el nivel de adquisiciones de la actividad terminal y de la auxiliar de bienes y servicios en el lapso que nos ocupa, clasificados por su naturaleza, es decir finales e intermedios. La conclusión del plan promocional de la industria terminal significa que la participación de la auxiliar será intensa en su aprovisionamiento eliminando productos extranjeros y substituyéndolos por elaboración nacional.

Se considera que los bienes de capital tendrán por su parte una demanda sostenida ya que la tendencia es la de gravar con fuertes recargos toda importación prescindible o cuya substitución pueda hacerse con manufactura nacional.

Las fuertes importaciones de máquinas realizadas por el país desde el año 1959 y que en las Memorias del Banco Central de la República (83) se manifiesta contribuyeron con alrededor de la mitad del conjunto de la inversión fija operada en el país, se traducirán en el apor/

---

(83) Memorias del Banco Central de la República Argentina, años 1960 y 1961 páginas 46 y 16 respectivamente.

///te de bienes tanto de consumo como de capital requeridos por la complemen  
tación del conjunto automotriz.

Así los bienes de utilización intermedi crece  
rán en cuanto a demanda por la actividad terminal desde 12,8 hasta 26,6 mil millones de pesos entre 1963 y 1965, es decir en un ciento por ciento. Los bienes de capital también se traducirán en 2,1 mil millones en 1963 y 5,7 - mil millones en 1965. El alto grado de automaticidad que exige la fabrica -  
ción de automotores significa el radiar en tiempos más cortos las máquinas productivas. Tal situación, conocida por quienes tienen la tarea de su man-  
tenimiento preventivo se reflejarán en la participación activa de la indus-  
tria auxiliar si, como es de presumir, sabe colocarse en el papel importan-  
te que en el resto del mundo le cabe como parte indivisible del complejo fa  
bril que nos ocupa.

CUADRO N° 45APORTE AL PRODUCTO BRUTO INTERNO  
(on miles de millones de pesos de 1950)

<u>Concepto</u>	<u>Año 1963</u>	<u>Año 1964</u>	<u>Año 1965</u>
I) Producto Bruto Interno a precio de Mercado	74.867,0	76.364,0	77.891,0
a) crecimiento anual	741,0	1.497,0	1.527,0
b) tasa de crecimiento	1,0	2,0	2,0
II) Valor agregado al producto Bruto Interno por la Industria Automotriz	3.550,0	4.047,0	4.206,0
a) Directa Terminal	1.359,0	1.359,0	1.401,0
b) Indirecta (Auxiliar)	2.191,0	2.688,0	2.805,0
III) Aporte de la Industria Automotriz al PBI en %	4,7	5,3	5,4
a) Directa Terminal	1,8	1,9	1,8
b) Indirecta (Auxiliar)	2,9	3,4	3,5

CUADRO N° 46PROPENSION A IMPORTAR DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
(on miles de millones de pesos de 1959)

<u>Concepto</u>	<u>Año 1963</u>	<u>Año 1964</u>	<u>Año 1965</u>
I) Componente importado de la Producción	6.770,0	4.117,0	3.706,0
II) Valor agregado por la industria automotriz al Producto Bruto	32.541,0	45.300,0	50.494,0
III) Propensión a importar de la industria (I % II)	20,8	9,0	7,3

### III) PROYECCIONES DE LA PRODUCCION AUTOMOTRIZ.

#### c) Incidencia en el balance de pagos y ahorro de divisas.

La incidencia en el balance de pagos de la actividad automotriz se verifica en las importaciones directas de materias primas y materiales que efectúa la industria terminal, en los componentes importados de los abastecimientos internos tanto de materiales intermedios como de capital que efectúa a su vez la industria auxiliar y cadena de abastecedores con destino a la terminal y propia y finalmente en los dividendos y royalties correspondientes los derechos por licencias, marcas e inversiones de capital. Las radicaciones de capital autorizadas con el regimen de promoción estudiado finalizarán en 1964 a partir del cual todo el movimiento de fondos para reponer el equipo productivo y de mantenimiento significará una incidencia mayor en el mercado cambiario.

En el cuadro n° 47 se indican las probables necesidades de divisas estimadas en dólares norteamericanos para la fabricación de los automotores de que da cuenta el cuadro n° 38. Las importaciones directas de la industria automotriz decrecerán sensiblemente como consecuencia del completamiento del programa de sustituciones e integración nacional estimándose que en 1965 será un 70 por ciento menor su gravitación pero inversamente la producción física un 35 por ciento mayor respecto a 1963.

La industria auxiliar y cadena de abastecedores por el contrario duplicará sus necesidades de divisas entre 1963 y 1965 flexionando desde 13,4 millones a 27,1 millones de dólares USA.

El ahorro de divisas surge como consecuencia de restar al valor de las importaciones de la producción física Costo y Flete Buenos Aires, para cada tipo o modelo a fabricar según planos, deducido en un 10 por ciento en concepto de diferencia de embalaje y flete para unidades semi-armadas, el monto de las importaciones directas o indirectas, las depreciaciones de los bienes de capital importados, importaciones de bie///

## CUADRO N° 47

AHORRO DE DIVISAS

<u>Concepto</u>	<u>Año 1963</u>		<u>Año 1964</u>		<u>Año 1965</u>	
	<u>Vehic.en</u> <u>unid.</u>	<u>U\$S</u>	<u>Vehic.en</u> <u>unid.</u>	<u>U\$S</u>	<u>Vehic.en</u> <u>unid.</u>	<u>U\$S</u>
I) Número de unidades que constituyen la producción	103.590		130.000		140.000	
Valor de la producción importada		202,7		229,1		244,5
II) Menos:						
1. Costo de divisas de la producción nacional de automotores		90,2		57,8		53,7
a) Importación directa de materiales de utilización intermedia		(72,1)		(34,0)		(19,7)
b) Importación indirecta de materiales de utilización intermedia		(13,4)		(18,0)		(27,1)
c) Depreciaciones al valor de reposición de los bienes de capital importado		( 4,7)		( 5,8)		( 6,9)
2. Importaciones de Bienes de Capital directas e indirectas		25,5		26,1		27,0
3. Dividendos al capital extranjero invertido y royalties		<u>10,8</u>		<u>14,3</u>		<u>17,1</u>
III) Ahorro neto en divisas		76,2		130,9		146,7

FUENTE: estudios privados y encuesta propia.



