

UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y DE ADMINISTRACION

INSTITUTO DE ADMINISTRACION



CUADERNO N° 53

**Posibilidades de concertar Acuerdos de
Complementación entre algunas industrias
del Uruguay y el resto de la Zona**

DORIS GOMEZ
LIDA SGARBI
YOLANDA ZUNIN
DARIO SARACHAGA

Apartado de la Revista N° 30 de la
Facultad de Ciencias Económicas y
de Administración.

M O N T E V I D E O
URUGUAY
1968

Posibilidades de concertar Acuerdos de Complementación entre algunas industrias del Uruguay y el resto de la Zona

Doris Gómez
Lida Sgarbi
Yolanda Zunín
Darío Saráchaga

El presente trabajo fue realizado en el Instituto de Administración de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración por las Cras. Doris Gómez, Lida Sgarbi y Yolanda Zunín y el Br. Darío Saráchaga, quienes tuvieron a su cargo distintos capítulos del mismo. La orientación inicial de la investigación estuvo a cargo del Ing. Guido Serrano y la supervisión final fue realizada por la Cra. Celina M. Leis.

Si bien el trabajo consta de tres partes:

- I) Objetivos y metodología*
- II) La Asociación Latino Americana de Libre Comercio y los acuerdos de complementación*
- III) Estudios sectoriales*
 - A) Sector automotriz*
 - B) Sector conservas alimenticias*
 - C) Sector electrónica*
 - D) Sector máquinas y máquinas-herramientas,*

por razones de espacio, la presente publicación sólo comprende los puntos I), II) y III A).

PREFACIO

Durante el año 1965, el Instituto de Administración de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, entendió necesario realizar investigaciones dentro del marco de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). Es así que se propuso analizar algunas de las repercusiones de dicha Asociación en la integración económica regional, poniendo especial atención en la explotación de nuestro medio empresarial, sus problemas y posibilidades. Hecho este primer planteo, se procedió a elegir los temas específicos a investigar, teniéndose también en cuenta que los mismos fueran compatibles con los medios materiales y humanos con que cuenta el Instituto.

Aplicando un criterio eminentemente práctico, se establecieron temas en las áreas de comercialización, producción y finanzas de empresas nacionales en sus relaciones con la ALALC. El tema específico del presente trabajo cae dentro del área de producción, siendo el mismo "Posibilidad de concertar acuerdos de complementación entre algunas industrias del Uruguay y el resto de la Zona".

1. OBJETIVOS Y METODOLOGIA

1. FINES PERSEGUIDOS.

La presente investigación se propone detectar las posibilidades que tienen ciertos sectores de la industria uruguaya de optar favorablemente a competir en la Zona a través de acuerdos de complementación. Para ello se procedió a analizar la evolución que ha sufrido la Zona de Libre Comercio creada por el Tratado de Montevideo hasta el presente, así como la eficacia que tuvieron las normas y mecanismos establecidos en el Tratado para lograr los objetivos de desarrollo e integración regional que le sirvieron de base. Este estudio se realizó investigando los distintos factores que pueden influir en la concreción de los acuerdos de complementación dentro del marco de la Zona. Es así que se procedió a:

- evaluar el funcionamiento de los mecanismos de complementación industrial en uso en la ALALC.
- detectar las posibilidades de algunos sectores industriales nacionales de optar favorablemente al proceso de complementación zonal.
- determinar la actitud de los empresarios uruguayos frente a la Zona.

2. ORGANIZACION DE LA INVESTIGACION

2.1 Marco teórico.

La primera etapa que se cumplió consistió en el estudio del Tratado de Montevideo, resoluciones posteriores, protocolos de acuerdos de com-

plementación firmados o proyectos existentes, así como de la diversa bibliografía relacionado con el tema objeto de la investigación. A través de este estudio se trató de establecer la evolución que sufrió el concepto de acuerdo de complementación desde la firma del Tratado hasta el presente. En este punto se buscó el asesoramiento de los técnicos del Comité Ejecutivo Permanente, (CEP). El análisis de los acuerdos de complementación (propuestos o firmados) fue acompañado del estudio de las reuniones sectoriales que dieron origen a dichos acuerdos, a efectos de poder determinar entre quiénes se han realizado y qué sectores son los que se muestran más activos al respecto. Paralelamente se buscó determinar los mecanismos administrativos que debían seguir dichos proyectos de protocolo para concretarse en acuerdos de complementación. La información necesaria para cubrir este aspecto se obtuvo no sólo estudiando las disposiciones del Tratado y resoluciones posteriores, sino también por medio de entrevistas a los técnicos del CEP, con encuestas a las representaciones ante la ALALC así como entrevistas con miembros de la Cámara de Industrias del Uruguay.

2.2 *Investigación de campo.*

Una vez cubierto el conocimiento teórico del tema, se procedió a realizar una investigación de campo a efectos de detectar la situación de las empresas nacionales y las posibilidades de las mismas en el marco de la ALALC a través de los acuerdos de complementación. El primer paso que se dio fue determinar qué sectores se analizarían. Para ello se buscaron distintos asesoramientos a saber:

- consulta con técnicos del sector industrial de la Comisión de Inversiones Desarrollo Económico (CIDE).
- asesoramiento de los técnicos del Comité Ejecutivo Permanente (CEP).
- opinión de la Asociación de Industriales Latino Americanos (AILA).
- opinión de la Cámara de Industrias.
- opinión de distintas asociaciones gremiales.

También se analizó el Plan de la CIDE, especialmente la separata industrial, así como los criterios de la Comisión Asesora de Desarrollo Industrial (CADI).

De la ponderación de toda esta información y coordinando las posibilidades de los recursos de investigación del Instituto, se realizó la elección de los siguientes sectores:

- automotriz
- conservas alimenticias
- electrotecnia
- máquinas y máquina-herramientas.

Una vez seleccionados dichos sectores, se identificaron las asociaciones gremiales que los representan, haciendo un análisis al nivel de ellas, tratando de establecer, a partir de su información, aquellas empresas que de-

bían integrar el universo de la investigación. En esta última selección también se procedió a analizar el Directorio de la Cámara de Industrias, así como las listas de asistencia a las reuniones sectoriales, a efectos de establecer las empresas nacionales que tomaron participación en las mismas.

La etapa siguiente consistió en la determinación de la muestra. En la misma fueron incluídas las empresas de mayor importancia de entre las que figuraban en el universo, según datos disponibles en el Instituto. El que se procediera en esa forma se justifica por el hecho de carecerse de un universo debidamente definido y por considerarse que las empresas en mejores condiciones para intervenir en los acuerdos de complementación serían las que poseen una mayor capacidad instalada y que por la estrechez del mercado interno, se enfrentan a porcentajes de capacidad ociosa, que de ser aprovechados se traducirían en una disminución de costos posibilitándoles competir favorablemente en la Zona.

3. *PRESENTACION DE LA INFORMACION*

Los resultados a que se llegó en la investigación se presentan en dos partes. La primera de ellas analiza los aspectos generales relacionados con los acuerdos de complementación. La segunda se subdivide en cuatro capítulos, correspondiendo cada uno de ellos a uno de los sectores analizados.

Por último se anexa un apéndice en que se incluyen los cuestionarios utilizados a los efectos de encuestar a las representaciones de los Países Miembros de la Zona ante la ALALC, y a los dirigentes de las empresas comprendidas en la encuesta.

4. *LIMITACIONES DE LA INVESTIGACION*

Al presente trabajo se le pueden atribuir distintas limitaciones, el origen de las cuales radica en dificultades prácticas que hubo que sortear al llevarlo adelante. Entre ellas pueden señalarse:

- imposibilidad de determinar con exactitud el universo.
- como consecuencia de lo anterior, no se puede establecer el grado de representatividad de la muestra.
- la encuesta fue fundamentalmente de opinión, lo que posibilita problemas interpretativos, a la vez que hace que sea subjetiva.
- si bien la mayoría de los empresarios prestó amplia colaboración en la encuesta, en algunos casos se mostraron reservados, lo que dificultó la obtención de datos.
- problemas financieros determinaron la necesidad de postergar la publicación del trabajo, por lo que cabe la posibilidad de que algunos de los aspectos analizados hayan sufrido posteriores modificaciones. De acuerdo a lo anterior es necesario tener en cuenta que los puntos I, II y III (A-B-D) tienen vigencia a fines de 1966 en tanto que el punto III (C) abarca hasta mediados de 1967.

No obstante dichas limitaciones, las conclusiones a que se llega en la presente investigación pueden servir como un primer paso a efectos de detectar los pro y los contra que juegan sobre las posibilidades de concertar acuerdos de complementación dentro del marco de la Asociación Latino Americana de Libre Comercio.

II *LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO Y LOS ACUERDOS DE COMPLEMENTACION*

1. *LA INTEGRACION COMO BASE DEL DESARROLLO ECONOMICO DE LA ZONA.*

El estancamiento económico que se produjo en América Latina durante la post-guerra, y los trabajos realizados por la Cepal, determinaron la búsqueda de una fórmula capaz de contribuir a una mayor integración económica de los países participantes, a través de la ampliación del tamaño de sus mercados, sumada a la expansión del comercio exterior global.

Como forma jurídica se eligió una Zona de Libre Comercio donde cada país conserva su autonomía para aplicar a la importación desde terceros países los derechos que considere convenientes o que ya hubiere negociado con ellos.

Cabe señalar que la salida que preconiza el Tratado de Montevideo, no toma en cuenta la alteración de las estructuras de los regímenes latinoamericanos, causantes del estancamiento, lo que relativiza sus posibilidades de éxito.

Los principios y objetivos del Tratado se manifiestan en el Preámbulo del cual surge que los gobiernos signatarios no sólo buscan la solución práctica para los problemas inmediatos de orden comercial sino que desean también forjar un instrumento dinámico capaz de contribuir a la remoción de los obstáculos al desarrollo económico y por consiguiente al mejoramiento del nivel de vida de sus pueblos.

Esta idea de desarrollo económico se ha visto ampliado en las resoluciones posteriores de la Asociación.

2. *LOS ACUERDOS DE COMPLEMENTACION: SU UBICACION Y OBJETIVOS*

2.1 *Definición.*

Los acuerdos de complementación aparecen como un instrumento del mecanismo general de integración, no siempre bien definidos. Cabe precisar que en función de las tendencias manifestadas en la evolución histórica y de lo constatado en el trabajo de campo, se prefiere dar al término un alcance amplio. En ese sentido se entiende por acuerdo de complementación: la coordinación de ciertos mecanismos relativos al comercio y/o producción industrial entre dos o más países. Surge de aquí que se

persigue complementar las economías de distintos países, ya sea en el campo del comercio o en el de la producción. Los primeros se podrían tipificar como de mercado siendo los que más se adaptan a la estructura preliminar dada en el Tratado de Montevideo y resoluciones inmediatas a los acuerdos de complementación como mecanismo paralelo de liberación. Los segundos se llaman de producción y comprenderán:

- la integración de las diferentes etapas de un proceso productivo,
- el ensamble de piezas,
- la integración por el lado de la complementación de distintos insumos.

Tal como se ha planteado la complementación industrial, relaciona aspectos generales (macroeconómicos, con sus estructuras determinantes) y las realidades microeconómicas al nivel de las unidades de producción de cada país.

2.2 *Objetivos:*

Pueden citarse como motivaciones primarias de los acuerdos de complementación entre otras a:

- la sustitución regional de importaciones en determinado tipo de productos, que la Zona, coordinando las diferentes economías, podría satisfacer prescindiendo del exterior,
- la instalación de industrias en base a criterios de localización regional,
- el fortalecimiento de determinada producción zonal frente a posibles fluctuaciones del mercado internacional, o a relaciones de intercambio crecientemente desfavorables,
- la solución al problema de mercados estrechos, que imposibilitan numerosos tipos de producción (en especial bienes de capital) por la insuficiencia de la demanda interna que no justifica económicamente las inversiones necesarias.

Es lógico que dichos objetivos deberán tener como base una armonización de las políticas de industrialización de cada parte, lo que se ha venido planteando en las sucesivas conferencias de los países miembros de ALALC, pero, a pesar de las resoluciones en este sentido, no se han dado los medios efectivos para lograr dicha premisa fundamental.

Es cierto que, en la concertación de los acuerdos, y dada la falta de armonía entre los países, unos van a tener mayor peso que otros. Pero del choque de las aspiraciones de los sectores productivos en las reuniones sectoriales, previas a la concertación de los acuerdos, resaltan una serie de problemas a los que se podría dar solución siguiendo los objetivos generales del Tratado, es decir, tratando de facilitar el camino hacia la integración.

Claro está que en último término el propósito no podrá alcanzarse si falta la ratificación política de las partes.

3. POSIBILIDADES DE LOS ACUERDOS DE COMPLEMENTACION EN LA REALIDAD DE LOS PAISES MIEMBROS

3.1 Factores condicionantes que intervienen en su concreción

3.1.1 Situación de América Latina.

Para juzgar la posición de América Latina en el mundo es preciso hacer una valoración de la política económica internacional. América Latina es un continente tradicionalmente proveedor de materias primas sometido en el mercado internacional por las relaciones de dominación de los países industrialmente desarrollados. Estos últimos pugnan por acrecer sus beneficios y mantener el funcionamiento del esquema clásico de comercio internacional que les favorece. El reconocimiento de este hecho y la búsqueda de una solución está claramente expresada en la "Reunión de expertos gubernamentales de América Latina en política comercial" celebrada en Brasilia del 20 al 25 de enero de 1964 donde entre otras cosas se expresa:

"La nueva estructuración del comercio internacional deberá basarse en la necesidad de un tratamiento preferencial generalizado y no discriminatorio, en favor de todos los países en vías de desarrollo. Dicho tratamiento implicará establecer, entre otros, los siguientes principios fundamentales:

I. Los países en vías de desarrollo no estarán sujetos a reciprocidad por las condiciones o preferencias que les otorguen los países desarrollados;

II. Los países desarrollados deben garantizar a los países en desarrollo el acceso a sus mercados sobre bases no discriminatorias. En cuanto a las formas de acceso preferencial y discriminatorio vigentes, consideradas indispensables para mantener los ingresos de exportación de ciertos países en vías de desarrollo deben sustituirse por medidas financieras compensatorias;

III. Los países desarrollados concederán preferencias a los países en vías de desarrollo, sin extenderlas a otros países desarrollados;

IV. Los países en vías de desarrollo pueden otorgarse preferencias entre sí, sin extenderlas a los países desarrollados. Estas preferencias se otorgarán sin perjuicio de los derechos y obligaciones derivados de asociaciones regionales entre países en vías de desarrollo;

V. Teniendo en consideración las desigualdades de crecimiento que ofrecen los países en desarrollo, se deberá prever un tratamiento diferencial, que responda a las características peculiares de los países de menor desarrollo económico relativo. El aludido tratamiento se basará en el otorgamiento a tales países de ventajas especiales que no constituyan una discriminación comercial entre países en desarrollo."

