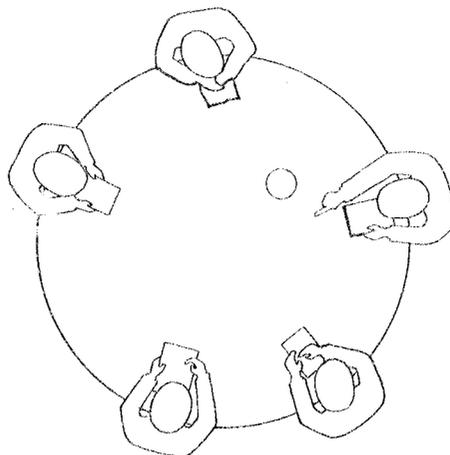


# Serie de Estudios Económicos

## Documentos de Investigación



Nº 12

Antecedentes sobre la evolución  
de la industria automotriz

Carlos Godoy Vera

Santiago, Marzo de 1982

TRABAJO EDITADO POR EL  
DEPARTAMENTO DE INFORMACIONES  
ESTADISTICAS Y PUBLICACIONES  
DEL BANCO CENTRAL DE CHILE

EL CONTENIDO DEL PRESENTE TRABAJO  
ES DE EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DE  
SU AUTOR Y NO COMPROMETE LA OPINION  
DEL BANCO CENTRAL DE CHILE

## INDICE

	Pág.
INTRODUCCION . . . . .	9
1. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL MUNDO . . . . .	11
1.1. Antecedentes generales . . . . .	11
1.2. Situación actual de la industria automotriz mundial . . . . .	13
2. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN AMERICA LATINA . . . . .	17
2.1. Aspectos globales . . . . .	17
2.2. México . . . . .	19
2.3. Brasil . . . . .	20
2.4. Argentina . . . . .	21
3. EVOLUCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ CHILENA . . . . .	23
3.1. Evolución cronológica . . . . .	23
3.1.1. Los inicios en Chile. Período 1956 - 1970 . . . . .	23
3.1.2. Período 1971 - 1973 . . . . .	24
3.1.3. Período 1974 - 1981 . . . . .	25
3.1.4. Situación actual de la industria automotriz chilena . . . . .	28
3.2. Oferta automotriz . . . . .	29
3.3. Demanda automotriz . . . . .	31
3.4. Empleo generado por la industria . . . . .	35
3.5. Algunos antecedentes financieros de las industrias terminales . . . . .	36
4. LA INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOTRIZ EN CHILE . . . . .	37
4.1. Antecedentes generales . . . . .	37
4.2. Situación actual de la industria auxiliar . . . . .	39

	<u>Pág.</u>
5. CONCLUSIONES . . . . .	43
ANEXO N° 1. CUADROS ESTADISTICOS DE LAS INDUSTRIAS TERMINALES . . . . .	47
ANEXO N° 2. CUADROS ESTADISTICOS DE LAS INDUSTRIAS AUXILIARES . . . . .	79
TITULOS PUBLICADOS DE ESTA SERIE . . . . .	85

## INTRODUCCION

Este trabajo tiene como objetivo analizar la evolución de la industria automotriz en Chile, desde su creación hasta la fecha, y dar a conocer las distintas políticas y regímenes legales que la han afectado.

Con el fin de apreciar la exacta dimensión de la industria automotriz nacional, se analiza, en primer término, la situación mundial en general y luego en especial la de América Latina y sus principales países productores y, dentro de ellos, las empresas más representativas.

En el contexto nacional, se estudia la evolución de la industria automotriz distinguiendo diferentes períodos, según las políticas aplicadas durante los distintos gobiernos.

Especial énfasis se da en este estudio al comportamiento de los últimos cuatro años, período en el cual se advierten los efectos de la apertura de la economía nacional al comercio exterior. Al respecto, se analizan la actuación de la oferta y la demanda, los factores que inciden en estas variables, el empleo generado, la situación financiera y las perspectivas de esta industria en el país.

La información estadística contenida en este documento procede de publicaciones especializadas a nivel mundial y latinoamericano. En lo referente a la situación nacional, se ha obtenido de la Comisión Automotriz (CORFO), del archivo del Departamento Técnico de Comercio Exterior del Banco Central de Chile y de las propias industrias terminales.

---

**Nota:** El autor agradece los comentarios y sugerencias del Sr. Juan Carlos Corral, Jefe del Depto. Técnico de Comercio Exterior.

## 1. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL MUNDO

### 1.1. Antecedentes generales

Se estima que alrededor de ochocientos cincuenta millones de vehículos a motor han sido fabricados en el mundo durante el período 1900-1980, es decir, prácticamente a lo largo de todo el siglo XX<sup>1</sup>.

La evolución de la industria automotriz en el presente siglo está claramente ligada al desarrollo alcanzado por la humanidad, la gran crisis de 1929, la guerra civil de España, las guerras mundiales y las sucesivas crisis energéticas producidas a partir de 1973.

Las recesiones económicas derivadas de estos acontecimientos se han reflejado en una menor actividad industrial, especialmente en la fabricación de vehículos motorizados, aunque luego han sido seguidas de fuertes reactivaciones.

La importancia económica de este sector en todos los países industriales, EE.UU., Japón, Alemania, Francia, etc., queda de manifiesto al observar las cifras de producción y empleo.

Entre 1967 y 1973 hubo un espectacular aumento en la producción de vehículos a nivel mundial, que pasó de 24,2 millones de unidades en 1967 a 39,2 millones en 1973<sup>2</sup>.

Pero en 1974, a causa de la crisis energética desencadenada por el violento aumento del precio del petróleo, la producción automotriz mundial sufrió un fuerte descenso del orden de 11%. Sólo a partir de 1976 se inició la recuperación de la industria llegando a producirse 42,2 millones de unidades en 1978,

1 Fuente: Revista "Carga Util", editada por la Dirección de Relaciones Públicas del Grupo ENASA, correspondiente a enero de 1980.