///nes de capital y componentes importados de los bienes de uso fabricados internamente y de los dividendos y royalties por radiaciones, marcas, licencias. Así tenemos que entre 1963 y 1965 en que la producción física -como dijéramos anteriormente- incrementaría en un 35 por ciento, el ahorro de divisas no obstante sería del orden del 53 por ciento. En 1965 el ahorro representaría un 60 por ciento del valor de la producción en el supuesto de importarla únicamente contra solamente un 37 por ciento en 1963. En la conjunción de esfuerzos de la actividad terminal y auxiliar y en la prudente vigilancia de la autoridad de aplicación para evitar desvíos se halla basada esta estimación que responde a los planes elaborados a través de los requerimientos efectuados en tal sentido por parte de las entidades responsables de su cumplimiento.

El monto o capacidad de las importaciones está condicionado -en situaciones normales- al total de las exportaciones más los ingresos netos de capitales extranjeros. Nuestro país en una década -1952/62- acumuló un déficit hacia el exterior de más de dos mil millones de dólares norteamericanos como consecuencia de no haber respetado tal principio rector ya que importó más de lo que su capacidad le permitía.

Si nuestras exportaciones actuales se hallan en 1959 en 1000,6 millones de dólares; 1.079,2 en 1960; 964,1 en 1961 y -1216,0 en 1962 (84) es decir que tenemos un "techo" que se impone superar -exportando más e incorporando ahorros extranjeros en actividades productivas que ahorren divisas y luego las generen a través de las exportaciones, surge claramente que la actividad automotriz debe limitar -no solamente como imposición estatal sino como medida de subsistencia- sus requerimientos de moneda extranjera para que pueda considerársela definitivamente como auténticamente nacional. Las estimaciones efectuadas anteriormente -cuadro n°47- //

(84) Memorias del Banco Central de la República Argentina años 1959, 1960 y 1961, páginas 89, 76 y 64 de las mismas y para 1962 Boletín Estadístico del Banco Central, julio 1963, página 31.

///así lo prevén.

La propensión a importar materias primas en toda la economía nacional es el patrón que mide el grado de asimilación de cualquier industria al haber del país. De acuerdo con el cuadro n° 46 la propensión a importar de la industria automotriz, teniendo en cuenta los valores agregados al producto nacional y el monto importado de los componentes de la producción arrojarían un 20,8; 9,0 y 7,3 por ciento para los años 1963 a 1965 inclusive. Tomando el conjunto de las importaciones, es decir, agregando los bienes de capital y componentes importados de tales bienes elaborados en el mercado doméstico la relación sería del 27,0; 13,6 y 11,5 por ciento para el lapso de que se trata. Este porcentaje sería inferior al del resto de las actividades productivas nacionales que oscila en el orden del 16 por ciento según surge del punto d) del capítulo II). Aún cuando tal porcentaje resulte un tanto reducido cabe señalar que es de desear tan sólo una similitud de relación con el resto de las actividades productivas nacionales evitando la gravitación tenida hasta el presente en el cual el contenido de material importado de esta actividad superó holgadamente el 30 por ciento del valor agregado por ella al Producto Bruto.

### III) PROYECCIONES DE LA DEMANDA AUTOMOTRIZ:

#### d) Otras repercusiones de esta actividad.

La necesidad de aporte financiero debe contemplarse a través de los años 1963/65 como satisfecha por las empresas con crédito privado interno en menor cuantía que en los años anteriores.

En efecto, se prevé una mayor utilización de fondos propios de las empresas -como ya está sucediendo- que contribuyen a financiar por sí -aplicando las utilidades de ejercicios anteriores- o por entidades formadas a tales efectos, no solamente la venta de unidades nuevas sino también una activa participación en el mercado de automotores usados, preferentemente de la propia marca.

En lo que se refiere al financiamiento del proceso de la producción las necesidades de fondos estarán vinculadas al ritmo e intensidad con que se verifique el proceso de incremento de los costos, pero se estima que nuevamente como en 1962 -a lo largo de 1963 con disminución en los siguientes- los créditos comerciales de la cadena de proveedores tendrán la mayor participación en aquél. La captación de ahorros por emisión de acciones debe contemplarse además preferentemente.

Los Bancos -al aumentar su capacidad crediticia- tendrán también en dicho proceso de producción una participación más activa a partir de 1964, sobre todo en la parte camiones. Las cooperativas de crédito para el automotor -novedad en nuestro medio pero no así en los países europeos- tendrán cabida en el incremento de la demanda esperándose que tal aporte se haga extensivo a la venta de camiones y acoplados para la movilización adecuadamente combinada con el ferrocarril de productos perecederos que constituyen la fuente principal de riqueza nacional.

En las grandes ciudades surgirá otro problema que si bien tiene su origen como repercusión externa de los automotores indudablemente debe contemplarse en su verdadera magnitud y es el del esta///

///cionamiento.

La Cámara Argentina del Estacionamiento señalaba a fines de 1962 que en la Ciudad de Buenos Aires -por ejemplo- estaban en pleno funcionamiento 1902 cocheras, que se hallaban en construcción 4421 y se proyectaban otras 1180 con lo cual se dispondría de 7503 cocheras. Pero debido al crecimiento de la producción automotriz calculaban que para 1968 estarán en circulación 850.000 vehículos de los cuales el 60 por ciento se radicaría en la Capital. De esa cifra sólo un 20 por ciento reemplazaría a viejas unidades lo que hace que los restantes 500.000 automotores producirán una explosión en el tránsito y que como cada uno necesita 20 metros cuadrados aproximadamente se necesitaría para dar cabida a la cantidad en cuestión, 10 millones de metros cuadrados. Se pedido se ceñía a solicitar cuidado especial de las autoridades municipales en la zonificación de la ciudad para evitar el mayor congestionamiento del tránsito (85). Añadimos nosotros que la habilitación municipal o privado de garajes mecanizados elevados bajo el sistema de peajes -conocidos en todo el mundo- será un aporte a la solución de este problema a plazo fijo.

---

(85) del Diario La Razón del 26-10-1962.

#### IV - POSIBILIDADES EN EL MERCADO COMUN LATINOAMERICANO.

Son seis los países latinoamericanos que poseen una industria automotriz. Tres de ellos -Brasil, Argentina y México- se hallan a la vanguardia, con progresos evidentes mientras Chile, Colombia y Venezuela han dado ya sus primeros pasos para desarrollar sus respectivas industrias.