Por su parte en la "Carta de Alta Gracia" (marzo de 1964 - Córdoba-Argentina), se recogen los cuatro primeros puntos antes enunciados, y entre otras cosas expresa:

"...En América Latina el esfuerzo ya se está realizando; no sólo se busca el desarrollo en el recinto nacional sino también en la amplia zona

regional; para uno y otra necesita de la expansión que se le cierra. La vulnerabilidad o la causa del atraso de las economías latinoamericanas, que se buscaba en la falta de técnica o en la carencia de capital para movilizar los medios de producción o en las deficiencias de la organización o en la reducida tasa de ahorro, o en la mediocre capacidad de consumo, se encuentra fundamentalmente en el sector externo, en el que no se logran los intereses necesarios para cubrir las indispensables importaciones para el crecimiento ni las retribuciones a sus exportaciones. Todo ello porque además de las restricciones, los proteccionismos, las discriminaciones y las tarifas, los precios de sus exportaciones casi siempre están decididos por los compradores y en cambio los de las importaciones están determinados por los proveedores."

De lo antes expuesto se desprende claramente el obstáculo que significa la actual estructura del comercio internacional al logro del desarrollo de América Latina.

Los acuerdos de complementación, en la medida en que intenten cambiar esta situación, chocarán con los intereses de los países desarrollados. Ello podrá llevar a conflictos que relativizarán los planteos que se hagan en torno a la ALALC.

3.1.2 La situación correlativa de los distintos países en cuanto al grado de industrialización.

El grado de industrialización alcanzado por los distintos países de América Latina no es homogéneo. Ello da lugar a que, si se desea mejorar la situación actual, sea necesario encarar la complementación en forma discriminatoria, protegiendo a los países miembros menos industrializados.

3.1.3 La posición de proveedores de materia prima dentro de la Zona.

Este punto tiene importancia básica cuando se refiere a materias primas fundamentales (minerales, combustibles, etc) ya que coloca a sus tenedores en una situación de privilegio. Sólo reformando las estructuras de tenencia (dentro de cada país y en lo zonal atacando los monopolios que controlan la producción en varios países) y su distribución, se lograría una solución equitativa.

3.1.4 La técnica.

La homogeneidad de la técnica y de los distintos procedimientos empleados es un punto de partida importante en la complementación de economías. El funcionamiento del M.C.E. se vio favorecido en gran medida por la escasa diferenciación existente. En cambio en América Latina esto no se cumple, al presentar los países miembros, distintos niveles de desarrollo técnico.

3.2 Ventajas económicas que llevan a formalizar acuerdos.

3.2.1 Economías a escala.

La producción para un mercado ampliado trae como consecuencia el abatimiento de los costos fijos y las posibilidades de mejorar la ingeniería del producto, su calidad y presentación.

3.2.2 *Ventajas comparativas.*

Se busca obtener a través de los mecanismos de regateo de los acuerdos (márgenes de preferencia, requisitos de origen, porcentaje de desgravaciones, etc.) ventajas comparativas dentro de la Zona, por los países que participan en ellos.

3.3 *Factores limitantes.*

3.3.1 *Sistema económico.*

Hay un factor limitante que surge del sistema económico imperante en América Latina y de su manifestación a nivel de régimen. El hecho de que el aparato productivo sea propiedad de empresas privadas, sumado a la ausencia de, a lo menos, una planificación indicativa, posibilita el que los intereses de las empresas privadas no coincidan con la marcha y desarrollo de las economías de la Zona. Esto es un factor limitante al no haber una ordenación racional de las economías.

3.3.2 *Estructura de las empresas.*

Otro factor limitante se da en la estructura de la mayoría de las empresas: concentración monopólica u oligopólica, capitales extranjeros, etc. Estas empresas son las que más han aprovechado de los acuerdos de complementación y en algún caso éstos han sido para beneficio y uso de una firma en particular.

3.4 *Variables económicas que se deben tener en cuenta para determinar la viabilidad de los acuerdos*

Dentro del marco de referencia ya visto cabe citar:

3.4.1 *Mercados.*

El art. 15 del Tratado de Montevideo prevé la formulación de acuerdos por sectores industriales, aún cuando en la práctica los que se han realizado han sido sobre productos.

Corresponde entonces realizar un estudio de los mercados por sectores o productos industriales. El mismo debe comprender:

- a) **Corrientes comerciales actuales:** (por países con relación a la Zona y fuera de la Zona)
 - monto
 - países
 - estructura porcentual
 - sistema arancelario vigente
 - sistema administrativo del comercio exterior.

- b) Cauces que permitirían utilizar el régimen arancelario y administrativo vigente.
- c) Proyecciones de demanda y oferta (según el caso) por país y producto (o sectores industriales). Tomando en cuenta las corrientes actuales, el aumento del consumo por producto y las inversiones por sectores industriales (en marcha o previstas).

3.4.2 *Tipo de producto.*

lo que comprende:

- a) Un análisis del consumo por producto en:
 - calidad
 - cantidad
- b) Un estudio de la distribución y monto del ingreso por sector de consumidores, para saber los posibles consumos y estimar sus proyecciones.

3.4.3 *Técnica y productividad.*

Las mismas se deben conocer, a efectos de tomarlas como datos para todo proyecto de inversión o posibles ampliaciones de las plantas existentes, ya que se verán en ellas las ventajas comparativas en la Zona.

3.4.4 *Materia prima y otros insumos.*

Es necesario saber:

- a) Monto de transacciones (exportaciones e importaciones)
- b) Monto de autoabastecimiento
- c) Régimen arancelario y administrativo
- d) Calidad relativa internacional.

3.4.5 *Mano de obra.*

Además de la productividad se deben conocer:

- a) Sistema de fijación de salarios (variaciones).
- b) Cargas sociales.
- c) Calidad relativa internacional.

3.4.6 *Precio.*

Interesa principalmente para aquellos productos cuyo precio se fija en el mercado internacional, y sobre el cual poco podrían hacer los países como los que abarca la Zona de Libre Comercio.

4. LOS ACUERDOS DE COMPLEMENTACION A TRAVES DEL TRATADO DE MONTEVIDEO Y RESOLUCIONES POSTERIORES

4.1 *Evolución de las disposiciones sobre acuerdos de complementación.*

4.1.1 *Los acuerdos de complementación a través del Tratado de Montevideo.*

El 18/II/60 se firma el Tratado de Montevideo. El Capítulo III del mismo hace referencia a la "Expansión del intercambio y complementación económica". En el art. 14 se habla de "asegurar una continua expansión y diversificación del comercio recíproco", mientras que el art. 15 menciona la necesidad de "asegurar condiciones equitativas de competencia entre las Partes Contratantes y facilitar la creciente integración y complementación de sus economías". El alcance de esta última expresión (la del art. 15) es muy grande a la vez que de importantes consecuencias para el desarrollo de las economías Latino Americanas. El art. 15 va aún más allá y expresa además la necesidad de armonizar los regímenes de importación y exportación y los tratamientos aplicables a los capitales, bienes y servicios procedentes de fuera de la Zona, con lo que denuncia la necesidad de atenuar las diferencias más importantes existentes al presente en tal sentido.

En el art. 16 ya se habla de integración y complementación, señalándose un doble camino para lograrlo:

- a) patrocinando entendimientos entre representantes de los sectores económicos interesados y
- b) celebrando entre sí acuerdos de complementación por sectores industriales.

El art. 17 por su parte establece que los acuerdos de complementación "establecerán el programa de liberación que regirá para los productos del respectivo sector".

4.1.2 *Los estados miembros y su concepto de los acuerdos de complementación en 1960*

Cabe analizar hasta qué punto los estados miembros tienen una clara noción de lo que debe ser un acuerdo de complementación. Para ello se puede considerar la encuesta efectuada en 1960 por el Gatt cuando se preguntó cual sería la naturaleza prevista de los acuerdos de complementación por sectores industriales, se contestó que eran "acuerdos destinados a acelerar el proceso de liberación con respecto a los productos comprendidos en el sector correspondiente". Es decir que se los consideraba como meros mecanismos de liberación. En ese momento las partes contratantes no tienen una clara conciencia de lo que significa un acuerdo de complementación y no aprovechan por lo tanto de las ventajas que de ellos se derivarían. Una de las causas de este estado de cosas puede radicar en el hecho de que no se definió claramente lo que se debe entender por complementación económica y el camino a seguir para lograrla.

4.1.3 Los acuerdos de complementación a través de resoluciones posteriores.

El concepto de acuerdo de complementación se ha ido clarificando a través de los distintos períodos de sesiones.

a) Primer período de sesiones (Montevideo, julio a diciembre de 1961).

Durante este período se firmaron dos resoluciones relacionadas con los acuerdos de complementación: la resolución 15 (11 de octubre de 1961), que se limita a dar la mecánica para celebrar los acuerdos y la resolución 16 (11 de octubre de 1961), que faculta al CEP a dictaminar sobre la compatibilidad de los acuerdos con los principios y objetivos del Tratado de Montevideo, a aprobar las calificaciones de origen incluídas en ellos, y a revisar las normas y procedimientos relativos a los acuerdos. Dado que ambas fueron luego derogadas por la resolución 48, no se entra a analizarlas.

b) Segundo período de sesiones (México, agosto a setiembre de 1962).

En este momento las partes contratantes ya han tomado conciencia del problema que aqueja a América Latina y se comienzan a barajar distintas soluciones. Se fijan metas a alcanzar y se van afinando los conceptos. La resolución 48 (19 de noviembre de 1962), es un reflejo de esta evolución y tanto en su estructura como en su contenido es muy diferente a la resolución 15. En el apartado sobre "Naturaleza y Objetivos de los Acuerdos" establece: "Los acuerdos de complementación constituyen un mecanismo para promover la integración económica que es la finalidad esencial del Tratado de Montevideo". Habla de "un" mecanismo y no de "el mecanismo para promover la integración económica". No cabe duda que América Latina se ha estancado en su proceso de desarrollo y que los sectores que se mueven dentro de la ALALC, conscientes de ello, ven en la integración económica una posible solución. Analizando solamente los incisos a) al e) del art. 1º de esta resolución podría parecer que los gobiernos sólo aspirasen a autoabastecer la Zona sin entrar a ampliar los mercados en el ámbito internacional. De haber sido así, las aspiraciones de los gobiernos signatarios habrían sido muy limitadas. Pero la idea es otra, ya que en el inciso f) se hace expresa mención a "facilitar la concurrencia de los productos de la Zona al mercado internacional". Para competir en el mercado internacional es necesario entre otros aspectos aumentar la productividad, mejorar la calidad y bajar los precios. Lógicamente esto no constituye una meta a la cual puede llegarse de inmediato ya que requiere un cierto período para que los países miembros se reestructuren de acuerdo a las nuevas necesidades y luego otro lapso de tiempo para poder irrumpir, con mayor y mejor producción, en el mercado internacional. Todo este proceso será más largo y dificultoso en aquellos países considerados como de menor desarrollo económico relativo o de mercado reducido.

Siempre dentro de la resolución 48, en el capítulo sobre "contenido de los Acuerdos", se establece que todo acuerdo de complementación deberá determinar:

- a) la individualización de los productos que comprende de conformidad con las especificaciones y codificación de la Nabalals,
- b) la forma en que se eliminarán los gravámenes,
- c) los requisitos de origen a que estarán sujetos los productos que entran en el acuerdo.

En su art. 24, esta resolución establece la inclusión en las Listas Nacionales de los productos comprendidos en los acuerdos de complementación. En la práctica esto originó diversos problemas ya que, al procederse en esa forma, todos los países, aún los no firmantes, podían acogerse a las ventajas que de ellos derivasen, sin dar nada 'a cambio. Posteriormente este artículo fue modificado en la resolución 99 que se analiza más adelante.

- c) Cuarto período de sesiones (Colombia, octubre-diciembre 1964).

Hasta diciembre de 1964 sólo había dos acuerdos de complementación en vigencia:

- Acuerdo N° 1 sobre "Máquinas de estadística y análogas de cartulinas perforadas" del 20 de julio de 1962, firmado por Argentina, Brasil, Chile y Uruguay.
- Acuerdo N° 2 sobre "Válvulas electrónicas" del 18 de febrero de 1964 celebrado entre Argentina, Brasil, Chile, Méjico y Uruguay.

El alcance de ambos es muy limitado, a lo único que tienden es a una mera complementación de mercados y no a una verdadera complementación e integración industrial.

Como un primer paso, podría pensarse que el objetivo de tales acuerdos, si no loable, por lo menos era promisorio. Pero no fue así ya que en la práctica tuvieron poco alcance. Transcurrido un período de tiempo no muy largo se llega al cuarto período de sesiones ordinarias de la conferencia, realizado en Bogotá. Durante el mismo se aprueban dos resoluciones que marcan un nuevo enfoque dentro de la Alalc: la resolución 99 (8 de diciembre de 1964) sobre "Normas y procedimientos para los acuerdos de complementación" y la resolución 100 (de igual fecha) que define un "Programa de complementación e integración económica".

Observando la trayectoria de los acuerdos de complementación en el período que va desde la creación de la Zona de Libre Comercio hasta la resolución 99, llama la atención que sólo se hayan firmado dos acuerdos. Se considera que uno de los principales obstáculos era el que los productos objeto de los acuerdos fueran incluidos en las Listas Nacionales, con los perjuicios que ello acarrea. Pero no puede negarse que la falta de preocupación, el desconocimiento de estadísticas de producción, la insuficiencia de estudios sobre capacidad industrial instalada, disponible y potencial, etc., también tienen que haber influido.

El art. 1 de la resolución 99 establece que los acuerdos "...que constituyen un instrumento para promover la integración económica, deberán propender al desarrollo económico armónico de la Zona..." forma de expresarse que establece un mandato y no una mera sugestión. Más adelante insiste en el máximo aprovechamiento de los factores productivos y

una adecuada coordinación. El art. 2º establece que los acuerdos deberán contener “necesariamente normas que regulen el Programa de Liberación que se establezca para los productos en él comprendidos” y el art. 3º especifica qué es lo que se debe establecer en el Programa de Liberación. Analizando estas disposiciones se ve que siguen existiendo iguales necesidades e inquietudes que al momento de firmarse la resolución 48. Se establece también la obligatoriedad de incluir cláusulas de adhesión que faciliten a las demás Partes Contratantes la participación en los mismos.

