

## LA VELOCIDAD DEL “TITANIC” Y EL CRECIMIENTO DE LA ARGENTINA

Por Elvio Baldinelli \*

Las estadísticas para 1997 muestran para la Argentina un déficit de comercio exterior de u\$s 4.892 millones. Lo peor es que éste puede ser mayor en el futuro a menos que se tomen medidas a tiempo, ya que durante ese año las importaciones crecieron en un 27% mientras que las exportaciones lo hicieron en sólo el 7%. El motivo de fondo de este rojo comercial está en que el ritmo de expansión de la economía del país es demasiado elevado.

El aumento del 8% del PBI para 1997 aparece como imprudente, pues si bien es verdad que por ahora la inflación está bajo control y es difícil que los salarios se disparen en tanto el desempleo continúe elevado, en cambio el cuello de botella aparece, como tantas veces en el pasado, en el sector externo.

Sucede que el expediente de aumentar el endeudamiento como solución del déficit de cuenta corriente tiene límites, pudiendo un día interrumpirse el ingreso de recursos del exterior como ya sucedió en el año 1995 debido a la crisis de México. El remedio de fondo está en exportar más o importar menos. Lo primero no se consigue de un año para el otro, de modo que para el corto plazo la única alternativa está en actuar sobre lo segundo.

Durante cuarenta años se buscó contener las importaciones devaluando la moneda e incrementando la protección aduanera, pero con nefastos resultados. El camino aconsejable parece ser del tipo que Brasil está recorriendo ahora: procurar importar menos a través de un enfriamiento de la economía resultante de tasas de interés más elevadas.

Reducir el ritmo de expansión de la economía no es simpático, pero peor es enfrentar una catástrofe. A este respecto llama a la reflexión una película en cartelera que muestra un “Titanic” que, por buscar más prestigio, perdió todo al negarse a bajar oportunamente la velocidad de crucero.

### Una política selectiva

No parece que pueda evitarse de aquí en adelante una disminución en la velocidad de crecimiento de la economía argentina, pero sería oportuno aprobar disposiciones que lleven a que la actividad varíe en intensidad según sea su incidencia sobre las importaciones.

Por ejemplo, debería evitarse el encarecimiento del crédito para la construcción de viviendas, ya que esta demanda pocos insumos importados, máxime cuando no está destinada a sectores de altos ingresos, emplea mucha mano de obra y atienden una sentida necesidad social. En cambio intereses más elevados desalentarán la compra de bienes de consumo durables, generalmente importados o fabricados a partir de partes provenientes del exterior, como suele suceder con los automóviles y muchos aparatos electrónicos.

El bien cuya fabricación reclama más insumos importados es, sin duda, el automóvil. Para el mes de abril de este año de 1997 está previsto concluir un acuerdo con Brasil respecto de las características del régimen automotor que entrará en vigor en enero del 2000. Sería oportuno que en él se conviniera un arancel de importación de fuera del Mercosur tan elevado como lo permitan los compromisos asumidos en la Organización

Mundial de Comercio, que los vehículos producidos incluyan una elevada proporción de insumos regionales y que sea eliminando el mal llamado régimen de intercambio compensado.

Con la disminución de la demanda en Brasil se estima que para el año 2000 habrá en este país un excedente de capacidad de producción anual de unos 750.000 automóviles. Esta circunstancia, sumada al hecho de que los precios suelen ser allí más bajos que los locales, hacen dudar de la prudencia de liberar completamente los intercambios de vehículos entre los dos países. Aceptar esto último no solo puede determinar una alta erogación de divisas, sino que podría poner en peligro una industria levantada a lo largo de los últimos cuarenta años, principalmente a partir de enormes ventajas fiscales y, principalmente, de sobre precios pagados por los consumidores locales. Es por ello que el acuerdo debería incluir alguna previsión que asegurara un cierto equilibrio en los intercambios bilaterales.

Además se podría pensar, aunque no necesariamente como parte del acuerdo con Brasil, en algún impuesto interno a la primera venta de automóviles que, además de moderar la demanda global aportara recursos al Tesoro Nacional.

No debería, en cambio, elevarse los aranceles de importación para los bienes de capital ya que de su introducción, y de que la economía siga abierta a la competencia extranjera, depende que el país continúe mejorando su productividad y de este modo su capacidad de exportación, único camino que lleva a una solución de fondo para el problema del sector externo.

\* Ex Secretario de Estado de Comercio Exterior. Actualmente Vice Presidente de la Cámara de Exportadores de la República Argentina.