2 Ver cuadro 1 del anexo 1.

cifra que se mantuvo en 1979 para descender en 1980 debido fundamentalmente a una menor producción en EE.UU. de América

Los dos principales productores mundiales de vehículos motorizados son EE.UU. y Japón, los cuales en conjunto generan alrededor del 50% de la producción mundial en los últimos años.

## PRODUCCION MUNDIAL VEHICULOS MOTORIZADOS

(En miles de unidades salidas de línea)

Año	Japón	EE. UU.	Otros países <sup>1</sup>	Total
1973	7.083	12.682	19.394	39.159
1974	6.552	10.073	18.328	34.953
1975	6.942	8.987	17.336	33.265
1976	7.841	11.497	19.195	38.533
1977	7.515	12.703	20.901	41.119
1978	9.270	12.892	20.016	42.178
1979	10.152	11.088	20.738	41.978
1980	11.046	8.039	19.279	38.364
1981	11.394	8.463	20.421	40.278

<sup>1</sup> Ver cifras de otros países en el cuadro 2 del anexo 1.

En el cuadro anterior se puede apreciar que Japón logró desplazar en 1980 a EE.UU. como primer productor mundial de vehículos motorizados.

La causa de este desplazamiento se debió al estancamiento producido en la industria automotriz estadounidense, la cual en 1965 produjo 11,1 millones de unidades <sup>3</sup>, llegando en 1978 a una cifra máxima de producción de sólo 12,9 millones de unidades.

Hasta 1979 Estados Unidos fue el primer productor mundial, superando con creces a los demás países. A lo largo del siglo, ha fabricado alrededor de trescientos setenta millones de unidades, de las cuales dos terceras partes han sido automóviles y el resto vehículos industriales: camiones, buses, chasis, cabinas, etc. Las industrias estadounidenses más importantes son General Motors y Ford. Tiempo atrás lo era también Chrysler, pero por problemas de índole financiera tuvo que cerrar algunas de sus plantas ubicadas en diferentes partes del mundo y de otras se hicieron cargo empresas europeas. Hay que destacar, si se compara con otros países, que esta nación ya en 1915 había alcanzado el millón de unidades fabricadas, cantidad que aún hoy, setenta y cinco años después, no ha podido conseguir la mayoría de los países industrializados.

<sup>3</sup> Ver cuadro 2 del anexo 1.

En cambio, Japón aumentó fuertemente su producción automotriz en los últimos quince años. Así, ésta pasó de 1,9 millones de unidades en 1965 a 11,4 millones de vehículos en 1980. Este espectacular aumento de la producción japonesa se debe fundamentalmente a que sus vehículos son de alta tecnología y precios competitivos, con aceptación en casi todos los mercados del mundo, incluso en el propio Estados Unidos.

Las empresas japonesas más destacadas en este sector son Toyota Motor Co. Ltda. (Toyota); Toyo Kogyo Ltda. (Mazda); Mitsubishi Motors Corporation (Mitsubishi), y Nissan Motor Co. Ltd. (Datsun).

A continuación de las dos potencias automotrices, se ubican Francia con las empresas Renault Peugeot, Citroën y Alemania con la B.M.W., Volkswagen, países que en 1980 produjeron 4,0 y 3,9 millones de vehículos respectivamente. El quinto lugar corresponde a U.R.S.S. (Moskvith) con más de 1,9 millones de unidades.

En relación al parque automotriz mundial, éste alcanzaba en 1978 aproximadamente a 270 millones de automóviles, de los cuales 114 millones correspondían a EE.UU. Luego, en orden correlativo, figuraban Alemania Federal (20,4 millones de unidades), Japón (19,8 millones de automóviles), Francia (17 millones), Italia (16,4 millones) e Inglaterra (14,4 millones de automóviles)<sup>4</sup>.

Como el número de automóviles existente en cada país está relacionado directamente con la población y con el nivel de ingreso per cápita, es interesante correlacionar el parque automotriz con el número de habitantes. Así, en el año 1978, en EE.UU. había dos habitantes por cada automóvil; en Alemania, Francia, Italia, Suecia, la relación era de tres habitantes por automóvil; en Japón, alcanzaba a seis. En cambio, en los países de Europa Oriental, dicha relación era mucho mayor: 39 habitantes por auto en U.R.S.S., 27 en Polonia, 14 en Hungría, etc. Sin embargo, el país que registraba el récord era la República Popular China con 18.419 habitantes por cada automóvil.

## 1.2. Situación actual de la industria automotriz mundial

En el mundo existen tres grandes bloques competitivos en la industria automotriz: A) EE.UU., que posee la empresa automovilística más importante del mundo: General Motors; B) Japón, y C) las firmas europeas.

A) *Estados Unidos*. La industria automotriz norteamericana pasa en la actualidad por grandes dificultades. Es así como en los primeros meses de 1980 las ventas de automóviles nuevos descendieron en 9,5% con respecto a igual período de 1979, lo que significó que más de 200 mil empleados entre obreros y dependientes temporales quedaran sin trabajo.

Las principales dificultades han sido las fluctuaciones del dólar en relación con otras monedas y las crecientes presiones competitivas con los

<sup>4</sup> Ver cuadro 3 del anexo I.

productos importados. Entre los vehículos importados, el más importante es el japonés, que posee entre sus ventajas, un precio más bajo y un menor consumo de combustible, factores que llegaron a preocupar profundamente a la industria automovilística norteamericana y que ha motivado reiteradas peticiones de establecer barreras arancelarias en ese país.

Los fabricantes norteamericanos, ante esta situación, han lanzado al mercado una vasta flota de modelos económicos, como el nuevo Mustang de la Ford y el modelo Chevette de la Chevrolet, cuyos precios son de 4.071 y 3.300 dólares, respectivamente, teniendo un rendimiento de combustible de 14 km por litro. En ciudad y en carretera este rendimiento alcanza a 17 km por litro.

B) *Japón.* Constituye otro bloque automotriz poderoso, habiendo aumentado su producción en 10% en 1979 y en 9% en 1980, lo que significa una mayor producción física del orden de 800 mil vehículos en el último año. Toyota y Datsun son las marcas japonesas más importantes y se encuentran en la actualidad en más de 160 países tanto en Europa como en Asia y América.