También se refiere a los países de menor desarrollo económico relativo y se dice que cuando uno de ellos participa en un acuerdo, podrá ser beneficiado por ventajas no extensivas a las demás partes contratantes. En el art. 9 se reafirma lo dicho en el Tratado (art. 17, inc. 2) en el sentido de que las negociaciones estarán abiertas a la participación de todas las Partes Contratantes.

La resolución 100 reafirma lo establecido en la resolución 99. En ella los países signatarios se comprometen a ir a la integración económica la cual es un “medio” y no un “fin” para lograr el desarrollo económico. Más concretamente, en esta resolución la conferencia de las partes contratantes declara: “que el objetivo fundamental del Tratado de Montevideo es promover en forma armónica el desarrollo económico social de las Partes Contratantes, mediante la progresiva complementación e integración de sus economías...”. (1)

Cabe agregar que durante la vigencia de la resolución 99 se han firmado otros dos acuerdos que contemplan mucho más que los anteriores los objetivos de una verdadera integración y complementación económica. Tales acuerdos son: uno sobre productos de la industria de aparatos eléctricos, mecánicos y térmicos de uso doméstico, y otro sobre la industria electrónica y de comunicaciones eléctricas, ambos suscriptos por Uruguay y Brasil en el año 1966.

4.2 *Pasos a seguir para concertar un acuerdo de complementación.*

4.2.1 *Trámite ante la ALALC.*

A continuación se indica el trámite a seguir para llegar a la concertación de un Acuerdo de Complementación:

- a) Las Partes que se propongan celebrar un acuerdo lo comunican al CEP por medio de sus representantes, acompañando la comunicación con las informaciones más completas posibles.
- b) el CEP comunica a las demás Partes la intención de la concertación del acuerdo. Para que se inicien las negociaciones deben pasar por lo menos 45 días a contar desde la fecha de recepción por parte del CEP de la comunicación del apartado a). Este período de 45 días puede diferirse por un período complementario de hasta 60 días a pedido de cualquiera de las partes. Dichos

(1) Por las disposiciones citadas, ver el Anexo Nº 1.

plazos también pueden ser reducidos o aún eliminados por decisión del CEP, de acuerdo con el sistema de votación del art. 38 del Tratado.

- e) el CEP durante ese período analiza el material presentado, complementándolo con los estudios técnicos que estime necesarios, examina las posibilidades de las demás Partes para participar en el acuerdo, formula las recomendaciones que estime necesarias, pudiendo solicitar de las partes informaciones complementarias.
- d) los acuerdos deben constar en Protocolos suscriptos por plenipotenciarios debidamente acreditados, de las Partes Contratantes. La Secretaría del CEP será la depositaria de los mismos.
- e) suscripto el Protocolo, los acuerdos son sometidos al examen del Comité, el cual resuelve sobre su compatibilidad con los principios y objetivos generales del Tratado, dentro de los 30 días a contar de la fecha de recepción por el CEP del instrumento correspondiente. Recién entonces el acuerdo puede entrar en vigencia.

Si alguna parte no firmante del acuerdo quiere adherirse al mismo, puede hacerlo efectuando la negociación correspondiente, o sea, mediante Protocolo suscripto por los participantes del acuerdo y las Partes Adherentes. Estos Protocolos quedan depositados en la Secretaría de la Asociación.

La parte interesada en adherirse deberá iniciar las negociaciones no antes de 30 días ni luego de 120 de comunicada su intención al CEP.

4.22 Trámite del Gobierno Uruguayo

A continuación se resumen los pasos a seguir para concertar un acuerdo de complementación, por parte de la Representación uruguaya ante la ALALC. Los mismos se enuncian en base al régimen imperante durante la Constitución de 1951, dado que aún no se han establecido las posibles modificaciones que introduciría el nuevo régimen. No obstante, conocer el mecanismo anterior es de gran significación, ya que no se esperan cambios fundamentales.

Los pasos seguidos eran:

- a) los empresarios interesados en concertar un acuerdo de complementación promueven la reunión sectorial.
- b) dichos empresarios se reúnen en la Representación uruguaya ante la ALALC, a efectos de aunar su posición.
- c) se concurre a la reunión sectorial donde se negocia y se labra un acta final que incluye el proyecto de acuerdo.
- d) la ALALC realiza los repartidos correspondientes, enviándole copia del mismo a la Representación uruguaya ante la ALALC.
- e) la Representación Uruguaya convoca a su Comisión Técnica Asesora (integrada por representantes de los ministerios de Relaciones Exteriores, Industria y Trabajo, Ganadería y Agricultura, y Ha-

cienda, así como del Banco de la República) a efectos de que se expida sobre el proyecto de acuerdo.

- f) en la práctica, dicha Comisión convoca a su vez a los empresarios nacionales interesados para que den su opinión.
- g) si el pronunciamiento de la Comisión es favorable, y a su vez la Representación lo considera conveniente, esta última cursa nota al Ministerio de Relaciones Exteriores solicitando autorización para firmar el proyecto.
- h) el Ministerio informa al Consejo de Gobierno.
- i) luego el Ministerio autoriza a la Representación a seguir con los trámites requeridos para la firma del proyecto.
- j) la Representación Uruguay se pone en contacto con el o los representantes de los demás países interesados, y conjuntamente elevan una nota al presidente del CEP comunicándole que están en condiciones de celebrar el acuerdo.
- k) luego de llevados a cabo los distintos trámites ya enunciados dentro de la ALALC, se procede a suscribir el acuerdo de complementación.
- l) una vez que el CEP se pronuncia sobre la compatibilidad del acuerdo con el Tratado de Montevideo, el Poder Ejecutivo pone en vigencia el acuerdo, por medio de un Decreto, haciéndose la correspondiente publicación en el Diario Oficial.

5. *LA POSICION DE LAS PARTES CONTRATANTES EN LOS ACUERDOS DE COMPLEMENTACION INDUSTRIAL.*

Los acuerdos no han llevado a una modificación en la industrialización relativa zonal de cada país, ya que los países que han participado en su firma o presentado proyectos son los de desarrollo industrial superior en la Zona (Argentina, Brasil, México) y en mucho menor grado algunos de los restantes, mientras que hay algunos que no han participado en ninguno (caso Paraguay).

Otra nota característica ha sido el escaso número de acuerdos firmados. Lo que sí abundan son los proyectos de protocolo resultantes de las reuniones sectoriales que pasan largo tiempo sin llegar a la fase final de puesta en marcha.

5.1 *Consideraciones sobre la eficacia de los acuerdos para favorecer la integración regional*

En todos los países cuya opinión se pudo recoger a través de sus representaciones ante ALALC la respuesta fue unánime: los acuerdos de complementación han resultado un mecanismo ineficaz para lograr la integración regional. A lo sumo han servido como instrumento de desgravación, liberación comercial y distribución de mercados. La Resolución 99

(IV) marca una etapa con un balance desfavorable, pero a posteriori de dicha Resolución la situación no ha variado sustancialmente (salvo los últimos intentos en electrónica y línea blanca) y los acuerdos se han realizado o programado con una perspectiva bilateral que frustra el intento de integración regional, pero que a su vez ha sido una salida para los países de menor desarrollo. Estos países concertando acuerdos bilaterales entre ellos, o con alguno de los de mayor desarrollo económico relativo, tratan de obtener ventajas que de ser más amplia la intervención en cada acuerdo, por el juego mayor de intereses en el regateo que se da en todo el proceso de negociación, no lograrían.

Se han realizado acuerdos sobre pocos productos, aprovechando la excepción a la cláusula de la nación más favorecida.

5.2 Factores que han impedido u obstaculizado los acuerdos de complementación.

Distintos factores han jugado desfavorablemente, dificultando el que los acuerdos de complementación constituyan un instrumento para alcanzar la integración económica.

Cabe citar entre ellos a los siguientes:

- no ha habido coordinación de políticas industriales, aduaneras, laborales, etc.
- no ha habido tampoco planificación para la distribución de las oportunidades de participación en la industrialización.
- no se han dado los incentivos necesarios.
- no se ha contemplado la situación de los países de mediano desarrollo o mercado insuficiente, fuera del peligro que representa para estos países la fijación de requisitos de origen muy estrictos por los países más industrializados, basados en los mecanismos de los acuerdos de complementación.

Resulta claro que la posición frente a los acuerdos difiere de país a país, aun cuando se dan 3 bloques ciertos:

- a) Argentina, Brasil, México.
- b) Uruguay, Colombia, Perú, Chile.
- c) Paraguay, Ecuador,

de éstos resultan intereses encontrados en cuanto a la participación o no en los acuerdos. Por un lado la participación restringida es una salida para los países de los grupos b) y c), pero por otro lado, algunos entienden que no sólo se debe ampliar la participación sino que todos deben intervenir.

5.3 Los acuerdos de complementación y los planes de desarrollo industrial de los países miembros.

Los planes de desarrollo industrial no han contemplado en todos los países la salida por el lado de los acuerdos de complementación en el marco de ALALC.

De los países que se ha obtenido información:

Argentina: los ha tenido en cuenta para los sectores de bienes de capital y otros básicos.

Chile: en principio no los había tomado en cuenta, pero en la actualidad los está considerando en los sectores automotriz, electrónica, máquinas, herramientas, química, petroquímica.

Paraguay: no los ha previsto como mecanismo promotor de su desarrollo industrial.

Ecuador: los ha considerado en: conservas de frutas, industrias metálicas y mecánicas, industria química, máquinas y herramientas.

México: al no tener un plan de gobierno, los proyectos estatales no contemplarían este aspecto.

Colombia: los han contemplado en petroquímica y electrónica.

Uruguay: hasta el momento no los contempla específicamente. No se ha pasado a la etapa de elaborar un plan e insertarlo en lo regional.

De lo anterior se desprende que en general no se les ha dado mayor importancia como instrumento del desarrollo industrial regional. Esto se explica por el tipo de planificación que tienen los países de la Zona (los que la tienen es sólo de tipo indicativo), y ello ha llevado a que el funcionamiento y la dinámica de los acuerdos marche según la iniciativa de los empresarios.

5.4 Conclusión

De este diagnóstico surge en general:

- que poco se ha hecho y se sabe sobre acuerdos de complementación industrial.
- que no ha sido un mecanismo eficaz y rápido.
- que no está bien definido y determinado su alcance.
- que la participación estatal ha sido mínima en cuanto a planes incentivos.

5.5 Consideraciones a tener en cuenta en el futuro

Surgen claras algunas premisas a tener en cuenta en el futuro:

- Como punto de partida es necesario el cumplimiento del art. 17 numeral 2 de la Resolución 100 (IV) ⁽²⁾

(2) Art. 17.2 La Secretaría realizará un estudio de clasificación de las actividades industriales de la Zona para facilitar la aplicación de lo establecido en los arts. 4º y 5º (que se refieren al desarrollo industrial) y de acuerdo con los siguientes términos de referencia:

- I) Actividades productivas que no se han desarrollado en la región o que están en un grado incipiente de desarrollo.
- II) Actividades industriales que ofrezcan posibilidades de complementación dentro del cuadro de la integración.
- IV) Identificación de sectores de interés zonal que podrán ser objeto de acuerdos de complementación, examinando las posibilidades reales de participación de los distintos países.

- Selección de sectores prioritarios.
- Trabajos con visión regional de las técnicas.
- Modificación de la estructura industrial regional.
- Mayor intervención estatal.
- Contemplar a los países de menor desarrollo económico relativo y a los de mercado insuficiente.

6. SITUACION NACIONAL Y POSIBILIDADES DE SOLUCION DENTRO DEL MARCO DE LA ALALC, EN BASE A DIVERSOS PLANTEOS TOMADOS DE LA CIDE.

Analizando el Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social para el período 1965-1974 elaborado por la CIDE, surge claramente el problema de estructura social a que habrá que enfrentarse si se quiere llevar adelante un plan de desarrollo en el Uruguay. Es así que en dicho trabajo se demuestra la expansión del sector de servicios y del terciario en general, estableciéndose las siguientes cifras:

servicios	28 %
comercio	13,2 %
transporte	6,2 %
	<hr/>
	47,4 % de la mano de obra total.

Este porcentaje, según se expresa, es mayor que el correspondiente al nivel de desarrollo medido por producto per-cápita.

Analizando la composición de los tres sectores, se encuentran los siguientes datos:

Sector primario .	18,5 % de la población activa
" secundario .	27,9 % " " " "
" terciario	47,4 % " " " "
" no especificados	6,2 % " " " "
	<hr/>
	100,0 %

Si el 6,2 % se considera repartido entre las demás categorías, se tiene:

Sector primario .	19,6 % de la población activa
" secundario	27,8 % " " " "
" terciario .	52,6 % " " " "
	<hr/>
	100,0 %

Se establece que la protección industrial que se necesitaba por ser éste un país en vías de desarrollo, ha sido suficientemente fuerte e indiscriminada como para fomentar una industria con bajos niveles de producción y eficacia.

El sector terciario no sólo está más desarrollado de lo necesario, sino que además los sectores tradicionales y la función pública tienen una magnitud que no puede ser comparada con la de los otros países.

Si se tiene en cuenta que la mano de obra debe considerarse como un recurso para producir, se ve la necesidad de una reestructuración de su esquema de empleo, orientándola hacia la producción de cosas físicas.

Por otra parte, en la descripción del Plan Industrial, se dice que el mismo se propone el incremento y la diversificación de las exportaciones, buscando con ello solucionar el estrangulamiento del balance de pagos y la eliminación de la vulnerabilidad del comercio de exportación, constituido actualmente en buena parte por materias primas naturales o poco industrializadas, cuya posición en el mercado internacional va deteriorándose paulatinamente.

Expresa que el País no podrá desconocer la experiencia de los países desarrollados que muestran un sector industrial dinámico, agresivo y diversificado, en el cual las industrias de base no agropecuaria son, precisamente, las que presentan un desarrollo más acelerado. En base a ello, las industrias de base no agropecuarias son las llamadas a llevar al sector industrial en una etapa posterior, a asumir el papel de sector impulsor de la economía que ejerce actualmente el sector agropecuario. Pero para ello el país encuentra un obstáculo estructural: la estrechez del mercado nacional, con una demanda inferior a las escalas de producción económicamente viables, por lo que será necesario basarse en la exportación para lograr así una demanda que por su volumen, posibilite producir económicamente.