Brasil creó en 1956 por disposición gubernamental el Grupo Ejecutivo de la Industria Automovilística (GEIA) para supervisar la política de estímulos adoptada por el Presidente Kubitschek que pretendía acelerar la nacionalización de la producción de automotores. Se concedieron facilidades cambiarias, fiscales y crediticias para la importación de equipos y piezas que todavía no se fabricaban en el país, las que a la fecha han vencido ya, estimándose que al presente ha llegado nuestro país hermano a la obtención de la meta deseada. El porcentaje de producción nacional alcanzada a casi el 100 por ciento en automóviles y camiones, poseyendo once fábricas, las mismas de origen, que se dividen en cinco dedicadas a la fabricación de automóviles y seis que trabajan exclusivamente en camiones, autobuses y vehículos rurales o de carga menor.

Tal como se ha visto en el cuadro 16 Brasil produjo hasta fines de 1962 más de 650.000 automotores que con los 431.000 argentinos hacen un total de más de un millón entre los dos. Se ha calculado la demanda potencial del mercado común en el orden de las 400.000 unidades - año (86) y el Dr. Prebisch en conferencia de prensa de fecha 20 de mayo de 1963 señala 300.000 (87). Circulan en el ALALC más de 4 millones de automotores aumentando en aproximadamente 9 por ciento anual.

México, hasta agosto de 1962 hablaba solamente -

---

(86) CAMEL. Boletín n° 52 del 26/9/62, pág. 7

(87) Reportaje al Dr. Prebisch del 20/5/63 sobre complementación industrial Latinoamericana. De los diarios de la fecha

///en términos de "ensambladura" pues el promedio de incorporación de la industria ha sido del 23 por ciento en relación con el costo en pesos mejicanos. En ese mes el gobierno del presidente López Mateos dictó un decreto por el cual en uso de la facultad que le concede el artículo 89 de la Constitución Política de la República, a partir del 1º de septiembre de 1964 quedará prohibida la importación de motores, como unidades completas para automóviles y camiones, así como la importación de conjuntos mecánicos para uso o ensamble de esos mismos vehículos. De tal manera a partir de esa fecha la integración de la industria automotriz nacional deberá representar cuando menos el 60 por ciento del costo directo del vehículo fabricado en México. Aprobó este país los planes de ocho empresas hallándose pendientes otras dos, lo que la hace también receptora -al igual que Brasil y Argentina- de muchos planes para un mercado interno todavía no muy desarrollado. Según estudios formulados por una de las firmas cuyos planes se hallan a estudio, se desprende que la capacidad actual del mercado mejicano es de 50.000 unidades año el cual no obstante se lo estima entre 65 y 70.000 unidades (88). México, también aspira a exportar al Mercado Común Latinoamericano. Importaba hasta 1962, 100.000 unidades año, este integrante del nuevo mercado.

Chile, que dictó el Decreto n° 635/62 dió un paso franco al establecer que el gobierno podrá autorizar a las industrias acogidas al reglamento sobre importación armado, fabricación e integración de vehículos automotores, para que consideren como partes o piezas nacionales las producidas en los países integrantes del AREA de Libre Comercio, siempre que dichos países adquieran piezas y partes inscriptas en el Registro Especial que ordena abrir el artículo 14º por el valor equivalente. El país tra-sandino aspira a alcanzar un porcentaje de integración nacional, en valor, del 50 por ciento en 1965, habiendo permitido o autorizado a diez empresas para iniciar sus operaciones. ///

---

(88) AFA, Boletín n° 71/63 del 5/6/63, página 6.

/// Colombia ha ingresado casi tan recientemente - como Chile en la carrera automotriz latinoamericana. Dos empresas privadas - manifiestan haber integrado hasta el presente el 35 y el 41 por ciento del - valor del vehículo que fabrican cada una de ellas, esperando que en los pró- ximos dos o tres años, logren alcanzar una integración del 73 por ciento del peso del vehículo y del 83 por ciento de su valor. Su meta de exportación es Centroamérica.

Venezuela -país que todavía no se incorporó a la ALALC- desde el primero de abril ppdo no puede importar más vehículos ar- mados ni ensamblar en el país automóviles para uso particular de un valor su- perior a los tres mil dólares. La primera etapa de la política de fomento - concluirá en 1968 esperando que para entonces fabrique motores y piezas con excepción de las carrocerías. Tres empresas se hallaban ensamblando vehículos y se les incorporarán en 1963 cinco más.

Ahora bien, y ante la perspectiva de una ofer- ta creciente en el marco del Mercado Común la pregunta surge sobre las posi- bilidades que le depara a nuestro país la exportación al mismo.

Hasta el presente únicamente Brasil ha exporta- do a Argentina, Bolivia, Canadá, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Pa- raguay, Perú, Uruguay, India, Portugal, Venezuela, Alemania Occidental, Kenia, Rhodesia y la Unión Sudafricana por un valor de 10.879.000 Dólares (89). Nues- tro país en el curso de 1963 ha enviado repuestos producidos por la industria terminal -Citroën- a su casa matriz en Francia y se hallan en vías de concre- tar exportaciones de unidades terminales a Uruguay de automóviles Ford, Che- vrolet y Kaiser (Rambler). Sin embargo el problema persiste, ya que la compe- tencia que se presenta a corto plazo con el Brasil y México será a todas lu- ces desfavorable para Argentina. Las razones entre otras las encontramos en el costo elevado de nuestra producción no solamente por la baja productivi//

---

(89) Idem a 88 pág. 6.

///dad derivada del desaprovechamiento de la capacidad instalada de la industria terminal, sino en el alto precio de las partes nacionales incorporadas a los vehículos que por diversos factores -falta de una automaticidad integral- impuestos superpuestos, gravámenes altos para los componentes importados de las partes que elaboran, falta de conocimiento de la real necesidad de productos a fabricar ante la no comunicación en tiempo por parte de la actividad terminal de sus requerimientos domésticos lo que dificulta la elaboración de planes a largo alcance con estudio correlativo de disminución de costos, no permiten lanzar vehículos a niveles competitivos internacionalmente.

Brasil otorgó un régimen preferencial a la industria automotriz en conjunto -terminal y auxiliar- igual que México, no así nuestro país que solamente lo hizo para la terminal. A esta altura de la situación, la paulatina desgravación aduanera para las materias primas y bienes de producción que necesita la industria auxiliar para situarse en igualdad de posición con los foráneo y la imposición de altas tasas para los productos terminados que se fabriquen en el país en términos económicos sería una de las formas para compensar este desnivel en que se halla colocada la industria automotriz tomada en su conjunto desde el punto de vista nacional.