Durante años los japoneses han fabricado un automóvil de bajo costo y alto rendimiento, pero ahora han comenzado a poner mucho más énfasis en los avances técnicos. Es así como Toyota, la mayor industria automotriz nipona, ha creado un gran laboratorio de investigaciones mecánicas en su fábrica Tsutsumi.

Con estos nuevos adelantos tecnológicos esta industria japonesa ha proyectado, para los años venideros, la construcción de una serie de nuevos y sofisticados modelos. Así, la firma Honda ha desarrollado el modelo deportivo Prelude, que fue lanzado en abril de 1980; Toyota, por su parte, colocó en el mercado internacional su primer automóvil con tracción delantera, lo cual permite que su costo de fabricación sea más bajo. Asimismo, tanto Datsun como Toyota lanzaron en 1980 los primeros automóviles petroleros.

Otra empresa que tiene un buen lugar dentro y fuera del mercado japonés es Toyo Kogyo Co. Ltd., fabricantes de los vehículos Mazda. Los modelos de automóviles japoneses que han tenido mayor aceptación en los últimos años en EE.UU. fueron el Mazda 323 con motor convencional y el RX 7 con motor rotativo. Sin embargo, el modelo Mazda que tuvo mayor venta en 1980 fue el 626, conocido como Capella. Este último comenzó a venderse en su versión a pistón, pero está programado que para más adelante lleve un motor Wankel (motor rotativo).

C) *Europa.* Los fabricantes europeos de vehículos motorizados, frente a la enorme competencia que les presentan las industrias de EE.UU. y Japón, han decidido asociarse entre ellos para poder competir en el mercado mundial. Entre estas sociedades podemos destacar Peugeot-Citroën-Chrysler, Fiat-Alis, Renault-American Motors, entre otras. Estas sociedades se originaron debido a que la economía mundial exige cada vez más eficiencia, siendo para ello necesario realizar grandes inversiones. Como ejemplo, se puede señalar que en la actualidad construir un modelo nuevo en una planta automotriz tiene un costo aproximado a 18 millones de dólares. Este es un precio muy alto y

sólo se logra abaratar mediante convenios entre empresas del mismo rubro. La producción en serie permite bajar los costos e intercambiar partes y piezas entre distintas marcas. Es así como la Fiat ocupa cajas de cambio automáticas de General Motors en sus automóviles, y algunos modelos de Volvo, Citroën y Peugeot tienen motores Renault.

La mayor parte del comercio mundial de vehículos motorizados se produce entre estos tres bloques. Así Japón, Alemania Federal, Estados Unidos, Canadá, Francia, Reino Unido, Bélgica, Italia y Suecia son los principales exportadores mundiales de vehículos motorizados. Las ventas de estos nueve países representaron el 94,6% del valor de las exportaciones mundiales en 1978 <sup>5</sup>.

A su vez, los mayores importadores son EE.UU., Canadá, Alemania Federal, Bélgica, Francia, Reino Unido, Holanda e Italia. Sin embargo, la diversificación en cuanto al número de países involucrados es mucho mayor, ya que los ocho antes mencionados constituyeron sólo el 64,3% de las importaciones realizadas en el año 1978 <sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Ver cuadro 4 del anexo 1.

Fuente: International Financial Statistics, marzo de 1979.

## **2. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN AMERICA LATINA**

### **2.1. Aspectos globales**

Algunos países de América Latina han desarrollado experiencias pioneras con plantas terminales de ensamble de vehículos motorizados y la fabricación de componentes para ellas, en general, con escaso valor agregado e incorporación de tecnología relativamente baja. Con el transcurso de los años esta actividad industrial se ha desarrollado con una rapidez extraordinaria, llegando a producirse el 100% del vehículo en algunos países latinoamericanos como es el caso de Brasil, Argentina y México.

Es así como importantes industrias automotrices a nivel mundial (Mercedes Benz, Volkswagen, etc.) han radicado su mayor producción en países del Cono Sur de América.

En el período 1974-1975 la producción mundial de vehículos motorizados disminuyó en forma brusca, en cambio en Latinoamérica viene progresando desde 1970 a un ritmo lento, pero sostenido.

En 1976 se notó una tendencia a la recuperación en la producción mundial. Este aumento se debió básicamente a los vehículos utilitarios (camiones, buses, chasis para camiones, chasis para buses, furgones, jeeps, etc). Asimismo, parte importante del aumento de la producción en América Latina se debió a camiones, ya que la mayoría de las mercancías se transportan por carreteras, debido a la insuficiencia o inexistencia de redes ferroviarias.

Brasil ocupa un lugar preponderante en el contexto mundial de los vehículos pesados, situándose en el sexto lugar, después de EE.UU., U.R.S.S., Japón, Gran Bretaña y Alemania. En vista de esta situación y del mercado que ofrecía Brasil, algunas de las firmas más importantes como la Volvo, fábrica que empezó su producción en 1979, Mercedes Benz y Saab Scania se instalaron en el país. Las plantas de estas dos últimas empresas instaladas en Brasil ocupan el segundo lugar en el mundo, después de sus casas construc-

toras matrices en Alemania y Suecia, respectivamente. Por otra parte, "Detroit Diesel Allison", filial de General Motors, instaló en 1977 una fábrica de motores Diesel, cuya inversión alcanzó, aproximadamente, a 200 millones de dólares.

Si bien la cantidad de firmas constructoras en América Latina es aún considerable frente a las posibilidades del mercado, ya en los últimos siete años se nota una sensible reducción en el número de ellas en algunos países como Chile, Colombia y Perú.

Actualmente puede decirse que la producción de vehículos motorizados en Latinoamérica está concentrada en tres firmas: Volkswagen y las dos grandes norteamericanas General Motors y Ford, las que representaban en 1978 el 60% de la producción total en América Latina.

Los constructores nacionales, es decir, aquellos que producen vehículos de concepción propia y ejercen una actividad independiente, son muy escasos. La mayoría de las firmas constructoras latinoamericanas están formadas por capitales norteamericanos o europeos y, desde 1976, por inversiones de Japón y Suecia.