Al referirse a la Reforma del Comercio Exterior, en el Plan se expresa: "el desarrollo del País estará firmemente ligado a la posibilidad de expansión de sus exportaciones. El papel más relevante lo habrán de tener las exportaciones tradicionales agropecuarias con distinto ritmo de expansión; sin perjuicio de ellas, el Plan postula un incremento de las exportaciones no tradicionales que permitan la incorporación de valor agregado a los productos que se exportan, ampliando así los horizontes de ocupación y de trabajo que puede y debe ofrecer la actividad económica exportadora".

Surgen pues dos problemas estructurales: el empleo y la estrechez del mercado interno, unido a la conveniencia de diversificar la producción del País. Una salida a estos problemas podría constituirlo una participación más activa en la ALALC, con lo que se obtendría un mayor mercado que posibilitaría la creación de nuevas industrias o expansión de las ya existentes, pudiéndose lograr así una mejor distribución de la mano de obra.

El Tratado de Montevideo posibilita la ampliación de mercados a través de concesiones en el comercio y de acuerdos de complementación industrial. Por cierto que ello involucra una competencia, por lo que la industria nacional deberá cumplir con una eficiencia mínima tanto en calidad como en uniformidad, y a costos que le permitan enfrentarse a dicha competencia. Este punto no sería tan grave si se tiene en cuenta que recién dentro de cinco años la competencia será masiva, por lo que aún se está a tiempo de prepararse para ella.

Por otra parte existen las cláusulas de salvaguardia, y las cláusulas especiales para la producción agropecuaria. Además los países están divididos según el grado de desarrollo alcanzado y por la dimensión de sus mercados.

En el Informe del año 1965 de la CIDE sobre la Participación del Uruguay en la ALALC se expresa que históricamente el Uruguay ha mantenido una situación deficitaria con la Zona. Esta situación se mantiene similar desde la vigencia del Tratado, si bien desde entonces los déficits han disminuido algo. Los rubros comerciados continúan siendo los tradicionales, aunque se ha notado la promisoría movilización de algunos rubros, así como la preocupación creciente por parte de algunos industriales uruguayos por los problemas de ALALC. Pero por otra parte se nota preocupación dentro de algunos sectores ante la competencia a que se ven expuestos, agravada por los altos costos relativos del País. Se considera que hay mercado para una considerable expansión en algunos rubros tradicionales, así como posibilidades de participación en rubros no tradicionales.

La carencia de una organización estable, con recursos humanos y materiales acordes con las necesidades, ha determinado en parte el que el País no diera, a los problemas que le plantea la ALALC, toda la importancia debida.

Hasta ahora no se han tomado decisiones políticas definitivas en el proceso de integración a través de la ALALC, lo cual unido al poco apoyo de los sectores públicos a los privados, han determinado escaso interés por parte de los empresarios respecto a las posibilidades que les brinda la Zona.

En base al mencionado Informe de la Cide se podría concluir que los gobiernos tendrán que preparar las bases fundamentales de los acuerdos, y no esperar que sean los sectores privados quienes elaboren los trabajos previos necesarios, teniendo en cuenta que la mejor salida a la situación actual está en aprovechar al máximo las posibilidades que brinda la Zona.

III A) *SECTOR AUTOMOTRIZ*

1. DIMENSION, LOCALIZACION Y COMPOSICION DEL GRUPO 380

De acuerdo a la Clasificación Industrial de Ramas de Actividad Económica del Uruguay, se tiene que las divisiones 2 y 3 corresponden a las Industrias Manufactureras. Dentro de la división 3, la agrupación 38, grupo 380 corresponde a la Construcción de Material de Transporte. El mismo constituirá el objetivo principal de esta parte del trabajo, si bien su relación con otras actividades, hará necesario el estudio parcial de otros grupos.

1.1 REPRESENTATIVIDAD DEL GRUPO 380 DENTRO DEL TOTAL DE GRUPOS INDUSTRIALES

Al tratar de ubicar y evaluar al grupo objeto de este estudio en el total de la industria manufacturera nacional, se ha tropezado con la falta de actualización de los datos estadísticos. A efectos de cubrir este punto, se toman las cifras que arroja el Censo Industrial de 1960 y las estadísticas elaboradas por la C.I.D.E.

El cuadro N° 1 refleja la distribución de empresas de la agrupación 38, por tramo de ocupación. Surge del mismo que:

- de las 26.366 empresas que componen los grupos 20 al 39, 3.795 (14.3 %) corresponden al grupo 380;
- el total de la industria manufacturera ocupa a 169.269 obreros y a 31.374 empleados, correspondiendo al grupo 380, 13.944 (8.2 %) obreros y 1.506 (4.7 %) empleados respectivamente.
- el total de capital declarado para los 19 grupos manufactureros asciende a \$ 2.890:315.000 de los cuales \$ 118:303.000 (4.1 %) están invertidos en el grupo 38.

A través del cuadro N° 2 se puede analizar la concentración del grupo 38 en el departamento de Montevideo. Surge del mismo que 1.761 (46.40 %) empresas se localizan en este departamento, ocupando a 9.946 (71.33 %) obreros, 1.251 (83.07 %) empleados y con una inversión declarada de \$ 91:791.000. (77.59 %).

1.2 Subgrupo considerado

La presente investigación ha centrado su atención en el subgrupo 383 (construcción de vehículos automotores), de acuerdo a las razones expuestas en el punto I) 2) 2.2).

Para determinar la importancia de este subgrupo, dentro del total del grupo 38, sólo se ha dispuesto de datos estadísticos relativos al departamento de Montevideo. Los mismos se establecen en el cuadro N° 3, pudiéndose observar que el subgrupo 383 (construcción de vehículos automotores) ocupa el segundo lugar en importancia, con un 8.7 % de las empresas del grupo. El primer lugar corresponde al subgrupo 384 (reparación de vehículos automotores y a pedal), que cuenta con el 88.6 % de las empresas de este grupo. Esta diferencia tan marcada a favor del subgrupo 384 se ve atenuada si en vez de centrar la atención en el número de empresas, se toman en cuenta los otros datos que figuran en el cuadro. Continuando con el análisis del subgrupo 383, se llega a que el mismo ocupa el 13.5 % de los obreros, el capital invertido alcanza el 19.6 %, y el valor total de la producción es el 16.9 %, de los respectivos totales del grupo 38.

Si se analiza el subgrupo 383 considerando cuatro dígitos, se nota que el mismo se subdivide, según puede apreciarse en el cuadro N° 4 en:

3831: ensamble y montaje de vehículos automotores.

3832: manufactura de repuestos para automóviles.

3833: fabricación de carrocerías.

CUADRO Nº 1

**DISTRIBUCION DE EMPRESAS DE LA AGRUPACION 38 POR TRAMOS DE
OCUPACION EN EL TOTAL DEL PAIS**

(Fuente: CIDE)

Tramo de ocupación	Empresas	Obreros	Empleados	Capital
1 a 4	3.430	5.005	149	21:933
5 a 9	198	1.259	133	11:423
10 a 19	96	1.325	226	17:178
20 a 49	51	1.511	311	19:621
50 a 99	11	728	201	17:720
100 a 249	5	610	57	9:034
250 o más	4	3.506	429	22:394
Total agrupación 38	3.795	13.944	1.506	118:303
Total ind. manufactureras, agrupaciones 20 a 39	26.366	169.269	31.374	2.890:315

CUADRO Nº 2

**CONCENTRACION DE EMPRESAS DE LA AGRUPACION 38 POR TRAMOS DE
OCUPACION EN EL DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO**

(Fuente: CIDE)

Tramo de ocupación	Empresas	Obreros	Empleados	Capital
1 a 4	1.521	2.455	57	9:301
5 a 9	113	710	57	5:421
10 a 19	70	981	185	14:913
20 a 49	39	1.158	280	15:869
50 a 99	11	728	201	17:720
100 a 249	3	408	42	6:173
250 o más	4	3.506	429	22:394
Total agrupación 38	1.761	9.946	1.251	91:791
Total ind. manufactureras, agrupaciones 20 a 39	13.711	124.643	25.684	2.289:562

CUADRO Nº 3

DISTRIBUCION DE EMPRESAS DEL GRUPO 38 EN EL DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO, CLASIFICANDOLAS POR TRES DIGITOS

Fuente: Registro Industrial año 1960

Grupo	Número de Empresas	Capital Líquido	Empleados	Obreros	Valor Maquinaria	Valor Producción
381	16	7:823	226	1.179	14:082	23:378
382	1	3:785	211	1.931	3:785	22:214
383	154	18:027	204	1.318	4:848	30:040
384	1.556	60:643	547	5.366	13:663	98:440
385	5	354	1	21	22	205
386	9	1:004	60	73	283	1:815
387	15	209	3	66	69	817
Total	1.756	91:845	1.252	9.954	36:752	176:909

CUADRO Nº 4

DISTRIBUCION DE EMPRESAS DEL GRUPO 38 EN EL DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO, CLASIFICANDOLAS POR CUATRO DIGITOS

Fuente: Registro Industrial año 1960

Sub-grupo	Número de Empresas	Capital Líquido	Empleados	Obreros	Valor Maquinaria	Valor Producción
3810	12	2:897	206	1.034	1:959	13:320
3811	2	1:233	8	42	104	1:451
3812	1	3:673	12	100	12:000	8:571
3814	1	20	—	3	19	36
3821	1	3:785	211	1.931	3:785	22:214
3831	2	6	—	3	5	—
3832	124	10:977	120	714	4:169	16:833
3833	28	7:044	84	601	674	13:207
3841	922	55:460	521	4.256	12:151	87:639
3842	136	827	1	177	204	1:248
3843	445	4:183	24	831	1:235	8:453
3844	53	179	1	102	73	1:100
3851	2	326	—	13	7	146
3852	3	34	1	8	15	59
3860	9	1:004	60	60	73	1:815
3871	14	206	3	64	68	809
3873	1	3	—	2	1	8
Total	1.756	91:845	1.252	9.954	36:752	176:909

Los datos disponibles para el departamento de Montevideo demuestran que la mayor actividad se desarrolla en la manufactura de repuestos para automóviles, según puede verse en el cuadro N° 4.

1.3 *Tipo de empresa encuestada*

Con la finalidad de detectar las posibilidades de entrar a competir dentro de la Zona a través de los Acuerdos de Complementación, en las distintas actividades relacionadas al sector automotriz, se procedió a recabar antecedentes entre los fabricantes de:

- neumáticos
- vidrios planos
- plásticos
- pinturas
- acumuladores eléctricos
- piezas y partes
- armadores

Si bien no todas estas actividades están comprendidas en el grupo 38, la necesidad de incluirlas en esta investigación radicó en el hecho de que en definitiva sus productos se integran al automóvil. Dichas actividades se seleccionaron en base a información obtenida en la Cámara de Industrias y en la Cámara de la Industria Automotriz. Simultáneamente se procedió a analizar la lista de importaciones de materias primas con destino a elementos de transporte según datos de la Cide y estadísticas del Banco de la República sobre materias primas utilizadas. Todas estas fuentes de información son coincidentes respecto a las actividades vinculadas al sector automotriz. En corroboración de ello anexamos los cuadros Nos. 5 y 6 en que figuran los datos de la Cide y del Banco de la República antes mencionados.

1.4 *Comentario*

De lo expuesto surge que el grupo de empresas que fue encuestado, pertenece a distintos tipos de actividad. Pero todas ellas en definitiva producen artículos que se incorporan al automóvil (lo cual no significa que no puedan tener otro destino).

CUADRO Nº 5

CLASIFICACION DE LAS IMPORTACIONES DE MATERIAS PRIMAS POR ORIGEN
Y DESTINO SECTORIAL

En miles de dólares corrientes

Fuente: CIDE (Banco República)

Destino: elementos de transporte

ORIGEN	1959	1960	1961	1962	1963
IX — <i>Fabricación de sustancias y productos químicos</i>					
68 — Pintura, esmaltes y barnices	3.1	4.5	2.1	4.3	3.7
XI — <i>Fabricación de productos minerales no metálicos exc. del carbón y del petróleo</i>					
3 — Papel de lija y esmeril	9.8	40.7	21.0	9.3	7.5
5 — Esmeril en polvo, pasta y piedras	13.8	28.2	55.1	16.4	10.7
XII — <i>Industrias metálicas básicas</i>					
5 — Acero en general	102.1	12.8	82.2	112.0	79.7
23 — Cobre, bronce y latón	37.7	37.8	25.4	29.3	10.7
XII — <i>Fabricación de productos metálicos, esc. maquinaria y equipo de transporte.</i>					
1 — Cadenas en general	4.9	0.9	2.8	8.4	8.3
2 — Cables de acero	11.9	26.9	17.8	32.7	11.8
8 — Aros, arandelas y remaches tubulares	1.1	2.6	7.4	5.7	1.9
9 — Tornillos para madera y metal	3.3	5.5	42.8	33.1	12.5
X — <i>Construcción y material de transporte</i>					
1 — Repuestos y accesorios para autos	2384.7	9345.9	8655.5	16859.9	7720.9
2 — Empaquetaduras y juntas	4.4	7.6	18.8	23.6	4.5
XVI — <i>Industrias manufactureras diversas</i>					
6 — Materiales varios	0.9	0.9	2.4	3.0	2.0

CUADRO Nº 6

MATERIAS PRIMAS UTILIZADAS

Se detallan las materias primas y elementos utilizados en su actividad por las empresas que remitieron los formularios de la encuesta.

Carrocerías
Madera
Compensado
Hierro en perfiles
Hierro en chapa
Vidrios
Perfiles y accesorios de goma
Pinturas
Fibra de madera prensada
Tinner
Repuestos
Tapicería
Pantasotes
Cueros
Dunlopillo
Alfombras de goma
Lona para capota
Pinturas

Fuente: Banco República. Información estadística industrial.