Los técnicos estiman en 6.500 los ítems componentes del automotor (90) de los cuales es siempre seguro que un país con una industria en desarrollo pueda aportar algunos en condiciones de economía y calidad como para pensar en la complementación industrial. Una de las causas que se dan como justificativo de la implantación de industrias automovilísticas en los países del Mercado Común es la de que además de atraer inversiones de capital, crear fuentes de empleo con el lógico elevamiento del nivel de vida y ahorrar divisas, es la de que no les resulta posible dejar de reparados en cuanto a mantenimiento a sus vehículos en circulación ya que//



///las piezas que fabrican por ejemplo Argentina y Brasil no son intercambiables con las de los vehículos que México absorbe con facilidad y que se encuentran ensambladas desde tiempo atrás. Igual reflexión se hace en Colombia, Chile y Venezuela. Ahora bien, países como Paraguay, Uruguay, Bolivia, Perú y el mismo Chile son mercados potenciales de absorción de productos por un monto de aproximadamente 34 millones de dolares anuales, a los que tendrán acceso Argentina y Brasil, y donde por las existencias de vehículos no se presentaría el problema antes citado en forma tal excluyente.

Otro motivo de euforia en los países que se han decidido a crear su propia industria automotriz se halla en el cálculo comparativo sumamente optimista efectuado respecto de Estados Unidos de Norteamérica en el cual con una población de 200 millones de habitantes -igual al del conjunto del Mercado Común Latinoamericano- y una absorción de más de 7 millones de unidades por año, bien puede este último absorber en los próximos años el excedente que los nuevos productores que componen la Asociación lancen al mercado una vez cubiertos los tramos de demanda que le imponga el nivel de vida creciente de sus respectivas poblaciones.

El Dr. Probisch, en su conferencia de prensa -citada propone la complementación industrial automotriz diciendo que en lugar de que cada país tenga su propia industria y cada tipo de coche, se distribuya y especialice la producción de modo que Brasil tenga cierto tipo, la Argentina tal otro, Chile produzca ciertas piezas, México elabore camiones, en fin que se haga un reparto racional de la producción a fines de que cada planta funciones económicamente y a un bajo costo.

La América Latina, dice, el Dr. Probisch, se está sembrando de fábricas de automóviles. Cada país quiere tener su fábrica y no de un tipo sino de varios de ellos con un costo exorbitante. La industria, prosigue, no es un fin en sí mismo, es un medio para aumentar persistentemente el nivel de vida de la población. Es decir que propugna un criterio/

///zonal en lugar de nacional como están estructuradas en la actualidad las industrias automotrices, lo que nos hace pensar en un instrumento jurídico - donde se establezca que las partes producidas dentro de la ALALC gozarían de las mismas preferencias que aquellas que se elaboraran dentro del país donde la planta filial está radicada. La Argentina se ha lanzado ya a esta idea pro poniendo instalar en Chile una planta de armado de vehículos aprovechando par tes nacionales chilonas y argentinas. Evidentemente es un paso significativo.

Nuestro país se halla también en tratativas pa ra constituir un grupo mixto argentino-brasilero de integración industrial - dentro de la ALALC, al igual que con Chile; el intercambio de piezas es la - meta y las esperanzas de complementación han avanzado firmemente. Claro está que esta última no se producirá por el solo efecto de las conversaciones a - nivel de gobierno sino de desde abajo, es decir, en las tratativas y entendi miento de las fuerzas activas de nuestro comunes países, con apoyo gubernamen tal, comenzando con prudencia y dentro de plantas zonales de largo alcance, la posibilidad de intercambio y producción de los rubros de posible complemen tación y de más bajo costos entre las partes componentes.

En la actualidad la Argentina no puede exportar impuestos como quisiera a través de sus vehículos. Por ello se impone la des gravación -únicamente para exportación- de impuestos internos originados en los procesos industriales previos de las partes incluidos en los automotores y fabricados en el país, además de la devolución de los recargos cambiarios abonados por la industria terminal. Un estudio efectuado ante la presenta ción de la firma General Motors tendiente a exportar el Chevrolet 400 y cuyo precio interno es de m\$ 843.900 arrojó un reintegro probable del 38 por cien to sobre este precio lo que nos indica un porcentaje de significación el co rrespondiente a los recargos e impuestos internos sobre el valor comercial de un automovil (91).

///

---

(91) CAFE Boletín n° 81 del 30 de abril de 1963, pág. 12.

///

Fuente: Embajada de los Estados Unidos del Brasil - Sección Comercial (SEPRO)  
Argentina- Corriente 330- Buenos As. Embajada de los Estados Unidos  
de México - Consulado General - Bartolomé Mitre 430 - Publicaciones  
de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio- Plan Trienal del  
Brasil.

Hacia una dinámica del Desarrollo Latinoamericano, Presidencia de la  
Nación, Consejo Nacional de Desarrollo, 1963.-

## V) PROGRAMA DE INVESTIGACIONES Y CONCLUSIONES.

De todo lo expuesto en los capítulos anteriores llegamos a inferir que la industria automotriz no puede cimentarse a impulsos necesita los medios y condiciones ambientales adecuados para alcanzar su plenitud. Esta actividad que es juzgada en general como una de las expresiones mas completas de desarrollo industrial moderno es motivo de especial consideración tanto desde el punto de vista del posible inversor como del país que lo recibe en definitiva. Queremos pues significar que al decidirse el inversor a emprender la tarea de construir el automotor completo deberá evaluar esas condiciones previas señaladas precedentemente de resultados de las cuales podrá determinar con bastante exactitud sus posibilidades de éxito. El país que recibe la inversión y que también es parte en la común tarea de possibilitar el éxito debe cuidar igualmente que aquella contribuya a su progreso, evitando que interfiera a otros sectores de la economía jugando armónicamente con ellos para la elevación del nivel de vida de la población directa receptora del resultado que se obtenga. La evaluación a efectuar mencionada precedentemente llevará a la necesidad de practicar análisis técnicos-económicos que contemplen especialmente los siguientes aspectos:

- a) requerimientos de materias primas y suministros en cantidad y calidad;
- b) fuerza motriz;
- c) transportes de materias primas y suministros a las plantas y de productos terminados al mercado;
- d) mano de obra eficiente o apta para enseñar y aprender en tiempo adecuado; incluye además el alojamiento y el transporte de la misma;
- e) capacidad de planta balanceada de manera tal que la plena capacidad se obtenga con el trabajo único y en el mínimo de horas. Incluye el estudio de la planta en cuanto a tamaño previendo posibles ampliaciones ya que los efectos sobre el capital y el costo de una planta grande o pequeña son distintos;

///

///

- f) cambios tecnológicos que se producen en la actividad; su posible incorporación sin producir inconvenientes; estudios adecuados de métodos y procesos;
- g) estudios de mercado, costos comparativos, competencia y otros factores económicos que puedan afectar directa o indirectamente a la inversión; impuestos;
- h) mercado financiero (recurso propios, créditos comerciales de proveedores, crédito bancario y extrabancario y otros);
- i) balance de pagos.