Las principales firmas constructoras en Latinoamérica son:

A) *Volkswagen*. Esta constructora mantiene hasta ahora su posición de primer productor del continente sur, con 783.000 unidades en 1979; Volkswagen fabrica más del 80% de sus unidades en Brasil, donde la gran venta del modelo Escarabajo le permitió compensar durante 1974 y 1975 eventuales pérdidas.

La Volkswagen dentro del mercado brasileño tiene una participación de 57% y el capital pertenece en un 80% a la casa matriz alemana. La de México, filial 100% de la firma alemana, superó los problemas de los años 1974 y 1975, invirtiendo durante los últimos dos años alrededor de 40 millones de dólares para ampliar su capacidad de producción.

B) *Ford*. Está a la cabeza de los productores norteamericanos en América Latina, seguida de cerca por la General Motors. Ambas firmas tienen en Brasil sus principales instalaciones, donde fabrican buses y camiones, y, en general, modelos corrientes y de lujo.

C) *General Motors*. Las principales instalaciones que posee esta firma en el extranjero están en Brasil, con excepción de sus filiales europeas y australiana.

D) *Chrysler*. Dispone en México y Venezuela de sus principales fábricas en América Latina, y exporta motores de 6 y 8 cilindros. Esta firma, que años atrás era una de las más grandes en América, se encuentra en una profunda crisis económica, recibiendo grandes sumas del Gobierno de EE.UU. para mantener su producción.

E) *Fiat Do Brasil*. Esta empresa ha invertido alrededor de 650 millones de dólares con el propósito de entrar de lleno a este mercado con una producción de 200.000 unidades anuales de un solo modelo: el Fiat 147. Este

vehículo realiza su combustión interna en base a alcohol metílico. Para ello, esta firma ha tenido que aumentar progresivamente su participación en el capital de "Fábrica Nacional de Motores" (FNM).

F) *Renault*. Esta empresa testimonia la presencia francesa en seis países sudamericanos, con su principal producción en Argentina, México y Colombia. En Argentina la Regie participa con un 59% en el capital de la Renault argentina, conjuntamente con accionistas públicos y privados. En México la firma DINA (Diesel Nacional) es la fábrica de automóviles y utilitarios de la marca Renault.

En los párrafos anteriores se hizo un análisis breve de las principales firmas armadoras en Latinoamérica, ahora se analizará desde el punto de vista de la evolución de las principales industrias automotrices en los tres países más importantes.

## 2.2. México

El Decreto N° 1.214, del 16 de junio de 1977, reglamentó las actividades de la industria automotriz y les fijó como su principal objetivo "fomentar la industria del automóvil, acelerando su crecimiento, consolidando sus bases y transformarse a mediano plazo en una importante fuente de entrada de divisas".

Este decreto derogó otro anterior del año 1972, y entre sus disposiciones liberó el precio de los vehículos motorizados particulares, tanto a nivel público como de distribuidores, suprimió el sistema de cuotas a la producción, incluyó incentivos fiscales y creó una Comisión Interministerial para esta industria.

El mercado mexicano está netamente dominado por Volkswagen, seguido por Ford, General Motors, Chrysler, V.A.M. (Vehículos Automotores de México), Diesel Nacional (DINA), empresa nacionalizada que, entre otros, ensambla los automóviles Renault y Nissan Mexicana (Datsun, en automóviles).

Además de estas siete firmas constructoras hay otras que producen un total de 1.000 unidades anuales.

La industria automotriz de este país soportó en 1976 el peor período económico y productivo de los últimos años, con un descenso del 12% de su producción y ventas, alcanzando una rápida recuperación desde 1977 a la fecha.

Volkswagen ha mantenido su posición de primer constructor, pero su participación en el mercado ha descendido cerca del 30% en 1974 y 23% en 1976.

En los últimos años las exportaciones han sido un incentivo para algunas firmas armadoras que han visto reducido el mercado interno de automóviles. En 1979 se exportaron 128.877 unidades, lo que significó un aumento de 42% con respecto a 1978.

En 1980 la producción de México alcanzó a 427.200 vehículos, lo que equivale a un aumento de 5% en relación al año anterior<sup>6</sup>.

En el mercado interno se ha notado una ligera modificación en la estructura de la demanda, debido fundamentalmente al deterioro del poder comprador de los consumidores y al estrechamiento de la gama de precios de los modelos populares y compactos.

### 2.3. Brasil

La industria automotriz brasileña, cuya producción es totalmente nacional, constituye uno de los sectores principales de la economía de ese país, ya que su participación alcanza al 5,5% del P.I.B. y al 12% del total de su producción industrial. En 1980 la producción de vehículos motorizados alcanzó a 1.064.740 unidades, de la cual el 91% correspondió a automóviles<sup>6</sup>.

Salvo las sociedades especializadas como "Cumings Nordeste", productora de autobuses, y "Puma", productora de automóviles deportivos, la construcción de vehículos motorizados en Brasil comprende once firmas, las cuales están bajo control extranjero, como asimismo el sector de partes y piezas. Volkswagen y General Motors dominan el mercado de los automóviles, mientras que Mercedes Benz el de los camiones.

En lo referente a empleo, cabe señalar que en 1978 las firmas armadoras llegaron a 200.000 personas contratadas y daban trabajo indirectamente a más de 500.000, mientras que el sector partes y carrocerías empleaba 100.000 trabajadores distribuidos en 97 empresas.

En la actualidad, la demanda de mercado interno del Brasil se inclina hacia vehículos de cilindrada de hasta 2.000 cc. Esta tendencia es aún más fuerte en el caso de las camionetas, cuyos modelos con motores de 1.000 a 2.000 cc. absorben el 90% de dicho mercado.

En cambio, no construyen vehículos con motores de menos de 1.000 cc., excepto el modelo Fiat 147-850 que se está exportando a Chile, a pesar de que éstos tienen también una gran demanda en Europa, EE.UU., Japón y algunos países latinoamericanos. El aumento en el precio de los carburantes hará, sin embargo, que se note cada vez más la necesidad de producir un auto de cilindrada pequeña en Brasil.