2 POSIBILIDADES DEL SECTOR EN LA A.L.A.L.C.

2.1 *Antecedentes de la evolución en otros países*

A efectos de tener una idea de los problemas a que se ha visto enfrentado el sector automotriz latinoamericano, se ha procedido a analizar las conclusiones de la Junta Latinoamericana de Expertos en la Industria Siderúrgica y de Transformación de Hierro y Acero, celebrada en San Pablo, en octubre de 1956. De las mismas surgen distintos aspectos de la experiencia sufrida por Argentina, Brasil, Chile, Colombia y Méjico. Dichos países iniciaron el desarrollo de la producción automotriz a partir de la fabricación de las piezas de mayor desgaste, destinadas al mercado de reposición, considerando que ello les dio la base necesaria para llegar a fabricar piezas y partes para el montaje. Respecto a la fabricación integral del automóvil, se vio enfrentada a diversos problemas. En primer lugar, la fabricación integral exige un mercado amplio y mayores medios en cuanto a las industrias mecánicas auxiliares, lo cual imposibilitó dicha produc-

ción en las primeras etapas. Por otra parte se señaló en la Junta la dificultad que significa la permanencia del diseño. En la etapa de montaje con integración de piezas y partes locales, tendiente a la posterior fabricación total, hay gran dependencia respecto a los elementos importados, y mientras las fábricas de origen tienden a introducir modificaciones anualmente, estos países no estarían en condiciones de seguir esos cambios, lo que significa problemas técnicos para poder integrar ciertas piezas o partes.

Brasil optó por estimular a las empresas extranjeras en la actividad de montaje, concentrando la producción nacional en la fabricación de piezas y partes. Esta posición la justificaron por la mayor experiencia de las grandes empresas extranjeras en el montaje de vehículos en serie, así como en su mayor densidad de capitales y mayor capacidad de importación de equipos, reservando la fabricación de piezas a la industria local, dado que sus necesidades de capital son relativamente menores.

Otra experiencia significativa recogida por el Brasil es la de que el montaje ha dificultado la etapa de fabricación integral.

Por último, de las conclusiones de la junta se desprende que el mercado reducido y la necesidad de crear industrias mecánicas y metalúrgicas nuevas determina costos de producción nacional más elevados que los de importación, por lo que a mayor sustitución de elementos importados correspondería mayor economía de divisas pero con un costo final más alto.

2.2 Posición de la agrupación gremial

Buscando detectar la posición de los empresarios nacionales, se procedió a entrevistar a un miembro de la Cámara de la Industria Automotriz. El mismo se manifestó a favor de que el País dedique su esfuerzo a armar automóviles, importando las partes esenciales, e integrando productos nacionales tales como:

- pintura (anticorrosiva, base y acabado)
- tapizado
- vidrios planos
- tubos de escape
- partes de dirección
- neumáticos

Con ello considera que se lograría un importante ahorro en divisas y fletes.

Pero, en su opinión, no sólo esos factores influyen, sino que considera que con ellos jugaría un importante multiplicador en la economía nacional. Manifestó que el Uruguay podría, en un plazo relativamente corto, pasar a integrar un 30 % del automóvil con productos nacionales. Si se tiene en cuenta que los autos que se arman en el País tiene un costo en origen que oscila en los u\$s 1000, y que el mercado nacional podría absorber unas 8.000 unidades anuales, un 30 % nacional significaría u\$s 2.400.000 en origen. Estima que cada dólar en origen, por mayores cos-

tos nacionales, significa aproximadamente u\$s 3.50 en el Uruguay por lo que en definitiva la producción nacional alcanzaría a u\$s 8:400.000.

Considerando el problema ocupacional por que atraviesa el País, otro elemento que considera favorable al armado es el hecho de que cada unidad ocuparía 160 horas hombre de trabajo, lo cual, a un promedio de \$ 100 la hora representa \$ 16.000 por auto. En base a lo expuesto, considera que al País le conviene propiciar el armado integral, con lo que se ahorrarán divisas y se crearán fuentes de trabajo en el País.

2.3 La posición de las empresas

Concomitantemente con la opinión de un representante de la Cámara de la Industria Automotriz se buscó obtener la opinión personal de distintos dirigentes de empresas nacionales relacionadas al sector. Las opiniones así recogidas por un lado son favorables a armar automóviles en el País, con lo que se obtendrían beneficios por abaratamiento de costo.

Por otro lado, distintos entrevistados se manifestaron en contra de la posibilidad de moldear algunas partes, ya que consideran que con ello se ahorrarían divisas por el descuento que otorgarían las fábricas de origen, pero que ese beneficio se anularía con la necesidad de importar matrices y prensas extranjeras, de alto costo, por lo que tampoco justificarían la inversión dado lo reducido del mercado. Se mostraron favorables a la integración de la producción nacional con el resto de la Zona, para producir piezas o partes. Así hicieron mención a la posibilidad que brinda la Argentina de importar 5 % del auto. Dado que producen 200.000 unidades, ese 5 % podría representar 10.000 unidades. Al Uruguay le podría interesar especializarse en la fabricación de ciertas piezas y partes para las que no necesitaría nuevas inversiones a la vez que ya cuenta con la capacitación técnica requerida, y en base a ello lograr acuerdos de complementación con los otros integrantes de la Zona.

2.4 Comentario

A partir de 1960 se viene dando una movilización cada vez mayor por parte de las empresas integrantes del sector automotriz. Se podría decir que es en ese año que se inicia en el Uruguay el armado de automotores, buscando en lo posible integrar al mismo piezas, conjuntos y subconjuntos de fabricación nacional. La importancia de este hecho se pone de relieve si se recuerda lo establecido en el punto II) 6) respecto a la necesidad de diversificar la industria del País, desarrollando actividades no tradicionales, así como la de crear nuevas fuentes de trabajo en el sector secundario.

Si bien se admite la conveniencia de desarrollar este sector, la dificultad radica en ponderar las ventajas y desventajas que aportarían al País el desarrollo del mismo a través del armado de automóviles con miras a la futura fabricación, o especializarse en la producción de piezas, partes, conjuntos y subconjuntos.

La fabricación de automóviles merece las siguientes puntualizaciones:

- la conveniencia de fabricar automóviles se justificaría por el ahorro de divisas que podría significar al no tener que importarlos;
- esta consideración no puede, por sí sola, justificar esta posición. Hay que tener en cuenta otros factores intervinientes. Es así que no deberá perderse de vista que para producir económicamente es necesario contar con un mercado de dimensión suficientemente grande como para que los costos de producción sean competitivos. El Uruguay no cuenta con un mercado de tales características que justifique la fabricación de automóviles. La Zona por su parte tampoco podrá suministrárselo actualmente dado que su capacidad instalada sobrepasa la posibilidad de absorción.
- también debe tenerse en cuenta el alto costo que significa equipar a esta industria, así como obtener las matrices necesarias para fabricar los distintos modelos. Si en el País no se dispusiera de capitales en condiciones de ser invertidos en esta actividad y se recurriera a inversionistas extranjeros, el ahorro de divisas que se lograría, tal vez quedaría desvirtuado por el servicio a dichos capitales.
- al punto anterior habría que sumarle las divisas necesarias para importar las materias primas, en su gran mayoría extranjeras, así como las matrices.
- otro inconveniente radicaría en que hasta tanto no se esté en condiciones de producir el 100 % del vehículo, se necesitaría importar partes del mismo. Pero mientras las fábricas de origen suelen variar anualmente los diseños, los fabricantes nacionales no estarían en condiciones de hacerlo. Ello traería como consecuencia la posibilidad de inconvenientes técnicos en cuanto al abastecimiento de ciertas piezas. Este punto, sin embargo, podría obviarse realizando acuerdos con las fábricas extranjeras, como han hecho otros países latinoamericanos al verse enfrentados al mismo problema.
- por último, no debe olvidarse la experiencia adversa del Brasil respecto al pasaje del montaje a la fabricación.

Respecto a la fabricación de piezas, partes, conjuntos y subconjuntos cabe establecer:

- su conveniencia radicaría en el hecho de que el País ya cuenta con empresas, equipos y experiencia adecuados como para constituir el primer paso hacia la fabricación en gran escala
- los requerimientos de capital serían mucho más bajos que los necesarios para fabricar automóviles;
- si se recuerda la experiencia de Argentina, Brasil, Chile, Colombia y México, se notará que el seguir ese camino les ha dado resultados positivos;
- Uruguay ya cuenta con producción destinada al mercado de reposición. Se considera que ahora convendría incentivar la fabri-

cación en gran escala de piezas, partes, conjuntos y subconjuntos destinados al armado.

De lo expuesto surge que son más las ventajas y menos los inconvenientes, si en vez de pensar en fabricar automóviles, se piensa en producir piezas, partes, conjuntos y subconjuntos.

Cualquiera sea la opción final, fabricar automóviles o especializarse en ciertas piezas, el País se enfrenta a un mismo obstáculo: la estrechez del mercado nacional. Sólo la producción en gran escala permitirá que los costos justifiquen el esfuerzo. De allí que se estime que una salida satisfactoria sería lograr la integración de la industria nacional dentro del marco de la ALALC.

Si se opta por fabricar automóviles, la producción nacional de piezas podría complementarse con las producidas en el resto de la Zona, logrando en contrapartida colocar las unidades producidas en esos mercados.

Si se decide producir piezas, partes, conjuntos y subconjuntos, la integración con aquellos países de la Zona que se dedican a la fabricación y montaje de automóviles puede ser beneficiosa, dado el volumen de producción que posibilitaría.

3. ACTITUD EMPRESARIAL FRENTE A LA POSIBILIDAD DE CONCERTAR ACUERDOS DE COMPLEMENTACION EN LA ZONA

3.1 *Participación de las empresas en la reunión sectorial*

3.1.1 Asistencia a la reunión sectorial

La presente investigación no sólo se propone evaluar las posibilidades del País dentro de la ALALC, sino también detectar hasta qué punto los empresarios nacionales se han preocupado por aprovechar las ventajas que la Zona les ofrece.

Si se analiza la lista de asistentes a la reunión del sector automotriz, realizada del 9 al 13 de agosto de 1965, se observa que las delegaciones contaron con:

Argentina	80 participantes
Brasil	33 participantes
Chile	14 participantes
Méjico	29 participantes - 1 observador
Paraguay	2 participantes
Perú	3 participantes
Uruguay	29 participantes - 1 observador

Analizando la composición de la delegación uruguaya se tiene:

Asociaciones gremiales	3 participantes
Empresas privadas	26 participantes
	—
Total	29 participantes

Los representantes de empresas privadas corresponden a 16 firmas. Las mismas se pueden clasificar, de acuerdo a su actividad en:

Fabricantes de neumáticos	2 participantes
Fabricantes de vidrios planos	1 "
Fabricantes de piezas y partes	3 "
Fabricantes y/o armadores de autos	10 "

Si se piensa en la ventaja que significa para los empresarios nacionales el que las reuniones se efectúen en Montevideo, por lo que los gastos necesarios para enviar delegados en calidad de participantes o de observadores es ínfimo, se concluye que dicha delegación, si bien numerosa, no alcanza las proporciones que sería de esperar.

3.1.2 *Actitud asumida en la misma.*

Como consecuencia de esta reunión sectorial surgieron dos proyectos de protocolo de acuerdo de complementación, el primero de los cuales contó con la aprobación de los participantes uruguayos, así como con la de los de Argentina y Chile.

Por otra parte, con fecha 12 de agosto de 1965, la Delegación Empresarial Uruguaya definió su posición por medio de una Minuta de Protocolo, estableciendo principios básicos para su adhesión a los proyectos de acuerdo de complementación. Los conceptos fundamentales vertidos por la delegación nacional se resumen en el anexo N° 2 y a través del mismo vemos la inquietud por proteger la balanza comercial intrazonal, así como el que se reconozca al Uruguay prerrogativas especiales en base a su mercado interno insuficiente.

3.2 *Posición de las empresas reflejada en la encuesta*

3.2.1 *Inquietud ante la posibilidad de concertar acuerdos de complementación.*

Al realizarse la encuesta se trató de determinar si los empresarios nacionales han pensado en la posibilidad de concertar acuerdos de complementación. Los resultados obtenidos se establecen en el cuadro N° 7. Del análisis del mismo surge el bajo porcentaje de empresas que han tenido en cuenta dicha posibilidad. Ello está demostrando una vez más la pasividad de los empresarios en todo lo referente a la ALALC.

En cuanto a las razones dadas por aquellos empresarios que han pensado en concertar acuerdos de complementación, también se reflejan en el cuadro N° 7, no habiéndose podido establecer preferencias definidas por

una u otra parte de las motivaciones expresadas, por lo que se enuncian las mismas sin establecer porcentajes.

C U A D R O N° 7

Empresas que consideraron la posibilidad de concertar acuerdos de complementación

A) <i>Porcentaje de empresas que contestó a la encuesta</i>	
— Empresas que contestaron	81.82%
— Empresas que no contestaron	18.18%
	<hr/>
	100.00%
B) <i>Distribución de las respuestas</i>	
— No pensaron concertar acuerdos de complementación	55.56%
— Pensaron concertar acuerdos de complementación ..	44.44%
	<hr/>
	100.00%
C) <i>Motivación expresada por las empresas que pensaron concertar acuerdos de complementación</i>	
— Estabilizar la producción	
— Obtener nuevos mercados	
— Standarizar la producción	
— Ocupar la capacidad ociosa	
— Disminuir los costos	

C U A D R O N° 8

Adecuación de los mecanismo de la A.L.A.L.C. para concertar acuerdos de complementación

A) <i>Porcentaje de empresas que contestó a la encuesta</i>	
— Empresas que contestaron	81.82%
— Empresas que no contestaron	18.18%
B) <i>Distribución de las respuestas</i>	
— Los mecanismos sirven	44.45%
— Los mecanismos no sirven	22.22%
— No opinan	33.33%
	<hr/>
	100.00%
C) <i>Comentados vertidos por los empresarios</i>	
— La acción de algunos países integrantes de la Zona, traba las negociaciones.	

- Hay que agilizar los mecanismos.
- Falta de voluntad por parte de los gobiernos.
- La inestabilidad política del continente hace que los mecanismos sean insuficientes.
- Priman los intereses de algunos países y no el sentido de integración.

3.2.2 *Juicios vertidos sobre la adecuación de los mecanismos de la ALALC para realizar acuerdos de complementación.*

Otro de los aspectos que se trató de determinar a través de la encuesta es la opinión de los empresarios sobre la adecuación de los mecanismos de la ALALC para concertar acuerdos de complementación. El cuadro N° 8 establece que el 81.82 % de las empresas encuestadas respondió a este punto. Si se compara este porcentaje de respuestas con el del cuadro N° 7, se ve que el mismo coincide. Puede establecerse, a través de los formularios (si bien ello no se desprende de los cuadros) que las empresas que respondieron a ambas preguntas son las mismas.