Concretada la inversión el paso siguiente es el estudio de la marcha de la misma y su resultado que interesa, como dijéramos anteriormente, tanto al inversionista como al país destinatario de aquella.

Para el inversionista se impone el analizar en nuestro caso particular cuatro aspectos: 1º) tecnológico; 2º) mercado; 3º) financiero y 4º) humano.

Para el país receptor de la inversión, por su parte, se debe establecer hasta que punto la instalación de la industria (automotriz) pudo contribuir a la solución de algunos de los problemas que confronta su economía y en que forma facilitó con su acción dicha solución.

El aspecto tecnológico que estudiará el inversionista es si resulta factible la sustitución de importaciones o sea integración total nacional. Los estudios de procesos de fabricación determinaron ya -con la experiencia en trabajo- cual parte constitutiva del automotor pudo fabricar la industria terminal y cual la auxiliar y por sobre todo que abastecimiento resultó imprescindible realizar de origen extranjero, es decir utilizando divisas. Ello obligará a hacer un balance de los materiales requeridos por la actividad terminal. Se practicará como consecuencia una comparación de la que surgirá:

- a) capacidad máxima de producción de la industria auxiliar por tipo de ma///

///terial para responder a las exigencias de la terminal; calidad del suministro a ofrecer, estructura de costos, organización y productividad de las empresas y factores extras que puedan incidir en los precios de los abastecimientos (tiempo de repedido; demoras en las entregas);

b) detalle de materiales que en consonancia con a) deba importarse debido ya sea a la mínima calidad y/o máximo precio del abastecimiento doméstico o en última instancia por la insuficiencia en el aprovisionamiento interno;

obtendremos así la solución que permitirá prever a largo plazo las necesidades máximas de materiales importados que hasta el presente, ya sea por su complejidad, inversiones elevadas para su manufactura, baja calidad o precios altos no tuvo aceptación o mercado. Tal solución podrá ser:

- 1) instalación de nuevas industrias auxiliares, con financiación externa o interna.
- 2) ampliación y perfeccionamiento de la industria auxiliar existente. Promoción y financiamiento.
- 3) incorporación de ciertos procesos a la industria terminal que en complementación con la auxiliar eleven tecnológicamente la calidad del bien a producir.

El aspecto Mercado consistirá en:

- 1) caracteres, motivaciones, preferencias que rigen la demanda, publicidad, tipos de vehículos de mayor penetración de mercado.
- 2) intenciones de compras de la población urbana y suburbana, así como rural;
- 3) clasificación de las intenciones de compra por marca, tipos y modelos;
- 4) reacción de la demanda respecto de las variaciones en los ingresos y precios;
- 5) mercado de reposición; antigüedad del parque, intenciones de renovación; "demanda nueva";
- 6) competencia por el poder adquisitivo disponible;

///

///

- 7) importancia de la industria en el país de inversión y comparación con otras industrias;
- 8) motivaciones en las compras; marca considerada por el público "ideal" así como tipo.

El aspecto financiero consistirá en:

- 1) examen del mercado privado interno, bancario y extrabancario futuro que - complemento el ciclo de productividad de la inversión;
- 2) evolución de la capacidad de fondos prestables; cursos probable de la tasa de interés; captación de ahorros para coadyuvar a la financiación de - la producción auxiliar y terminal;
- 3) volumen de las transacciones a precios de usuario; uso del crédito por - los compradores; origen de los créditos.

El último aspecto, el humano, consistirá en:

- 1) adelanto técnico y capacitación alcanzada y evaluación de mano de obra fu tura necesaria para el desarrollo integral de la industria;
- 2) grado de adelanto social obtenido; vivienda; ayuda médica y cultural.

El país de inversión efectuará y es lo que nos - hemos propuesto en este trabajo:

- 1) un análisis crítico sobre la política de radicaciones de capital y/o de - inversión local que a los efectos del resultado final juegan un papel coi ncidente;
- 2) si ello significó una solución a algunos de los problemas de su economía como corolario de su acción eficaz al través de su presencia en la regula ción de las manifestaciones de tal carácter.

Hemos visto en todo el estudio realizado que la industria automotriz es parte de la actividad económica general y como conseque ncia de ello indicamos que debe actuar armónicamente con el conjunto; por lo tanto del gobierno -manifestación visible de la autoridad del país- ///

///depende en gran parte que la elevación paulatina de la industria nacional sea tangible, cuidando la solidez de las bases técnicas y jurídicas y creando el ambiente indispensable para lograrlo. Se impone así desarrollar los pilares básicos para que se pueda tener una real y sana industria automotriz - solucionando el problema de las materias primas, particularmente la siderúrgica, metalúrgica y petroquímica. La construcción en serie del automotor es una de las actividades modernas que consume mayor cantidad de productos metálicos, en especial:

- 1) chapa de hierro para estampado;
- 2) aceros comunes y especiales de alta resistencia;
- 3) aleaciones livianas (aluminio y sus derivados);
- 4) aleaciones varias (cobre, latón, bronce, es decir metales no ferrosos);  
y además otros materiales no menos importantes como:
- 5) pinturas, lacas y barnices;
- 6) cristales;
- 7) látices, conductores eléctricos para instalaciones, etc.

Mientras no tenga asegurada la provisión de gran parte de estos insumos, la industria en estudio no puede estar seriamente - respaldada. Una producción de 130.000 vehículos de los tipos aprobados en - nuestros planes de fabricación, determina una utilización -según nuestros estudios- de aproximadamente 110.000 toneladas de acero. Esta cifra por lógica debe ser independiente de las necesidades generales del resto de las actividades económicas, ya que su interferencia en ellas significaría escasez para otros sectores y como consecuencia de neta efecto negativo. Además si no se produce internamente este tipo de materia prima, se corre el riesgo de paralización, sin más, ante cualquier anomalía o evento de carácter internacional en punto a su abastecimiento.