Como consecuencia de la crisis petrolera de 1973, el Gobierno empezó a subvencionar los vehículos motorizados que utilizaban motores Diesel y por consiguiente el mercado de camiones a gasolina (bencina) se restringió rápidamente. Con estas perspectivas y el auge que estaban tomando los motores Diesel, "Detroit Diesel Allison" (Filial de "General Motors"), abrió en septiembre de 1976, en San José Dos Campos, una nueva fábrica de motores Diesel.

El actual Gobierno enfrenta uno de los más grandes problemas económicos, ya que gran parte de su abastecimiento de petróleo es importado. Para

<sup>6</sup> Ver cuadro 5 del anexo 1.

paliar los efectos provocados por este problema, las autoridades brasileñas han hecho grandes inversiones de dinero en la investigación de un sustituto del petróleo. Hasta el momento, el que ha dado buenos resultados ha sido el alcohol metílico. A largo plazo, el potencial del mercado brasileño sigue siendo considerable, puesto que para 110 millones de habitantes el parque automotriz en 1978 era de 6,9 millones de automóviles.

Actualmente, y teniendo en cuenta las incertidumbres del mercado interno y las necesidades del país en moneda extranjera, el Gobierno ha estimulado al máximo las exportaciones, utilizando algunos incentivos fiscales. Sin embargo, la situación inestable de la economía mundial, que atraviesa por momentos de recesión, está acarreado serios problemas a este sector de la economía brasileña.

#### 2.4. Argentina

Se estima que en Argentina la industria automotriz representa el 2,5% del P.I.B., y 4% si se incluye el sector de partes y piezas. Ambos alcanzan al 10% de la producción industrial total constituyendo, por lo tanto una importante fuente de trabajo del sector privado. ADEFA (Asociación de Fábricas de Automóviles) estimaba en 40.000 los asalariados que trabajaban directamente en este sector a fines de 1979, y en más de 592.000 los que pertenecían al sector partes y piezas, distribuidos en más de 1.000 establecimientos que comercializan este producto.

Existen actualmente en ese país 10 empresas terminales automotrices, de las cuales 9 son del sector privado<sup>7</sup> y una estatal IME (Ind. Mecánica del Estado) que produce vehículos motorizados.

La instalación más reciente es la de Saab Scania que empezó su producción en 1976, en Tucumán, cuya capacidad anual de producción en esa época era de 1.225 entre camiones y buses.

De estas diez empresas, ocho están instaladas en las proximidades de Buenos Aires, mientras que Renault y Fiat tienen sus instalaciones en Córdoba y Santa Fe, respectivamente. En la actualidad el mercado interno es relativamente reducido y la diversificación excesiva de las industrias hace difícil las economías de escala en base a producción. Cabe destacar, como ejemplo, que los modelos construidos en Argentina se venden al público a precios tres veces superiores a su equivalente en el mercado de origen.

De 1974 a 1976 la situación del sector automotriz empeoró considerablemente; luego de un repunte en 1977 (235.000 unidades), volvió en 1978 a sufrir una baja significativa (180.000 unidades). Esto se explica por el retroceso en las ventas de automóviles a concesionarios, debido al menor poder comprador de la población. No obstante, en los últimos dos años se nota más recuperación de la producción, la que alcanzó a 281.600 unidades en 1980.

<sup>7</sup> Citroën Argentina S.A., Chrysler Fevre Argentina S.A., Fiat Concord S.A., Ford Motor Argentina S.A., Mercedes Benz de Argentina S.A., Renault Argentina S.A., Saab Scania Argentina S.A., Safrar y Deutz Argentina S.A.

### **3. EVOLUCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ CHILENA**

#### **3.1. Evolución cronológica**

##### **3.1.1. Los inicios en Chile. Período 1956-1970**

Desde su creación hasta el presente, las políticas de producción aplicadas por las industrias automotrices se han modificado continuamente.

En 1956 aparecen las primeras actividades organizadas de la industria automotriz, al amparo de la resolución N° 613 del 10 de noviembre del mismo año, del Departamento de Industria del Ministerio de Economía que autorizó, por primera vez, ensamblar automóviles en el país, a la firma Sociedad Constructora de Vehículos Motorizados Ltda., con instalación física en la zona industrial de la ciudad de Arica. Así, sucesivamente, se siguieron otorgando permisos industriales a nuevas empresas automotrices.

En 1962 ya se habían instalado aproximadamente 19 industrias de este tipo, todas en la ciudad de Arica. Al observar esta proliferación de terminales automotrices, el Gobierno de esa época, conforme a lo dispuesto por la ley 14.824 de enero de ese año, dictó el Decreto de Economía N° 835, del 19 de mayo de 1962, mediante el cual aprobó el Reglamento sobre importaciones, armaduría, fabricación e integración de vehículos motorizados para el transporte de pasajeros, con el fin de ordenar la irregular situación tanto industrial como económica que estaba viviendo el sector. Se puede señalar como ejemplo que muchas empresas automotrices durante un año se dedicaban a armar un tipo de marca y modelo, para luego, al año siguiente, fabricar una marca nueva, con el objeto de no verse obligados a cumplir con los porcentajes mínimos de integración nacional señalados por la reglamentación.

El Decreto N° 835 estableció que, para obtener autorización para armar vehículos en el país, la empresa interesada debería ser declarada como tal, mediante un Decreto Supremo, llamado en esa época "Industrias Nacionales de Vehículos Motorizados". Para ello deberían llenar un formulario con requi-

sitos básicos que dicho reglamento determinaba. Además de cumplir con las disposiciones legales mínimas dictadas por el Decreto N° 835, se estableció un porcentaje de integración mínima de partes y piezas nacionales que debía tener el vehículo motorizado, y que aumentaba año a año.