Analizando las respuestas obtenidas, se ve que el 44.45 % de los empresarios considera que los mecanismos con que cuenta la ALALC son adecuados para concertar acuerdos de complementación. Este porcentaje coincide numéricamente con el de empresas que han pensado en concertar acuerdos, pero si se tiene en cuenta a las empresas, se puede establecer (aunque tampoco esto surge de los cuadros sino directamente de los formularios de encuesta) que el 18.18 % de las empresas no son las mismas.

Del cuadro N° 8 también se desprenden comentarios vertidos por los empresarios con referencia a este punto. A través de los mismos surge el desaliento de los empresarios nacionales por la falta de una política estable por parte de los gobiernos, que les permita planear su actividad. Otro motivo de inquietud lo representa el hecho de que consideren que los mecanismos no bastan para evitar que se defiendan intereses particulares en lugar de poner la mira en la integración zonal. Al igual que en el caso de las razones dadas para concertar acuerdos de complementación, no se pudo establecer un porcentaje significativo por las distintas posiciones, por lo que las mismas son simplemente enunciadas.

3.3 *Comentario*

De lo expuesto en el presente capítulo surge que los empresarios nacionales mantienen una actitud pasiva frente a la ALALC. Ello podría deberse a que se desconoce a la ALALC. El alto porcentaje de empresarios que manifestaron no tener una opinión formada sobre la adecuación de los mecanismos de que dispone la Zona para concertar acuerdos de complementación (cuadro N° 8) así lo hace suponer. Este desconocimiento puede tener distintas causas como ser, insuficiente promoción por parte de la ALALC, falta de apoyo y guía gubernamental para con las empresas en todo lo referente a negociaciones en la Zona, poca inquietud de los empresarios nacionales, etc.

Por otra parte, aún los que conocen la ALALC se han mostrado pesimistas respecto a las posibilidades que ésta les puede ofrecer. No creen que a través de los acuerdos de complementación se pueda lograr la integración zonal, por falta de actitud positiva de los gobiernos y por el hecho de que más que intereses generales, consideran que se están defendiendo puntos de vista particulares.

En definitiva, lo que se desprende claramente es que el empresario nacional no ha sabido orientarse, y la causa de ello debe buscarse en una combinación de las observaciones enunciadas, ya que todas ellas, en mayor o menor grado, serían las determinantes del actual estado de cosas.

4. *POSIBILIDADES DE ENTRAR A COMPETIR EN LA ZONA*

4.1 *Situación general de las empresas de acuerdo a los datos relevados en la encuesta*

4.1.1 *Etapas de desarrollo en que se encuentran las empresas nacionales*

Actualmente el País se encuentra en las primeras etapas de la fabricación automotriz, produciendo esencialmente para el mercado de reposición aquellos elementos de mayor desgaste y que por lo tanto tienen una demanda más estable. En los últimos años, aproximadamente desde 1960, se está procediendo paulatinamente a sustituir la importación de autos armados por unidades desarmadas, procediéndose a armarlas en el País. En dicho proceso se busca ir integrando piezas, partes o accesorios de fabricación nacional, en la medida en que las mismas llegan a producirse en condiciones de calidad y cantidad que así lo permitan.

4.1.2 *Volúmenes de producción logrados durante el último quinquenio*

Si se procede a analizar el volumen de producción de cada una de las actividades consideradas durante el último quinquenio, surge, de acuerdo a lo establecido en el cuadro N° 9:

Neumáticos: la producción tiende a alcanzar nuevamente el nivel logrado en 1961.

Vidrios: ha disminuido su producción, lógicamente este hecho tiene que estar relacionado con la paralización de la construcción, ya que las cifras dadas en el cuadro no discriminan por tipo de producción.

Plásticos: la producción tiende a disminuir, especialmente en el último año.

Pinturas: a partir de 1962, se ha mantenido relativamente estable.

Baterías: si bien aumentó su producción respecto a 1961, ha decaído con relación a niveles logrados en años intermedios.

Armado de autos: la disminución de actividad es evidente. La razón aducida por las empresas encuestadas, radica en que existen dificultades para importar.

Piezas y partes: es el ramo que más ha incrementado su producción.

De lo que antecede surge que sólo los fabricantes de piezas y partes han incrementado su producción, mientras que los demás la han disminuido o a lo sumo, la han mantenido más o menos igual.

En el cuadro N° 10 se establecen las exportaciones de cubiertas y vidrio realizadas por el País a la Zona. Si se comparan dichos resultados con los del cuadro N° 9 para esos sectores, se ve que no hay una relación directa en las cifras. Ello indicaría que el comercio exterior no sería el principal factor que juega en la merma de la producción nacional, sino que habría que buscarlo en problemas internos.

Cabe puntualizar que en las cifras expresadas para vidrio, plástico y pintura no ha sido posible determinar qué parte corresponde a producción relacionada al sector automotriz, ya que los datos obtenidos son globales.

4.1.3 *Capacidad ociosa y causas de la misma*

A efectos de detectar la existencia de capacidad ociosa en las empresas nacionales, se procedió a incluir preguntas al respecto en la encuesta realizada. Los resultados obtenidos se establecen en el cuadro N° 11. Del mismo surge que todas las actividades estudiadas, salvo fabricación de acumuladores eléctricos, están trabajando por debajo del nivel permitido por sus instalaciones. Ello involucra no sólo un factor que juega sobre los costos, elevándolos, sino también un desperdicio de posibilidades de empleo de mano de obra, cuya importancia en un país que necesita trasladar mano de obra del sector terciario al secundario, es grande.

Se procedió a recoger información respecto a la causa de esa capacidad ociosa, y los resultados se dan en el cuadro N° 12. El 45.46 % de la misma es atribuida a la insuficiencia de demanda interna. Sería por lo tanto necesario tratar de colocar los productos en el exterior. Ello señalaría una vez más la conveniencia de aprovechar las posibilidades que brindan los acuerdos de complementación a través de la ALALC, con lo que se podría ampliar el mercado.

4.1.4 *Situación potencial estimada de las empresas para hacer frente a la competencia zonal*

Considerando la posibilidad de que el Uruguay opte por incrementar sus negociaciones dentro del marco de la ALALC, se procedió a detectar la situación potencial de la industria automotriz y otras vinculadas

a ella, para hacer frente a la competencia zonal. Para ello se encuestó a los empresarios. Las opiniones recogidas son pesimistas, pudiéndose analizar las mismas a través del cuadro N° 13. Del mismo surge que sólo la mano de obra nacional está en condiciones de hacer frente a esa competencia. Opinan que tanto la capacidad instalada como la tecnología y las materias primas ponen al País en posición de neta desventaja, mientras que los salarios y el apoyo gubernamental, si bien son desfavorables, podría tal vez considerarse que juegan igual en toda la Zona.

CUADRO N° 9

VOLUMEN DE PRODUCCION DEL ULTIMO QUINQUENIO EN LAS EMPRESAS ENCUESTADAS

Producto	Unidad de medida	1965	1964	1963	1962	1961
Neumáticos	unidades	4:733.000	3:481.000	2:483.000	3:039.000	4:984.000
Vidrio	kilos	8:010.000	5:290.000	9:755.000	3:435.000	10:360.000
Plástico	metros	174.000	227.000	201.000	213.000	245.000
Pinturas	kilos	1:455.000	1:527.000	1:308.000	1:413.000	1:075.000
Baterías	unidades	83.455	95.769	90.089	74.839	72.103
Autos armados	unidades	2.548	3.900	5.300	5.600	5.000
Piezas y Partes	unidades	5.600	3.536	3.366	1.556	451

CUADRO N° 10

EXPORTACIONES DE CUBIERTAS Y VIDRIO URUGUAYOS A LA ZONA: 1960-65
(en miles de dólares)

Fuente: Banco de la República

Producto	País de destino	1960	1961	1962	1963	1964	1965	Total
Cubiertas	Argentina	1815	426	281	328	952	575	4.377
Cubiertas	Paraguay	—	—	—	—	—	449	449
		1815	426	281	328	952	952	4.826
Vidrio	Brasil	10	37	173	75	158	255	708
Vidrio	Paraguay	26	51	47	43	30	5	202
		36	88	220	118	188	260	910

CUADRO Nº 11

CAPACIDAD OCIOSA EN LAS EMPRESAS ENCUESTADAS

Producto	Días por año	Horas por día
Neumáticos	30 - 60	20 - 24
Vidrio	60 - 150	24
Plásticos	90 - 120	8
Pinturas	60	9
Baterías	no habría	
Autos armados	Hay, pero no especifican volumen	
Piezas y Partes	sin datos	2 - 3

CUADRO Nº 12

CAUSAS DE LA CAPACIDAD OCIOSA EN LAS EMPRESAS ENCUESTADAS

Temporal (problemas de importación, insuficiencia de demanda y otros)	36.36%
Permanente — (Mercado interno insuficiente)	45.46 %
	18.18 %
	<hr/> 100.00 %

CUADRO Nº 13

OPINION DE LOS EMPRESARIOS ENCUESTADOS SOBRE LAS POSIBILIDADES COMPETITIVAS DEL PAIS FRENTE A LA ZONA

A) PORCENTAJE DE EMPRESAS QUE CONTESTO EN LA ENCUESTA

— Empresas que contestaron	91%
— Empresas que no contestaron	9%
	<hr/> 100%

B) DISTRIBUCION DE LAS RESPUESTAS

Posibilidades	Capacidad Instalada	Técnica	Materias Primas	Mano de Obra	Salarios	Apoyo Gobierno
Favorable	10%	10%	10%	40%	—	—
Desfavorable	50%	50%	60%	10%	40%	40%
Similar	40%	40%	30%	50%	30%	30%
No opina	—	—	—	—	30%	30%

C) *TOTAL DE POSIBILIDADES*

Favorables	11.67%
Desfavorables	41.66%
Similares	36.67%
No opinan	10.00%
	<hr/>
	100.00%

4.2 *Comentarios*

De lo expuesto en el presente capítulo surge que el País cuenta con capacidad instalada como para producir en mayor escala de lo que lo hace. Incluso ha llegado a hacerlo. Pero problemas varios, entre los que juega papel predominante la estrechez del mercado interno, han llevado a la situación actual. Es por lo tanto evidente la necesidad de conquistar nuevos mercados que posibiliten producir en condiciones económicas. La ALALC podría brindarle al Uruguay dicha posibilidad.

Es pues necesario que los empresarios tomen conciencia de ello y que el gobierno les brinde el apoyo y guía necesarios.

Por último cabe señalar que las mejores posibilidades se le presentan al País en aquellos productos que lleven alto porcentaje de mano de obra dado la alta calificación de la misma.

5. *RESEÑA DE LA REUNION SECTORIAL REALIZADA POR EL SECTOR AUTOMOTRIZ*

En cumplimiento de la resolución 55 (II) de la Conferencia de las Partes Contratantes y de acuerdo con la convocatoria efectuada por el Comité Ejecutivo Permanente, se realizó en Montevideo, entre los días 9 y 13 de agosto de 1965, la Reunión Sectorial de la industria automotriz.

Dicha Reunión Sectorial contó con la participación de Argentina, Brasil, Chile, Méjico, Paraguay, Perú y Uruguay, así como observadores de Venezuela, BID y AILA.

El temario aprobado comprendió:

- 1 exposición de objetivos de la reunión.
- 2 suministro de información por parte de los asistentes a la Reunión sobre las características principales de la industria de su país, intercambiándose información con referencia a producción nacional, demanda actual y futura, importaciones, exportaciones y otros aspectos;
- 3 análisis de los factores que dificultan el comercio intrazonal, gravámenes y otras restricciones a la importación, problemas de transporte, financieros, etc.;

- 4 examen de las posibilidades de abastecimiento zonal de materias primas, partes y componentes o productos terminados;
- 5 examen de las posibilidades de celebrar acuerdos de Complementación dentro de los términos de la Resolución 99 (IV);
- 6 examen de los tratamientos a las importaciones de la industria automotriz y sus partes que rigen en los países de la Zona respecto de terceros países y de la posibilidad de armonizarlos;
- 7 análisis de la posibilidad de utilizar los planes nacionales de fabricación de automotores y tractores como instrumento de intercambio de partes y vehículos entre los países de la ALALC;
- 8 sugerir a los Gobiernos de las Partes Contratantes la inclusión de productos del sector en el programa de liberación y, en caso de que ya estuvieran incluidos, el otorgamiento de concesiones adicionales.

Se nombraron dos comisiones que tendrían a su cargo el análisis de los puntos establecidos en el Temario.

Resultados de la Comisión A

La primera de dichas comisiones tomó a su cargo el análisis de los puntos 2, 3 y 4 del temario. Respecto al punto 2, las delegaciones asistentes excepto la de Méjico, manifestaron no estar en condiciones de suministrar las informaciones solicitadas por el CEP, en razón de las dificultades estadísticas, pero considerando que dichas informaciones son fundamentales para lograr avances en el proceso de investigación zonal, se acordó confeccionar una lista de los productos del sector automotriz fabricados por cada uno de los países de la ALALC, lista que no será definitiva. El CEP consolidará los antecedentes recibidos, y antes del 1º de noviembre los enviará a los sectores empresariales correspondientes, solicitándoles información en base al siguiente cuadro:

NABALALC

Nombre del Producto	Capacidad Instalada	Producción	Exportación	Importación	Proyectos de Expansión	Especificaciones o Normas
	Unidades	Unidades	Unid. Valor en m\$u	Unid. Valor en m\$u	Unidad.	

En el 3er. punto del Temario se llegó a las siguientes conclusiones:

1) *A efectos de unificar la terminología* utilizada en la industria automotriz para los fines de las clasificaciones de origen de los productos de esta industria se extenderá por:

a) *Producto semielaborado*: aquel que partiendo de la materia prima sufre un proceso industrial, que modifique su forma inicial y que no constituya una parte o pieza terminada;

b) *Parte o pieza*, producto elaborado y terminado, técnicamente indivisible, con función específica definida.

c) *Subconjunto*, partes o piezas armadas que integrarán un conjunto.

d) *Conjunto*, partes o piezas y/o subconjuntos, armados, con una función mecánica o estructural determinada.

e) *Accesorio*, cualquier “parte o pieza”, “subconjunto” o “conjunto” destinado a complementar el vehículo, en su apariencia o condiciones de funcionamiento, sin ser parte esencial del mismo ni parte vital de dicho funcionamiento.

