

La Industria Automotriz Argentina

Sigue de la página veinte

materia de ocupación el nivel medio por establecimiento fabricante de autopartes es de 29 personas, en tanto que a nivel sector manufacturero sólo asciende 12 personas.

Para las corporaciones transnacionales, mercados

como el argentino tienen importancia, en la medida que los aumentos en los precios de combustibles han tirado abajo la venta de automotores en mercados como el de Estados Unidos, donde de una tasa anual de 12 millones de unidades en marzo último bajó a 10 mi-

llones en la actualidad. Empresas como la Volkswagen, está ganando mercado y ya anunció para este año una inversión de 3,100 millones de dólares destinados a expandir sus operaciones en Estados Unidos.

NO IMPULSAN LA IMPORTACION

Por esta razón, las terminales en Argentina no impulsan la importación masiva de vehículos que puedan competir con la producción local. Elevaron los precios de compra a cifras fantásticas: el término promedio de los valores de las unidades extranjeras alcanza a 40 mil dólares, y en el primer semestre se habían vendido 1,000 unidades, lo que equivale sólo a 10 por ciento de lo previsto para todo el año. En estos momentos, en la Dirección de Importación están radicadas 30 mil solicitudes de importación de vehículos por un valor total aproximado de 1,500 millones de dólares.

Esto significa que el consumo de automotores se concentra en las capas más altas de la sociedad. Las estadísticas recientes prueban que tomaron mayor participación en el mercado las unidades grandes, de alto confort y precio, en detrimento de los vehículos destinados al público de ingresos fijos.

Se estima que para fines de este año Ford Motors, llevará la delantera respecto de las otras terminales relacionadas con la producción y las ventas. La fabricación estimada para fines de diciembre alcanzará las 80 mil unidades, superando en 30 mil unidades la actividad de 1978.

La terminal Renault argentina, completará una producción estimada en más de 40 mil unidades superando en 12 mil la alcanzada en 1978. Chrysler Argentina mantendrá prácticamente su producción con 25 mil unidades al igual que Safrar Peugeot (con 22 mil unidades). Citroen Argentina llegará a producir 8 mil unidades, lo mismo que la empresa estatal Industrias Mecánicas del Estado (que no produce automóviles de pasajeros, sino vehículos para el agro).

La Fiat, que alcanzará este año nueve mil unidades más que el año pasado totalizando 35 mil, se propone producir vehículos que puedan ser fácilmente intercambiables con las producciones de Europa y de Brasil. El objeto es poder utilizar al máximo las ventas que otorga el intercambio compensado con las

otras filiales continentales o europeas para realizar importantes operaciones de importación y exportación de unidades.

Safrar, Citroen y Renault, las tres francesas centrarán sus operaciones para América Latina en el mercado argentino, ya sea produciendo o importando. Citroen se propone llegar a la importación de 600 unidades mensuales de sus vehículos de máximo confort. Ford piensa mantener el modelo para el consumo sofisticado, y lanzar en conjunto con su planta de Alemania un nuevo tipo del modelo Taunus.

Volkswagen se incorporará el próximo año al mercado nacional y piensa competir con Fiat en la ven-

EXCELSIOR

Rechaza Brasil Medidas de Austeridad Para Superar la Crisis de la Nación

Por OSCAR J. SERRAT

BUENOS AIRES, 15 de agosto. (AP)—La designación de Antonio Delfim Netto como nuevo ministro de Planeamiento de Brasil, es interpretada en medios locales como una señal de que el Presidente Joao Baptista Figueiredo rechazó la solución clásica de la recesión y la contracción económica, para hacer frente a los problemas económicos de su país.

También se considera que el Presidente brasileño desea preservar la apertura política y social.

Se advierte singular interés en medios políticos argentinos por la solución adoptada por el Mandatario brasileño, calificada como "desarrollista". Voceros de esos sectores se preguntaban cuál será la salida que buscará el gobierno militar argentino si se plantea eventualmente una disyuntiva parecida a la que enfrenta Brasil.

Salvadas las lógicas diferencias nacionales, existe una básica identificación de métodos y objetivos entre el ministro dimitente brasileño, Mario Henrique Simonsen, y el ministro de Economía argentino José A. Martínez de Hoz.

SIGUE EN LA PAG. VEINTITRES

Rechaza Brasil Medidas de Austeridad

Sigue de la página veinte

sen, y el ministro de Economía argentino José A. Martínez de Hoz.

El diario Clarín, que propugna posiciones "desarrollistas", es el que con mayor amplitud informa acerca de la dimisión de Simonsen y su remplazo por Delfim Netto.

"Sería pueril insinuar el fracaso del llamado 'milagro brasileño' luego de un crecimiento económico que desde 1968 a la fecha asciende a 170 por ciento, en relación con sólo 34 por ciento de nuestro país. El avance logrado es irrevocable y el riesgo de detención que hoy afronta Brasil hubiera sido dramático de tener lugar a los bajos niveles de doce años atrás... Ahora Brasil, más que el remplazo de un ministro busca una salida alternativa que no puede consistir, por supuesto, en la variante de adoptar como remedio la detención del crecimiento nacional mediante la apelación al recurso del receso y el estancamiento".

Otro diario, Convicción, dice que Delfim Netto será el "fusible" del Presidente Figueiredo y que la principal tarea del flamante ministro será "como armonizar concepciones político-económicas diversas, que conviven en el seno del gabinete, con los reclamos —también divergentes— de una sociedad acelerada por los vientos de la apertura democrática".

La Opinión publicó que la designación de Delfim "es más una opción política que económica que Figueiredo".

"Al optar por el mantenimiento del desarrollo contra los defensores de un congelamiento de la economía como medio de lucha contra la inflación, Figueiredo mostró su preocupación por conciliar la política económica con los imperativos sociales de la apertura democrática", finaliza.

UNO MAS UNO

► Dicen en Argentina La designación de Netto, rechazo a la recesión

BUENOS AIRES, 15 de agosto (AP). — La designación de Antonio Delfim Netto como nuevo ministro de Planeamiento de Brasil, es interpretada en medios locales como una señal de que el presidente Joao Baptista Figueiredo, ha rechazado la solución clásica de la recesión y la contracción económica para hacer frente a los problemas económicos de su país.

También se considera que el presidente brasileño desea preservar la apertura política y social.

Se advierte singular interés en los medios políticos argentinos por la solución adoptada por el mandatario brasileño, calificada como "desarrollista".

Salvadas las lógicas diferencias nacionales, existe una básica identificación de métodos y objetivos entre el ministro dimitente brasileño, Mario Henrique Simonsen, y el ministro de Economía argentino, José A. Martínez de Hoz.