**PORCENTAJE DE INTEGRACION DE PARTES Y PIEZAS NACIONALES  
DE LOS VEHICULOS MOTORIZADOS PRODUCIDOS  
POR LAS TERMINALES AUTOMOTRICES**

Año	Porcentaje	Disposición legal
1962	—	Decreto de Economía N° 835
1963	30	Decreto de Economía N° 835
1964	36,60	Decreto de Economía N° 835
1965	41,40	Decreto de Economía N° 835
1966	50	Decreto de Economía N° 835
1967	55	Decreto de Economía N° 835
1968	57,94	Decreto de Economía N° 835
1969	57,94	Decreto de Economía N° 835
1970	57,94	Decreto de Economía N° 835
1971	70,22	Decreto de Economía N° 835
1972	70,22	Decreto de Economía N° 835

El excesivo número de industrias terminales automotrices, todas ubicadas físicamente en Arica, significó una profusión exagerada de marcas y modelos de coches de fabricación antieconómica, y ante la baja escala de producción anual, provocó a la larga que varias empresas dejaran de producir. Es así como en 1971 el país llegó a tener 9 industrias automotrices. Cabe señalar que, básicamente, el problema que ocasionó esta baja fue el Decreto 835, que exigía cada año una mayor integración nacional de partes y piezas, las que debían ser abastecidas por las industrias auxiliares, que tanto económica como tecnológicamente se encontraban en precarias condiciones. Sin embargo, como excepción a las reglas, algunas industrias auxiliares se ambientaron rápidamente a esta política automotriz, alcanzando un desarrollo tecnológico extraordinario que las llevó a obtener calidades de rango internacional.

**3.1.2. Período 1971 - 1973**

A fines de 1970, y dentro de una nueva orientación política, se determinó reestructurar las industrias terminales que existían en el país, a fin de establecer empresas mixtas, con una participación mayoritaria del Estado de 51%, como mínimo, a través de la CORFO. Para llegar a la formación de estas empresas, el Gobierno llamó a una licitación pública. Esta limitaba la producción automotriz a dos marcas de automóviles, una de vehículos pequeños y otra de medianos y a una marca de camiones de tonelaje mediano, la cual tendría anexa una fábrica de motores Diesel. Como resultado de este proceso, el 28 de agosto de 1973, se aprobó legalmente la empresa mixta Corfo-Citroën, que

en la actualidad se llama Automotriz Arica, para ensamblar automóviles pequeños; como automóvil mediano se eligió la marca Peugeot, cuya formación como empresa mixta con el Estado estaba en último trámite, y para camiones, incluyendo la fábrica de motores de encendido por compresión, se determinó asociarse con la marca Pegaso de España.

Durante este período de negociaciones se determinó la conveniencia de armar también un automóvil de capacidad intermedia, para lo cual, después de mucho debatir durante varias reuniones en la CORFO, se seleccionó la firma Nissan Motor del Japón, con su coche Datsun 1.300 cc.

Los principales objetivos en que se basaba esta nueva política eran:

- a) Constituir empresas del área mixta para realizar la producción automotriz.
- b) Comprar a las empresas extranjeras los aportes efectuados en un valor mínimo garantizado.
- c) Rentabilidad garantizada a la participación empresarial extranjera, independiente del resultado de la gestión.
- d) Programación de una producción excesiva basada en un producto de bajo precio, con subsidio estatal.
- e) Entregar la totalidad del mercado chileno a las marcas seleccionadas.

Todas las gestiones realizadas y los objetivos que se perseguían no llegaron a concretarse, debido al cambio de Gobierno.

### **3.1.3. Período 1974 - 1981**

Hasta el año 1974 la importación de automóviles estaba prácticamente prohibida en Chile. Ello por cuanto además de existir elevadísimas tarifas aduaneras superiores al 300% ad valorem, se exigía un depósito previo a la importación de 10.000% sobre el valor CIF del vehículo.

En razón de que la política automotriz vigente a septiembre de 1973, era absolutamente incongruente con la política económica que comenzaba a aplicarse con el nuevo Gobierno, se hizo imperioso en un comienzo definir nuevos objetivos acordes con el nuevo rumbo económico. Por esta razón, después de varios estudios, se nombró una Comisión Nacional Automotriz, que se encargó de analizar diversos proyectos y proponer una política automotriz clara y, al mismo tiempo, renegociar los convenios o acuerdos firmados con las firmas extranjeras que estaban operando en el país.

Es así como con la firma ENASA, productora de los camiones Pegaso, CORFO debió firmar como compensación para rescindir los convenios, un compromiso de compra de 5.136 camiones modelo 1065 del grupo Pegaso, lo que llevó a prohibir momentáneamente la importación de camiones y buses de otras marcas.

Luego de esta renegociación quedaron definitivamente seleccionadas las siguientes firmas:

- FIAT CHILE, en representación de Fiat S.P.A.
- GENERAL MOTORS CHILE, en representación de General Motors Co.
- ASOCIACION PEUGEOT - RENAULT, en representación de automóviles Peugeot y Regie Nationale des Usines Renault.
- CORFO - CITROEN.

Esta comisión estableció un nuevo reglamento por el que deberían regirse estas empresas seleccionadas. Así, por el Decreto Ley N° 1.239, publicado en el Diario Oficial de 17 de noviembre de 1975, se estableció un "Nuevo Régimen Legal para la Industria Automotriz Nacional", llamado Estatuto Automotriz.

Los objetivos principales del Estatuto Automotriz eran:

1. Racionalizar las instalaciones de las empresas terminales automotrices y la producción de partes y piezas y conjuntos automotrices de la industria auxiliar, y
2. El desarrollo total de la industria automotriz nacional, para alcanzar niveles de eficiencia y tecnología internacionales que requiere de economías de escala para lograr precios razonables que permitan competir con las empresas extranjeras en el mercado interno y, también, en el mercado latinoamericano.

El concepto fundamental del Estatuto Automotriz implicaba establecer un sistema de protección a un número limitado de industrias terminales e industrias auxiliares, el que iría decreciendo con el tiempo a fin de que se adaptaran en un plazo de ocho años (1983) a la situación general de tratamiento arancelario para la industria chilena.

Paralelamente, el proceso de desgravación arancelaria gradual que se inició en 1974 en el país, implicó rebajar también el arancel aduanero a la importación de vehículos motorizados. Así, entre 1973 y 1978 se produjo una significativa rebaja de aranceles, al mismo tiempo que se derogó el depósito previo de 10.000% para la importación de vehículos nuevos y usados.