2) *Respecto a origen*, se resolvió recomendar al CEP que al establecer requisitos de origen para productos del sector automotriz, utilice las normas generales y específicas que figuran a continuación:

A) *Normas generales*. Son originarios de la Zona los productos semielaborados y las partes o piezas, elaboradas íntegramente en el territorio de cualquier Parte Contratante, cuando en su elaboración se utilice exclusivamente materias primas extrazonales. Aquellos en cuya elaboración se utilicen materias primas extrazonales serán originarias de la Zona, siempre que resulten de fabricación realizada en el territorio de alguna Parte Contratante que modifique la forma o estructura de dichas materias primas, mediante procesos de fundición, estampado, moldeo, forja, extrusión, o cualquier otro proceso industrial que involucre transformaciones tecnológicas de significación equivalente, sin perjuicio de lo establecido en el inciso B, correspondiente a normas específicas.

Los subconjuntos o conjuntos son originarios de la Zona, cuando por lo menos el () por ciento de su peso corresponda a partes zonales. No existió acuerdo respecto al porcentaje, sustentándose:

Argentina, Chile y Uruguay: 80 %.

Brasil: 90 %.

México Paraguay y Perú: No se puede establecer porcentaje sin contar con la información correspondiente.

Los accesorios son originarios de la Zona cuando cumplen con la calificación respectiva a “parte o pieza”, “subconjunto” o “conjunto” según sea el caso.

Los vehículos automóviles son originarios de la Zona cuando por lo menos el () por ciento de su peso corresponda a partes o conjuntos o subconjuntos zonales, definidos en conformidad con lo establecido anteriormente. Se excluye del cómputo de este porcentaje el agua, combustible, aceite, grasas, herramientas, repuestos y contrapesos.

Los porcentajes que se sustentaron fueron:

Brasil: 90 %

Argentina, Chile y Uruguay: Se abstienen por no estar los vehículos incluidos en el acuerdo de complementación.

Méjico, Paraguay y Perú: No se puede establecer porcentaje sin contar con la información correspondiente.

B) Normas específicas. No existió unanimidad y las posiciones fueron: cuando las normas generales sean inadecuadas a las condiciones de producción de determinadas partes o piezas, subconjuntos o conjuntos, se establecerán 1) además de ellas, calificaciones específicas más exigentes (posición de Argentina, Brasil, Chile y Méjico); 2) calificaciones específicas (posición de Paraguay, Perú y Uruguay).

La comisión analizó además la posibilidad de recomendar un tratamiento especial en origen a los países de menor desarrollo económico relativo, no existiendo unanimidad de criterios por las diferentes delegaciones.

3) *Nomenclatura*. La Representación de Brasil presentó más modificaciones a la NABALALC y en la Reunión se acordó recomendar al GEP que las someta a la consideración de la Comisión Asesora de Nomenclatura.

4) *Creación de un grupo de trabajo permanente*. La Comisión acordó designar un grupo de trabajo a efectos de que recopile y trate de armonizar los factores institucionales que contribuyen a determinar el costo de exportación de los productos de la especialidad en la Zona, de manera tal de poder llegarse a un sistema progresivo de desgravaciones que no invalide la todavía necesaria protección a dicha industria zonal.

5) *Compra de productos en la Zona*. La Comisión acordó elevar al CEP la siguiente recomendación: "solicitar a los gobiernos de los países de la ALALC que busquen la manera de orientar las importaciones de los productos de este sector desde la Zona y que sólo recurran a importaciones extrazonales en casos en que a) se trate de productos no fabricados en la Zona, b) las condiciones de comercialización del producto zonal sean marcadamente desfavorables en relación con el mismo producto extrazonal.

6) *Carretera Panamericana*. Se acordó recomendar al CEP: solicitar a los países miembros de la ALALC la adopción de medidas inmediatas que tiendan a la rápida construcción y terminación de la carretera mencionada.

Por último, en lo referente al punto 4 del Temario, las delegaciones manifestaron no estar en condiciones de suministrar las informaciones necesarias para examinar las posibilidades de abastecimiento zonal de materias primas, partes o piezas y productos terminados.

Resultados de la Comisión B.

La Comisión B tuvo a su cargo el análisis de los puntos 1, 5, 6, 7 y 8 del Temario, como resultado de lo cual formuló tres recomendaciones, a la vez que elaboró dos proyectos de protocolo de acuerdo de complementación sobre la industria automotriz.

Primera Recomendación.

Recomiendan al Comité Ejecutivo Permanente:

- Integrar la industria automotriz de la Zona dentro del marco de un acuerdo de complementación con lo cual se asegurarán resultados benéficos y se evitarán perjuicios graves en las economías de los países de la Zona;
- solicitar el estudio de la industria automotriz zonal y la determinación de las posibilidades y medios para realizar la complementación;
- encomendar estos trabajos a la Comisión Asesora de Desarrollo Industrial;
- solicitar que los trabajos señalados sean realizados en el plazo más breve posible;
- solicitar a sus respectivos gobiernos, en aquellos países donde no exista ninguna disposición que reconozca como nacionales partes y componentes de la Zona, se expida un instrumento legal, en la forma y condiciones adecuadas al programa industrial de cada país, a efectos de propiciar el intercambio automotriz en el área.

Esta recomendación fue aprobada por todos los participantes a la Reunión Sectorial, aunque las delegaciones empresarias de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay condicionan su aprobación en tanto no se oponga a los proyectos de acuerdos de complementación proyectados.

Segunda Recomendación.

Los fabricantes de tractores participantes en la Reunión Sectorial de la industria automotriz, considerando las diferencias existentes entre su producto y el del resto del sector, recomiendan al CEP solicitar la convocatoria de una Reunión Sectorial de la industria de fabricantes de tractores, a desarrollarse en el curso del próximo año.

Esta recomendación fue aprobada por las delegaciones de la Argentina, del Brasil y de Chile, con abstención del Paraguay, y el voto negativo de Méjico y de Uruguay.

Tercera Recomendación.

Recomiendan al CEP:

- Estimular el desarrollo de las industrias del sector concediendo a los capitales provenientes de los países participantes del acuerdo de complementación de la industria automotriz un tratamiento igual al de los capitales nacionales en cuanto a tramitación interna y libre transferencia de capitales, siempre y cuando no compitan con la industria nacional ya instalada, y de acuerdo con las disposiciones internas vigentes.

- Solicitar a los gobiernos de sus respectivos países que, dentro de su política de promoción industrial, orienten a los inversionistas para que no establezcan nuevas fábricas de vehículos, en los países en los que ya está instalada esta industria. Este artículo no rige para los países de menor desarrollo económico relativo y para los calificados como de mercado insuficiente.

Esta recomendación fue apoyada por todas las delegaciones empresariales, excepto Argentina que no apoyó el artículo segundo.

Proyecto de Acuerdo N° 1

El sector industrial abarcado por el presente acuerdo comprende las partes, subconjuntos y conjuntos de vehículos automotores. Los gobiernos participantes acuerdan concordar los regímenes nacionales de fabricación de automotores, especialmente en lo que se refiere a nacionalización de insumos de procedencia zonal para satisfacer los requisitos internos vigentes. La puesta en vigencia significará la obligación de los gobiernos participantes de dictar las reglamentaciones específicas necesarias que permitan considerar como de fabricación nacional, y en las condiciones que determinen, las partes, subconjuntos y conjuntos originarios y provenientes de países de la ALALC que se destinen al cumplimiento de los planes autorizados de fabricación de automotores. También serán considerados como de fabricación nacional, los productos incluidos en las listas nacionales así como los que sean objetos de negociación en acuerdos de complementación. Las empresas del sector automotriz de los países signatarios y adherentes, podrán acordar programas entre sí para el intercambio de partes, subconjuntos y conjuntos destinados a la fabricación de vehículos automotrices. Dichos programas deberán ser sometidos para su homologación a los gobiernos de sus respectivos países, pudiéndose exigir equilibrio sectorial en el intercambio. Si la aplicación de las disposiciones de este Protocolo llega a perjudicar la producción del sector de fabricación de material automotriz, el referido país tendrá derecho a dirigirse al CEP, el que podrá autorizar la suspensión parcial o total, en las condiciones que se determinen de las obligaciones derivadas de este acuerdo, con relación al país perjudicado. Sin desvirtuar las finalidades del acuerdo, los gobiernos podrán fijar el porcentaje máximo en que se comprometen aceptar el reemplazo de cada producto nacional por su similar de la Zona.

Las partes subconjuntas y conjuntas de vehículos automotrices, deberán ser nuevas y tendrán los requisitos de origen de carácter general conforme a las resoluciones 82 (III) y 83 (III) de la Conferencia, vigentes en la ALALC.

Los gobiernos participantes se comprometen a preservar en los términos de la Resolución 53 (II) de la Conferencia o las normas que eventualmente la complementen o sustituyan, las márgenes de preferencia existentes en el momento de suscribirse el presente protocolo, y a librar los intercambios materia de este acuerdo. Los países calificados, como de mercado insuficiente podrán reservarse el derecho de no conceder desgravaciones a sus propios artículos.

El presente protocolo está abierto a la adhesión de las Partes Contratantes no signatarias del mismo.

Luego de una participación mínima de tres años en el mismo, cualquiera de los gobiernos signatarios y adherentes podrán solicitar su exclusión.

La aplicación de las cláusulas del presente acuerdo como asimismo su administración, estará a cargo del CEP.

En fe de lo cual, los participantes en la Reunión Sectorial de la industria automotriz correspondientes a las delegaciones de Argentina, Chile y Uruguay, firmarán un original del Acta.

Proyecto de Acuerdo N° 2

El sector industrial abarcado por el presente acuerdo comprende vehículos automóviles, sus componentes, partes, piezas y accesorios.

El presente protocolo será completado por un protocolo adicional que estará formado por una lista de productos que cada país participante convenga en incluir con la indicación de los gravámenes y otras restricciones al comercio que permanecerán vigentes frente a los demás países participantes.

Los participantes de este acuerdo considerarán como nacional, a los efectos de sus planes internos de nacionalización, las partes, piezas y accesorios producidos en cualquier otro país participante, que hayan sido incluidos en la lista de productos contenida en el protocolo adicional.

A la entrada en vigor del presente acuerdo, los países participantes eliminarán las licencias previas que estuvieran vigentes para los productos detallados en los protocolos adicionales.

Los países participantes establecerán hacia terceros países como margen de preferencia en favor de la Zona un gravamen equivalente a no menos del 5 % ad-valorem.

El presente protocolo está abierto a la adhesión de las Partes Contratantes no signatarias del mismo, de acuerdo a la resolución 99 (IV).

Los productos que se detallan en la lista incluida en el protocolo adicional deberán ser nuevos para gozar de los beneficios de las desgravaciones que se acuerden.

Cualquier gobierno participante podrá denunciar el presente acuerdo a partir del tercer año de su vigencia.

En caso que las disposiciones de este protocolo perjudiquen la producción de la industria automotriz de una de las Partes Contratantes de este acuerdo, dicho país podrá dirigirse a la Comisión Especial a que hace referencia el artículo siguiente y presentarle los elementos de juicio que permitan verificar tal situación.

La aplicación del presente acuerdo estará a cargo de una comisión especial de complementación integrada por tres representantes y sus respectivos suplentes. La representación de cada país en la Comisión contará con dos representantes de la actividad privada, uno del sector industrial de

productos terminados, otro del sector de fabricantes de (piezas) y el tercero del gobierno.

Las atribuciones de la Comisión Especial serán:

- Proponer a los gobiernos signatarios: el programa de liberación; las modificaciones a ser introducidas en la lista de productos; la armonización de los tratamientos aplicados a la importación desde terceros países; proposición inicial de los requisitos de origen y su revisión anual.
- Revisar la ejecución del presente acuerdo, y formular sugerencias para la mejor consecución de los objetivos.
- Formular a los gobiernos las sugerencias que juzgue convenientes para resolver los conflictos que puedan surgir de la interpretación y aplicación del presente acuerdo.
- Examinar, a pedido de un país signatario perjudicado, su situación, debiendo pronunciarse y formular sus conclusiones a los demás gobiernos signatarios.
- Velar por el cumplimiento de las cláusulas y demás actos relacionados con la ejecución del presente acuerdo.

Las partes signatarias deberán asegurar a los demás países signatarios, condiciones equitativas de conveniencia para los productos comprendidos en este acuerdo, mediante la armonización del régimen de bonificaciones a las exportaciones, debiendo evitar medidas de carácter discriminatorio que puedan afectar los márgenes de preferencia y las reducciones de gravámenes acordados en este instrumento que perjudique el intercambio.

Los gobiernos de las partes signatarias se comprometen a crear o asignar a un órgano oficial nacional la finalidad específica de acompañar y controlar la aplicación de este acuerdo.

En fe de lo cual, las delegaciones empresarias de Argentina, Brasil y Paraguay firman un original del Acta.

6. RECOMENDACIONES

6.1 *Resumen de conclusiones.*

En los últimos años se viene dando una movilización por parte del sector automotriz del País. El mismo tiene ante sí dos caminos a tomar: orientar la producción hacia la fabricación integral de automóviles o dedicarse a producir piezas, partes, conjuntos y subconjuntos destinados a integrarse en el armado de coches. Las opiniones están divididas en cuanto a la conveniencia de optar por uno u otro camino, pero, tal como se expresa en el capítulo 2, es más conveniente destinar los esfuerzos productivos del País a la segunda alternativa.

Cualquiera de las dos posibilidades se enfrentará al problema de la estrechez del mercado nacional. Una de las posibles soluciones está en hacer uso de las ventajas que brinda la ALALC.

Analizando la actitud de los empresarios nacionales surge que los mismos no han tomado una posición activa frente a la Zona. No sólo no han asistido en las proporciones que era de esperar a la Reunión Sectorial que se realizó sobre el Sector Automotriz, sino que tampoco han pensado en la posibilidad de llegar a concertar acuerdos de complementación. Por otra parte han demostrado un alto porcentaje de desconocimiento de la ALALC o en caso de conocerla, falta de confianza en la misma.

La industria automotriz nacional tiene que hacer uso del mercado que puede significar la Zona, a efectos de aprovechar su capacidad ociosa a la vez de poder llegar a standarizar y especializar su producción, logrando así producir en condiciones más económicas.

6.2 *Recomendaciones finales.*

De todo lo expuesto se concluye que el Tratado de Montevideo y Resoluciones posteriores, han puesto en marcha distintos mecanismos tendientes a lograr mejoras para los países de la Zona, pero los empresarios uruguayos no han logrado aprovecharlos. La causa no debe buscarse sólo del lado del empresario. Es cierto que éste se ha mostrado pasivo. No ha dado al estudio de los problemas de la Zona la debida importancia. No ha pensado, en la mayoría de los casos, en establecer dentro de su empresa una sección, o al menos una persona, encargada de analizar las posibilidades de la empresa en la ALALC. Se ha mostrado desconfiado, tal vez por ignorar lo que realmente es la ALALC.