Asimismo el país debe contribuir en la tarea de capacitación técnica industrial creando escuelas y centros de perfeccionamiento de la mano de obra, factor éste de indudable importancia. ///



/// Debe igualmente el país velar y dar directivas técnicas para que paralelamente con la implantación de la industria automotriz y a su desarrollo se formen las normas, especificaciones y controles de calidad en igualdad de seriedad con el extranjero, unificando en un conjunto armónico las reglamentaciones dispersas en la materia, lo que conspira contra la eficacia de lo que propugnamos, para lograr así productos finales que no desmerezcan en la comparación con los similares de los demás países.

Debe finalmente el país cuidar que no exista distorsión en el mercado financiero controlando eficazmente las fuentes de aprovisionamiento de fondos de la industria como la que nos ocupa tanto en su faz de inversión en bienes de uso como en el de capital de trabajo, dando para ello las condiciones necesarias para que los fondos se canalicen por las vías naturales que son el mercado de valores y los Bancos.

En síntesis, la implantación y reafirmación de una industria compleja como la automotriz, no solamente significa su participación aislada en el producto nacional sino que, como integrante de un conjunto armónico, debe actuar en coincidencia con las manifestaciones económicas restantes, a cuyos efectos el país que acoge esta industria debe ofrecer en medida suficiente:

- a) condiciones de ambiente;
- b) condiciones de las industrias básicas y auxiliares;
- c) madurez técnica e industrial en general;
- d) control de los resortes financieros.

Vistos ya los puntos de vista que guían a los inversionistas y al país destinatario de la actividad automotriz, particularizando podemos decir como conclusión de nuestro estudios que luego de tres años que lleva en ejecución el régimen en la materia, se puede apreciar ya un primer resultado a pesar de los altibajos determinados por la falta de continuidad de política industrial gubernamental -uno de los requisitos básii///

///cos visto anteriormente al hablar de claras bases técnico-jurídicas—o sea ambiente. Decimos que ha faltado una política industrial gubernamental dado que se han dictado más de 40 decretos y 200 resoluciones y normas aclaratorias respecto al régimen, reglamentando, estructurando, controlando y verificando su marcha, amén del pecado original de permitir la proliferación de numerosas firmas dedicadas a la misma actividad cuando se sabía que, con el consumo interno que se tenía y los previsibles, no podrían aquellas trabajar a niveles económicos adecuados! Se pensó quizás que la competencia en el mercado provocaría como es de suponer la marginación de las empresas más débiles y que finalmente subsistirían las más capaces. No se tuvo en cuenta que en el camino quedarían frustradas y perdidas inversiones no solo del exterior sino argentinas, con su secuela de índole social que resulta muchas veces irreparables. Brasil, con una inversión del orden de los 120 millones de dólares pero ordenadamente planificada ha podido llevar adelante su industria automotriz, con once empresas originarias y que, al presente, constituye un orgullo legítimo del hermano país. Argentina, tiene prácticamente ese mismo importe invertido, pero su resultado no es tan concluyente. Podemos señalar aspectos negativos y positivos como resultado de todo lo expuesto anteriormente. Los negativos son:

- 1º) No se dió similar importancia a la fabricación de camiones en comparación con el vehículo de turismo, cuando debió dispensarse a aquéllos un trato preferencial por constituir un bien altamente movilizador de riquezas — atento al tipo de camino de difícil tránsito que aun vincula nuestro interior con el litoral industrial y exportador.
- 2º) No se hizo promoción armónica del conjunto que constituye la elaboración del automotor ya que solamente se fijaron planes y se facilitó la consolidación de la actividad terminal mientras que la auxiliar se expandió un tanto a impulsos de los acontecimientos con el natural despoche de esfuerzos y capitales.

///

- 3°) No se controló sino un poco tardíamente la utilización de divisas para la importación de partes de los automotores que la industria nacional puede abastecer en cantidad y calidad.
- 4°) La actividad automotriz terminal, para movilizar su producción recurrió en exceso al uso del crédito interno durante 1961 y en menor grado en 1962, debido a la recesión económica provocando un cierto disloque en el mercado financiero al desencausar el ahorro privado de sus canales naturales, esto es el mercado de valores y los Bancos.

Los aspectos positivos son:

- 1°) La instalación de numerosas empresas no se ha visto en la realidad reflejada en una producción diversificada y amplia. Se ha llegado a un grado de concentración que estimamos aceptable ya que sobre 22 firmas que han inscripto sus marcas en el mercado consumidor, nueve cubren el 86 por ciento de la fabricación (Industrias Laidner Argentina, Ford Motor Argentina, General Motor Argentina, Fevre y Basset-Chrysler Argentina, Mercedes Benz Argentina, Siam Di tella Automotores, Fiat Someca Concord I.A. F.A. (Peugeot) y DINFIA) otras cinco cubren el 12 por ciento (Citroën Argentina, Industrias Automotriz Santa Fé, Isard Argentina, Los Cedros S.A. -estas dos últimas fusionadas- y Metalmecánica S.A.) mientras que ocho empresas cubren el 2 por ciento restante. Es pues un signo de adelanto en el proceso de nacionalización de la industria, este grado de concentración alcanzado.
- 2°) El mercado del trabajo se ha visto beneficiado con la industria automotriz. A fines de 1962 más de 130.000 personas recibían ingresos directos con una percepción neta a partir de 1959 y durante todo el lapso 1962 de m\$ñ, 33,9 mil millones de pesos de poder adquisitivo de 1959. La Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores en su Boletín n° 76 del 27 de marzo de 1963 dice en su página 3 citando un comentario de "El Economista" (ver 62) que en nuestro país un millón de personas tienen vinculación///