En el cuadro siguiente se puede apreciar la disminución de los derechos aduaneros entre 1973 y 1978.

#### EVOLUCION ARANCELES ADUANEROS

Detalle	1973	1978
Automóviles	305%	115%
Camionetas	305%	80%
Jeeps	405%	22%
Camiones (+ de 5 tons.)	55%	80%
Buses	105%	18%

A fines de 1978 el Gobierno decidió renegociar el Estatuto Automotriz con las terminales automotrices para abaratar los precios de estos vehículos y así darle acceso a un automóvil propio a un mayor número de personas. Como resultado de esta renegociación se dictó el 10 de mayo de 1979 el Decreto Ley N° 2629, que rebajó a 10% los Derechos Aduaneros ad valorem para los automóviles de menos de 850 cc. de cilindrada, y a 90% el arancel para los automóviles de más de 850 cc. Todos los automóviles estaban afectos a 115%, antes de esta renegociación, a derechos de aduana.

**TABLA DE DERECHOS DE ADUANA DE ALGUNOS VEHICULOS  
MOTORIZADOS D.L. 2.629**

(Cifras en porcentajes)

Detalle	1979 *	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
<b>AUTOMOVILES</b>								
Menos 850 cc.	10	10	10	10	10	10	10	10
Más 850 cc.	90	80	70	60	50	30	20	10
<b>CAMIONETAS</b>								
Menos 850 cc.	10	10	10	10	10	10	10	10
Más 850 cc.	65	65	60	60	50	30	20	10
<b>FURGONES</b>								
Menos 850 cc.	10	10	10	10	10	10	10	10
Más 850 cc.	90	80	70	60	50	30	20	10
<b>JEEPS</b>	10	10	10	10	10	10	10	10

\* Corresponde a los derechos renegociados (D.L. 2.629).

Asimismo, el porcentaje mínimo de integración nacional exigido a los vehículos armados en Chile fue rebajado en la forma que señala la siguiente tabla:

Año	Porcentaje integración nacional	Disposición legal
1976	35	D. Ley 1.239 (Estatuto Automotriz)
1977	40	D. Ley 1.239
1978	45	D. Ley 1.239
1979	30	D. Ley 2.629 (Modifica D.L. 1.239 de 1978)
1980 - 1986	30	D. Ley 2.629

Hasta 1986 el porcentaje mínimo de integración nacional exigido a las diferentes terminales es de 30%.

### 3.1.4. Situación actual de la industria automotriz chilena

La industria automotriz chilena ocupa el séptimo lugar dentro del conjunto de fabricantes de vehículos motorizados en Latinoamérica, lo que significa una participación en la oferta latinoamericana de 14%, aproximadamente, habiendo alcanzado una producción de 29.259 unidades en 1980. Al analizar estos resultados se puede decir que la industria automotriz nacional no tiene ninguna incidencia en el mercado latinoamericano y menos en el mundial. Esto debido al reducido tamaño del mercado interno y de las diferentes políticas aplicadas en ese sector industrial.

La industria automotriz nacional se compone básicamente de dos ramas:

- Terminales automotrices
- Industrias auxiliares.

La primera de ellas tiene la misión de realizar el proceso de ensamblaje de los vehículos motorizados y la segunda provee de componentes nacionales a la industria terminal.

En la actualidad existen cuatro terminales automotrices autorizadas por el Estatuto Automotriz, que son: General Motors Chile, Fiat Chile S.A., Automotora Franco Chilena S.A. y Automotriz Arica.

En lo referente a las industrias auxiliares, en la actualidad son alrededor de 30 las que están trabajando<sup>8</sup>.

Al analizar las cifras de producción de las industrias terminales automotrices se puede apreciar que ellas se han venido incrementando en forma sostenida desde 1977, luego de haber sufrido una fuerte baja en el período 1973 - 1976, debido principalmente a la política automotriz que se estaba aplicando entre los años 1971 y 1973, cuando se pretendía que todas las terminales automotrices tuvieran carácter de industria mixta con participación de conro.

Otro problema que repercutió en esta baja fue la crisis energética que estaba sufriendo el mundo desde 1973.

Luego de superada la recesión económica originada por la crisis del petróleo, la aplicación de la nueva política automotriz del actual Gobierno permitió en 1975, con la dictación del Estatuto Automotriz (D.L. 1.239), que se iniciara la recuperación de la industria automotriz nacional.

De no ser por esta nueva y clara política automotriz, las industrias terminales no habrían enfrentado con éxito el desafío que les significó la apertura de la economía nacional al comercio exterior, más aun cuando a raíz de la última renegociación del Estatuto Automotriz (D.L. 2.629 del 10.V.1979) se rebajó el arancel aduanero a sólo 10% para los vehículos motorizados con motor de hasta 850 cc. de cilindrada y se estableció un programa de desgravación arancelaria gradual, para los vehículos motorizados de más de 850 cc., de modo de alcanzar la tarifa general de 10% en 1986.

<sup>8</sup> Ver cuadro 18 del anexo 1.

Al observar las cifras de producción se demuestra que a pesar de esta significativa rebaja arancelaria, que permitió una fuerte importación de vehículos motorizados en los últimos dos años, la industria automotriz nacional continuó aumentando sus niveles de producción, llegando en 1980 a superar claramente los más altos niveles históricos. Es así como en 1980 se produjeron 29.259 unidades, de las cuales 25.208 correspondieron a automóviles; en 1970 se fabricaron 24.591 vehículos motorizados de los cuales 20.039 fueron automóviles. Cabe destacar que el récord de producción en 1980 se alcanzó a pesar de estar en funcionamiento durante casi todo el año sólo tres terminales automotrices (Automotriz Arica estuvo paralizada durante un tiempo). En el primer semestre de 1981 se produjeron 15.142 vehículos motorizados en las cuatro terminales, lo que revela que se mantiene la tendencia al crecimiento. Vale decir, la apertura al comercio exterior a través de la disminución de los derechos de aduana se ha traducido en una mayor eficiencia, tanto de la industria terminal como de la industria auxiliar. Esta última ha llegado a exportar partes y piezas de calidad internacional.