Pero también hay que reconocer que las autoridades nacionales no han asumido una posición clara y definida ante la Zona, careciendo de una política estable. Tampoco han tratado de guiar a los empresarios, dejando que las delegaciones nacionales carezcan de todo apoyo, y que la iniciativa sea exclusivamente privada.

Muchos de estos aspectos, no sólo quedaron de relieve al realizarse la presente investigación, sino que también surgieron cuando el Instituto de Administración estudió los "Problemas de las exportaciones del Uruguay a la Zona Latinoamericana de Libre Comercio".

De todo lo expuesto surge la necesidad de que a corto plazo se trate de:

- que los organismos nacionales tomen una posición activa frente a la Zona, pasando a promover los acuerdos y asesorando a las empresas, teniendo como objetivo último el desarrollo económico y social del País.
- establecer la demanda potencial de la Zona y las posibilidades de abastecerla por parte de la industria nacional.
- y promocionar la ALALC a efectos de que las empresas nacionales tomen conciencia de las posibilidades que les brinda.

ANEXO Nº 1

I) TRATADO DE MONTEVIDEO (18/II/60)

Capítulo III

Expansión del intercambio y complementación económica.

Artículo 14

A fin de asegurar una continua expansión y diversificación del comercio recíproco, las Partes Contratantes procurarán:

- a) otorgar entre sí, respetando el principio de reciprocidad, concesiones que aseguren en la primera negociación, para las importaciones de los productos procedentes de la Zona, un tratamiento no menos favorable que el existente antes de la entrada en vigor del presente Tratado;
- b) incorporar en las Listas Nacionales el mayor número posible de productos que ya sean objeto de comercio entre las Partes Contratantes; y
- c) agregar a esas Listas un número creciente de productos que aún no formen parte del comercio recíproco.

Artículo 15

Para asegurar condiciones equitativas de competencia entre las Partes Contratantes y facilitar la creciente integración y complementación de sus economías, especialmente en el campo de la producción industrial, las Partes Contratantes procurarán, en la medida de lo posible armonizar —en el sentido de los objetivos de liberación del presente Tratado— sus regímenes de importación y exportación, así como los tratamientos aplicables a los capitales, bienes y servicios procedentes de fuera de la Zona.

Artículo 16

Con el objeto de intensificar la integración y complementación a que se refiere el Artículo 15, las Partes Contratantes:

- a) realizarán esfuerzos en el sentido de promover una gradual y creciente coordinación de las respectivas políticas de industrialización, patrocinando con este fin entendimientos entre representantes de los sectores económicos interesados; y
- b) podrán celebrar entre sí acuerdos de complementación por sectores industriales.

Artículo 17

Los acuerdos de complementación a que se refiere el inciso b) del Artículo 16 establecerán el programa de liberación que regirá para los productos del respectivo sector, pudiendo contener entre otras, cláusulas destinadas a armonizar los tratamientos que se aplicarán a las materias primas y a las partes complementarias empleadas en la fabricación de tales productos.

Las negociaciones de esos acuerdos estarán abiertas a la participación de cualquier Parte Contratante interesada en los programas de complementación.

Los resultados de las negociaciones serán objeto, en cada caso, de protocolos que entrarán en vigor después de que, por decisión de las Partes Contratantes, se haya admitido su compatibilidad con los principios y objetivos generales del presente Tratado.

II) RESOLUCION Nº 15 (11/X/61)

Sintéticamente la Resolución 15 consta de las siguientes partes: Concertación; Adhesión - Características - Irrevocabilidad y formalización de los tratamientos - Examen de la ejecución de los Acuerdos - Solución de diferencia y denuncia - Validez - Protocolización - Depósito y Registro. Contiene además, una serie de "Notas explicativas de las Normas y Procedimientos para los Acuerdos de Complementación".

III) RESOLUCION Nº 16 (11/X/61)

La Resolución 16 facultaba al CEP para: a) dictaminar acerca de la compatibilidad de los Acuerdos de Complementación con los principios y objetivos generales del Tratado de Montevideo, conforme al Art. 17 del mismo; b) "aprobar las calificaciones de origen establecidas en los acuerdos" y c) "revisar las normas y procedimientos relativos a los acuerdos de complementación".

IV) RESOLUCION Nº 48 (19/XI/62)

La Resolución 48 consta de seis partes:

I) Naturaleza y objetivos; II) Contenido de los Acuerdos; III) Procedimientos; IV) Inclusión en las Listas Nacionales de los productos comprendidos en los Acuerdos de Complementación; V) Examen de la ejecución de los Acuerdos; VI) Disposiciones finales.

I) Naturaleza y objetivos.

1) Los acuerdos de complementación constituyen un mecanismo para promover la integración económica que es la finalidad esencial del Tratado de Montevideo y tiene, entre otros, los siguientes objetivos:

- a) Acelerar el cumplimiento del programa de liberación de gravámenes y restricciones en el campo de los productos industriales;
- b) Facilitar la incorporación al programa de liberación de productos que aún no forman parte del comercio intrazonal;
- c) Crear condiciones adecuadas para promover inversiones que permitan acelerar el desarrollo económico y social, elevar el nivel de ocupación y mejorar el aprovechamiento de los recursos de la Zona;
- d) Atenuar los desequilibrios existentes entre los países de la Zona desde el punto de vista del grado de su desarrollo económico;
- e) Estimular la complementación entre actividades industriales destinadas a abastecer las necesidades de la Zona;
- f) Asegurar condiciones equitativas de competencia a fin de incrementar la productividad industrial, promover el mejoramiento de la calidad y la disminución de los precios y facilitar la concurrencia de los productos de la Zona al mercado internacional.

IV) Inclusión en las Listas Nacionales de los productos comprendidos en los acuerdos de complementación.

24) Las Partes Contratantes que suscriban el acuerdo incluirán en sus Listas Nacionales los productos que fueron objeto de acuerdos de complementación en el Período de Sesiones de la Conferencia inmediato a la entrada en vigencia de dichos acuerdos, excluyéndose solamente los casos en que tal inclusión, a juicio de la Conferencia, presente dificultades de orden técnico.

V) RESOLUCION Nº 99 (8/XII/64)

NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LOS ACUERDOS DE COMPLEMENTACION

I — *Naturaleza y Objetivos*

PRIMERO. — Los Acuerdos de Complementación que constituyen un instrumento para promover la integración económica, deberán propender al desarrollo económico armónico de la Zona y tener, entre otros, los siguientes objetivos:

- a) Acelerar el cumplimiento del Programa de Liberación de gravámenes y restricciones en el campo de los productos industriales;
- b) Facilitar la incorporación en el Programa de Liberación de productos que aún no forman parte del comercio intrazonal;
- c) Crear condiciones adecuadas para promover inversiones que permitan acelerar el desarrollo económico y social, elevar el nivel de ocupación y mejorar el aprovechamiento de los recursos de la Zona;

- d) Permitir el máximo aprovechamiento de los factores de producción disponibles en el sector abarcado y una adecuada coordinación de los correspondientes planes de desarrollo;
- e) Facilitar los programas de integración sectorial que establezcan las Partes Contratantes;
- f) Contribuir, mediante la adopción de normas específicas, a atenuar las diferencias en los niveles de desarrollo económico de los países de la Zona;
- g) Considerar de manera especial, en la programación y concertación de los Acuerdos de Complementación, la situación de los países de menor desarrollo económico relativo y la conveniencia, en cumplimiento de las previsiones del Artículo 32 del Tratado, de asignarles oportunidades para una adecuada participación en los mismos;
- h) Estimular la complementación entre actividades industriales destinadas a abastecer las necesidades de la Zona; e
- i) Asegurar condiciones equitativas de competencia a fin de incrementar la productividad industrial, promover el mejoramiento de la calidad y la disminución de los precios y facilitar la concurrencia de los productos de la Zona al mercado internacional.

II — Contenido de los Acuerdos

SEGUNDO. — Los Acuerdos de Complementación celebrados en los términos de los Artículos 15, 16 y 17 del Tratado, deberán contener necesariamente normas que regulen el Programa de Liberación que se establezca para los productos en él comprendidos.

TERCERO. — En el Programa de Liberación de cada Acuerdo de Complementación se deberá:

- a) Individualizar los productos comprendidos en el mismo, de conformidad con las especificaciones y codificación correspondientes de la NABALALC;
- b) Establecer la forma como serán eliminados los gravámenes y restricciones que incidan sobre los referidos productos, pudiendo el ritmo de liberación ser diferente para los países y productos comprendidos en el Acuerdo;
- c) Acordar la preservación de los márgenes de preferencia convenidos para los productos incorporados al Programa de Liberación; y
- d) Señalar los requisitos de origen a que estarán sujetos tales productos, conforme a las normas generales aprobadas por la Conferencia.

CUARTO. — Los Acuerdos de Complementación deberán contener cláusulas de adhesión de tal naturaleza que faciliten a las demás Partes Contratantes la participación en los mismos.

SEPTIMO. — Una Parte Contratante de menor desarrollo económico relativo que participe de un Acuerdo podrá, en los términos del Artículo 32 inciso a) del Tratado, ser beneficiada por ventajas no extensivas a las demás Partes Contratantes, dentro de las condiciones establecidas en la correspondiente Resolución de la Conferencia.

III — Concertación de los Acuerdos

NOVENO. — Las negociaciones destinadas a la concertación de Acuerdos de Complementación estarán abiertas a la participación de todas las Partes Contratantes.

VIGESIMO. — Los Acuerdos de Complementación estarán abiertos a la adhesión de las demás Partes Contratantes, la cual se formalizará definitivamente, una vez efectuada la negociación correspondiente mediante protocolos suscritos por los participantes del Acuerdo y la Parte adherente, que quedarán depositados en la Secretaría de la Asociación.

VI) CUESTIONARIO DEL GATT (9/V/60)

Pregunta 59

¿Querrán los Estados miembros explicar precisamente cuál será la naturaleza de los "acuerdos de complementación por sectores industriales" contemplados por este artículo?

Respuesta:

Son acuerdos destinados a acelerar el proceso de liberación en relación con los productos comprendidos en el respectivo sector.

ANEXO Nº 2

Resumen de la posición de la Delegación Empresarial uruguaya

Con fecha 12 de agosto de 1965, la Delegación Empresarial Uruguaya definió su posición por medio de una Minuta de Protocolo.

En la misma manifiesta que ante los proyectos de acuerdo de complementación sometidos a consideración de la Primera Reunión Sectorial de la industria automotriz, considera que deben contemplarse ciertos principios que son básicos para su adhesión:

- Renegociación de las concesiones otorgadas en las Listas Nacionales en el sector por Uruguay.
- Las operaciones a que se arrije en el marco del Acuerdo de complementación deberán avaluarse en moneda de libre convertibilidad, acordándose el Convenio de Pagos entre los respectivos Bancos Centrales. Deberá otorgarse a Uruguay un porcentaje de incremento, a favor de sus exportaciones, hasta tanto se equilibre su balanza comercial intrazonal.
- El mecanismo del acuerdo deberá contemplar que para Uruguay como país de mercado interno insuficiente, se originen, con carácter previo, saldos favorables de divisas en el sector.
- Que las exportaciones de Uruguay se concreten en artículos producidos por las industrias del sector, reservándose los sectores empresariales el derecho de no conceder desgravaciones para sus propios artículos.
- Encontrándose Uruguay dentro de los países que carecen de legislación que regule la actividad de su industria terminal y de partes, situándola en condición de inferioridad con respecto a otros países de la Zona, señala la necesidad de que se respete su grado de industrialización en base a un C. K. D. en carrocerías y partes mecánicas con integración nacional.
- En lo que respecta a la calificación de origen, la Delegación Empresarial Uruguaya comparte los puntos 1 y 2 de la Resolución 82 (III). No comparte el que se considere productos de la Zona, las materias primas procedentes de ella cuando su valor exceda de un () % (no establece el porcentaje) la cotización internacional de las mismas.

Fuentes de información utilizadas en el trabajo de investigación:

POSIBILIDADES DE CONCERTAR ACUERDOS DE COMPLEMENTACION ENTRE ALGUNAS INDUSTRIAS DEL URUGUAY Y EL RESTO DE LA ZONA.

Bibliografía

- Tratado de Montevideo
- Resoluciones de la ALALC

- Síntesis de la ALALC
- Informes de Reuniones Sectoriales
- Acuerdos de complementación suscritos o en proyecto
- Plan nacional de desarrollo económico y social 1965-1974
CIDE -- Plan industrial y plan comercio exterior
- Participación del Uruguay en la ALALC
Informe de la CIDE del año 1965
- Proposición para la creación del Mercado Común Latino Americano
Raúl Prebisch, José A. Mayobre, Felipe Herrera, Carlos Sanz dt Santamaría
Integración de América Latina
Wionczek - México - Fondo de Cultura Económica 1964
- Problemas de la industria siderúrgica y de transformación de hierro y acero
en América Latina
Naciones Unidas (1957)
- La integración económica y el Uruguay de los próximos 25 años
Cr. Tisnés _ Marcha Nº 1215 del 24/VII/64
- La fabricación de máquinas y equipos industriales en América Latina. 11. Las
máquinas - herramientas en el Brasil. - O.N.U. (1962) .
- La fabricación de máquinas y equipos industriales en América Latina IV. Las
máquinas - herramientas en la Argentina. - N. U. (1966) Cepal.
- La industria mecánica del Uruguay - Cepal (4/5/66)
- Reunión de expertos gubernamentales de América Latina en política comercial.
- Carta de Alta Gracia

Estadísticas

- Importaciones y exportaciones entre los Países Miembros - ALALC
- CIDE
- Banco de la República
- Censo Industrial

Entrevistas

- Técnicos del CEP de la ALALC (Ings. Valenzuela y Baldinelli)
- Técnicos del sector industrial de la CIDE (Ing. Balzo)
- Representantes de los Países Miembros de la ALALC
- Cámara de Industrias
- AILA
- ALICA
- Asociación de fabricantes de artículos eléctricos, radios y afines
- Asociación uruguaya de pesca
- Asociación de fabricantes de envases metálicos y tapas corona
- Cámara de la industria automotriz
- Cámara metalúrgica
- Empresas