- ///directa e indirecta con esta actividad (es decir una de cada 20 personas que habitan el ámbito patrio). La publicación Automobile Manufacturers Association -Edición 1963- manifiesta en su pág. 65 que en Estados Unidos de Norteamérica tal proporción es de una persona cada siete.-
- 3°) En el aspecto compras realizadas al sector auxiliar por la actividad final en el lapso que nos ocupa sumaron 36,9 mil millones de pesos de poder adquisitivo de 1959 que constituyó sin duda alguna una positiva movilización de riquezas.
  - 4°) Más de 130 millones de dólares norteamericanos constituye el acervo de bienes de uso que ha ganado el país para la producción de los automotores que en una cantidad que en marzo de 1963 ascendía a 408.000 unidades había salido de las plantas finales y recorrían todos los caminos nacionales desde la implantación del régimen.
  - 5°) Con una inversión de divisas para la fabricación nacional del orden de los 500 millones de dólares u\$s se fabricaron automotores que importados hubieran costado 800 millones de dólares sin contar para ello los beneficios que la producción nacional ha dejado internamente y que estamos recapitulando, además de la reposición del parque obsoleto y escaso acusado en 1958.-
  - 6°) La participación en el producto nacional supera el 4 por ciento al cabo de estos años de implantación previéndose para 1965 que ascenderá al 5,4 por ciento. La actividad terminal cederá primacía a la auxiliar a medida que se haga realidad la substitución por parte de la industria nacional del contenido de importación actualmente permitido.
  - 7°) La creación de esta industria como conjunto fabril de alta técnica y precisión ha tenido también la virtud de imponer una nueva conciencia en nuestro medio. Ella consiste en sabernos capaces de producir bienes que cinco años atrás era privativo de países con años de experiencia y una larga trayectoria automotriz. El paso se dió, un poco imperfectamente///

/// por problemas de índole político, económico y aún técnico que se vivían sin recurrir a soluciones prácticas que aún en situación de absoluta normalidad financiera tanto interior como exterior hubiera sido menester - tal como la licitación internacional por el asesoramiento y proyecto para la fabricación de vehículos aconsejando marcas, tipos, diseños y programaciones por los posibles interesados así como evaluaciones basadas - en estudios de mercado.

A pesar de las imperfecciones apuntadas<sup>que</sup> tienen que superarse, la realidad presente hace que daba aguardarse con optimismo - el definitivo afianzamiento de esta industria y más aún si se mira hacia el Mercado Común Latinoamericano como posible destinatario del excedente de nuestras necesidades que permitiría, en competencia con la industria brasileña y la naciente mexicana, ajustar los factores que demoran todavía la integración nacional.

BIBLIOGRAFIA

- 1) Industrias FIAT- Evolución y Desarrollo del Mercado Automotor en la Argentina- Editorial Patt- Buenos Aires 10/11/1960.
- 2) Industrias FIAT- Sintesis Económica y Financiera nº 1. Bs.As. Mayo de 1960.
- 3) Erich Schneider- Teoría de la Inversión- Cálculo de la economicidad. Editorial El Ateneo. 23 · Marzo de 1956.
- 4) Alizón García Julio- Análisis de la demanda de automóviles de pasajeros. Bs. As. mayo de 1959.
- 5) Dagnino Pastore José María- Cambios en la Estructura del Comercio Exterior Argentino- Estudio de un caso. Revista de Ciencias Económicas. Julio-Agosto-Septiembre de 1961. Serie IV. Año 15. Pag. 245.
- 6) Garver Frederick y Hansen Alvin Harvey- Principios de Economía. Editorial Aguilar. Madrid 1960. Sección Primera.
- 7) Campos Alberto L. La industria Automotriz- Análisis del Mercado. Banco Industrial de la República. Enero de 1960.
- 8) Análisis y Perspectivas del Mercado automotriz de turismo en la Argentina. Industria Automotriz Santa Fe 1961.
- 9) Naciones Unidas. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. Análisis y Proyecciones del Desarrollo Económico. El Desarrollo Económico de la Argentina. 3 Tomos. México 1959. CEPAL.
- 10) Naciones Unidas. Manual de Proyectos de Desarrollo Económico. México 1958. CEPAL.
- 11) Naciones Unidas. Las Inversiones Privadas Extranjeras en la Zona Latinoamericana de Libre Comercio. México. Diciembre 1960. CEPAL.

- 12) González N y Tomasini R.-Introducción al Estudio del Ingreso Nacional. EUDEBA.1961.
- 13) Cusminsky Rosa y colaboradores.Legislación Específica sobre Radicación de Capitales Extranjeros en los Países Sub-Desarrollados. Sus funciones a los fines de satisfacer la necesidad de financiación del desarrollo económico.Univ.de Bs.As.Facultad de Ciencias Económicas.Instituto de Política Social. Bs.As.1959.
- 14) Constantini Alberto.Informe Preliminar acerca de la situación del sistema de transporte nacional. Secretaría de Transportes de la Nación. 1959.
- 15) Delfino Pedro. Política y Economía de los Transportes. Revista de la Escuela Superior de Ciencias Administrativas.La Plata.Abril Junio de 1959.
- 16) Constantini Alberto. Los transportes en la economía nacional. Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Bs. As. 1959.
- 17) Dirección Nacional de Vialidad.Conservación de los caminos nacionales.Dictamen de la Comisión Asesora designada por el Directorio Nacional de Vialidad. Bs.As. Abril de 1957.
- 18) Organización de los Estados Americanos.El Banco Mundial y la América Latina.B.Aires.1957.
- 19) Ortiz Ricardo M. Historia Económica de la Argentina.Bs.As.1955.
- 20) United States Department Of Commerce. Buereau Of Public Roads. Road-User And Property Taxes on Selected Motor Vehicles.1960. United States Government Printing Office.Washington.September 1960
- 21) Automobile Manufacturers Association Inc.Automobile Facts And Figures.320 Center Building,Detroit 2,Michigan 1963 Edition.

- 22) National Institute Of Economic and Social Research. Prospects for the British Car Industry. National Institute. Economic Review. " 2 Dean Trench Street", Smith Square, London, SW 1. Número 17. Septiembre de 1961.
- 23) Vilá Antonio J. La industria Automotriz Argentina. Bs.As. Julio de 1962.
- 24) Departamento de Estado. Agencia para el Desarrollo Internacional. Estudios de la Factibilidad. Análisis de la Solidez Económica y Técnica. Proyectos "Capitales". Washington 25 D.C. Junio de 1962.
- 25) Ing<sup>o</sup> Dr. Rossi Juan- Estado actual y perspectivas de la Industria Automotriz. Bolsa de Comercio de Buenos Aires. 1960.
- 26) Prebish Raúl. Hacia una dinámica del Desarrollo Latinoamericano. Presidencia de la Nación. Consejo Nacional de Desarrollo. Julio de 1963.
- 27) Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores. Significación Económica de la Industria Automotriz. Edit. Tauro. Bs.As. Octubre 1962
- 28) United States Department Of Commerce. World Motor Vehicle Production and registration 1959-1960. U.S. Government Printing Office, Washington 25, D.C. Diciembre de 1960.
- 29) Miniatti Gino. La evolución económica de los países sub-desarrollados y los planes de ayuda. FIAT. Bs.As. 1960.
- 30) Ahumada Jorge. Curso sobre teoría y programación del desarrollo. 20/10/1958.
- 31) FIAT- Síntesis Económica y Financiera nº 1. Venezuela. Agosto de 1959. Ecuador Octubre de 1959. Cuba-Diciembre de 1959. Perú- Noviembre de 1959. Panamá Noviembre de 1959. República Dominicana



- ) Diciembre de 1959. Guatemala Diciembre de 1959. Nicaragua Diciembre de 1959. Costa Rica. Diciembre de 1959. Bolivia Septiembre de 1959. Paraguay Diciembre de 1959.
- 32) CIFARA. Informe especial. La Industria automotriz. Bases para su estudio y para una respuesta al Dr. J. M. Oneto Gaona. Buenos Aires diciembre de 1961.
- 33) Consejo Federal de Inversiones. Las radicaciones de capital extranjero. Serie de estudios nº 1. Buenos Aires. 1960.
- 34) Franchelli Rómulo. Evolución y estado actual de la mecanización agrícola en la Argentina. Instituto de Ingeniería Rural. Centro Nacional. Castelar. Prov. de Buenos Aires. 1960.
- 35) Confederación Argentina del Transporte Automotor por Cargas. Situación actual y problemas del autotransporte de cargas en la República Argentina. Edit. Arauco. Buenos Aires. 1960.
- 36) Asociación Argentina de Propietarios de Camiones. El transporte automotor de cargas argentino. Su problema-su solución. Dos documentos. Buenos Aires. 1961.
- 37) La fabricación de automotores. Panorama de la Economía Argentina. Numero once. Volumen II. Diciembre de 1959. Pag. 148 y siguientes.
- 38) Gordon Wendell-International Trade. Conferencia sobre la "contribución de las inversiones extranjeras al desarrollo económico" realizada el 2/12/1960 en el salón de actos del Colegio de Graduados en Ciencias Económicas de Bs.As.
- 39) Lázaro Musich. La producción argentina de automotores. El Avisador Mercantil 29/4/1961.
- 40) Pasado, presente y futuro de la Industria automotriz. El Economis

ta. Suplemento del número 669.Bs.As. mayo de 1963.

- 41) Informaciones.Publicación de la Cámara de la Industria Automotriz. Santiago del Estero 315.Bs.As. varios números.
- 42) Clarín Económico.Automóviles argentinos. Relaidad prometida o promesa realizada?. Año I nº 4.Bs.As. Septiembre de 1961.
- 43) Argentina Automotriz. Cámara de la Industria Autcmotriz.Enero-Febrero de 1962.Junio de 1962.Números 1-2 y 3.
- 44) Signalazioni Economiche.FIAT SERVIZIO STATISTICA e Studi Economici Torino nº 1,4 y 5. Enero-julio de 1961.
- 45) Industria Automotriz.Organo de la Cámara Industrial Fabricantes de Automotores, Repuestos,Accesorios y Afines . nº 1.Septiembre de 1961; octubre de 1961 nº 2. Uruguay nº 766.Bs.As.
- 46) Asociación Concesionarios de Automotores de la República Argentina. Carlos Pellegrini nº 739. Boletines estadísticos varios.
- 47) Asociación de Fábricas de Automotores. Servicio de Estadística. Publicaciones varias. Avenida de Mayo 766.
- 48) Consejo Federal de Inversiones. Programa conjunto para el desarrollo agropecuario y de la industria. Preparado conjuntamente con el Instituto de Investigaciones Económicas de la Ccnfederación General Económica. 1º Informe.Buenos Aires.Tomo III. Noviembre de 1962.
- 49) Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores. Significación de la Industria Automotriz en la actividad económica argentina. Situación a fines de 1960.Bs.As. 23 de abril de 1962.
- 50) Balances generales de las firmas terminales. Publicaciones privadas como el Economic Survey, números varios; Análisis; El Cronis-

ta Comercial; Parabrisas, Mundo Automotor, Vea y Lea, Publicaciones del Automovil Club Argentino y del Touring Club.

- 51) Boletines Informativos de CAFA. Idem de AFA.
- 52) Publicaciones de las Embajdas de los Estados Unidos de Brasil (SEPRO) y de México.
- 53) El Camión. Publicación de la Sociaci3n Argentina de Proprietarios de Camiones.
- 54) Memorias del Banco Central de la Rep3blica Argentina anos 1952 al 1961 y Boletines Estadísticos para 1962.
- 55) W.W. Rostow- Las Etapas del crecimiento econ3mico. Fondo de Cultura Econ3mica-M3xico. Edici3n española junio de 1962.
- 56) Automobile Manufacturers Association-Motor Truck Bulletin Board Kit-320 New Center Building-Detroit 2 Michigan 1963 Edition.
- 57) Wayne State University Press-Automobiles of America.1962.
- 58) Direcci3n Nacional de Estadística y Censos. Direcci3n Nacional de la Industria, Direcci3n General de Fabricaciones Militares.Informes varios.

I N D I C E

Pág.

Introducción

Circunstancias que hicieron factible la radicación de este tipo de industria.....	1
---	---

-I-

Análisis de la legislación vigente, y "modus operandi" de las radica- ciones.....	6
--	---

-II-

Análisis de la industria automotor y su desarrollo en la República Ar- gentina. Sus características salientes.....	40
---	----

a) Instalación de nuevas empresas; inversiones respectivas.....	40
b) Volumen físico de la producción y necesidades cubiertas.....	55
c) Funcionamiento de las empresas a través de sus índices más sig- nificativos.....	82
d) Efectos del establecimiento de nuevas plantas sobre:	
1) Mercado del trabajo.....	90
2) Mercado de Bienes y servicios.....	96
3) Mercado de capitales nacionales.....	99
e) Incidencia en el balance de pagos y ahorro de divisas; importa- ciones directas o indirectas de la industria automotriz; impor- taciones autorizadas y efectivas.....	104
f) Incidencia en el Producto Bruto Nacional.....	111
g) Conexiones con planes viales.....	125

-III-

Proyecciones de la producción automotriz:	
a) Nivel de la demanda esperada.....	129
b) Aporte de la industria automotriz al producto y la renta bruta interna.....	145
c) Incidencia en el balance de pagos y ahorro de divisas.....	155
d) Otras repercusiones de esta actividad.....	159

-IV-

Posibilidades en el Mercado Común Latinoamericano.....	161
--	-----

-V-

Programa de Investigaciones y Conclusiones.....	168
B I B L I O G R A F I A .....	178