Por otra parte, cabe destacar que por primera vez en Chile se lanzan al mercado nacional modelos de automóviles en forma conjunta con el mercado americano y europeo: Renault R-18, Peugeot 305, etc.

### **3.2. Oferta automotriz**

La oferta global de vehículos motorizados, tanto para el transporte de personas como de mercaderías, alcanzó a 121.056 unidades en 1980, de las cuales el 24% correspondió a producción nacional, mientras que el 76% restante correspondió a vehículos importados. Cabe señalar que en 1975 la oferta alcanzó sólo a 8.969 unidades.

La oferta automotriz ha experimentado un crecimiento continuo y sostenido desde 1976, año en que se inició la liberalización del mercado automotriz, con la apertura al comercio exterior.

Como producto de ello las importaciones registradas de vehículos motorizados aumentaron significativamente. Así, en 1976 se registraron 18.015 unidades, de las cuales gran parte fueron automóviles (14.879), y en 1977 se registraron 43.781 unidades, de las cuales 34.900 fueron automóviles, sin embargo, en 1978 hubo una baja de casi 55% con respecto al año anterior. La disminución de las importaciones en 1978 fue originada fundamentalmente por un sobrestock temporal, ya que los vehículos importados coparon gran parte del mercado en 1977, dejando una considerable cantidad de automóviles para el año siguiente, y por el incremento significativo de la producción nacional en ese año. Cabe agregar que el descenso en la importación de automóviles en 1978 hubiera sido mayor de no mediar la gran importación de vehículos para alquiler, a los cuales se les otorgó financiamiento con cobertura diferida.

En 1979 de nuevo creció espectacularmente la importación de vehículos motorizados, alcanzando la cifra récord de 56.564 unidades, a la cual hay que sumar la producción nacional de 20.151 unidades, correspondientes

a ese año, llegándose, así a una oferta global de 76.715 vehículos. Para apreciar la magnitud de esta cifra basta compararla con el parque automotriz nacional a esa fecha, que alcanzaba a 558.456 vehículos<sup>9</sup>. Es decir, durante 1979 el parque automotriz aumentó en 13,7%.

La fuerte importación de automóviles en 1979 se debió fundamentalmente a cuatro hechos significativos:

a) La última renegociación del Estatuto Automotriz (D.L. 2.629 del mes de mayo de ese año) que permitió rebajar el arancel aduanero a sólo un 10% para los vehículos motorizados con motor de hasta 850 cc. de cilindrada y establecer un programa de desgravación arancelaria gradual que permitirá alcanzar la tarifa general de 10% en todos los vehículos en el año 1986.

b) El término del Convenio CORFO-PEGASO, que databa de 1975, y que no permitía importar vehículos de otras marcas cuando existía producción Pegaso, lo cual restringió la demanda de camiones y buses al no poder adquirirse otras marcas.

c) La rebaja del arancel aduanero a sólo 10% para los vehículos destinados al transporte de mercaderías con una capacidad de carga útil de 5 o más toneladas, ya que anteriormente sólo los vehículos con peso bruto vehicular igual o superior a 25 toneladas pagaban este arancel.

d) La posibilidad de comenzar a importar vehículos usados para el transporte de mercaderías con capacidad de carga de 5 o más toneladas y para el transporte de pasajeros con 16 o más asientos.

Durante 1980 continuó el crecimiento de las importaciones, de las cuales el 56% correspondió a vehículos de menos de 850 cc. (52.062 unidades entre automóviles y furgones), como consecuencia de la gran demanda por este tipo de vehículos, y que obedece a su menor consumo de combustible y al precio más bajo.

Por otra parte, la producción nacional en el último año volvió a experimentar un crecimiento notable, el que alcanzó a 45%, al totalizar 29.259 unidades, frente a 20.151 unidades producidas en 1979.

Cabe resaltar que la producción lograda en 1980 constituyó un récord histórico, que se consiguió gracias a la capacidad de readecuación mostrada por la industria frente a la nueva situación vigente desde el 10 de mayo de 1979, a pesar de haber operado en los últimos meses del año sólo tres industrias terminales, que siguieron armando vehículos motorizados no obstante la fuerte competencia externa. En consecuencia, se agregaron al parque automotriz nacional alrededor de 100.000 vehículos en 1980<sup>10</sup>, ya que las variaciones

<sup>9</sup> Esta cifra se ha obtenido a partir de las patentes otorgadas por las diferentes municipalidades del país en los primeros meses de 1980, y no incluye tractores, motocicletas, trailers y otros vehículos que no corresponden al transporte motorizado.

Fuente: Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

<sup>10</sup> Para estimar esta cifra se consideró la producción nacional más las importaciones, descontando los stocks estimados a fines de diciembre del año 1980 y un cierto número de vehículos que se retiran de la circulación anualmente.

en los stocks son muy reducidas (los vehículos en general no permanecen más de 30 días en poder de los importadores y distribuidores). De este total, aproximadamente 70.000 correspondieron a automóviles.

**OFERTA GLOBAL AUTOMOTRIZ**  
Período 1975 - 1981  
(Unidades)

DETALLE	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981 (Ene.-Jun.)
<b>AUTOMOVILES</b>	5.662	19.910	44.796	28.520	51.108	76.823	74.101
Producción nacional	4.854	5.031	9.896	17.115	17.531	25.208	12.090
Importaciones registradas	808	14.879	34.900	11.405	33.577	51.615	62.011
<b>FURGONES</b>	765	771	817	626	9.444	19.596	21.236
Producción nacional	765	771	817	509	484	176	425
Importaciones registradas	—	—	—	117	8.960	19.420	20.811
<b>CAMIONETAS</b>	1.134	2.188	6.975	4.730	8.021	11.487	10.475
Producción nacional	649	865	1.704	1.800	1.536	3.297	2.387
Importaciones registradas	485	1.323	5.269	2.930	6.485	8.190	8.088
<b>CAMIONES</b>	1.408	776	988	759	1.222	2.753	2.228
Producción nacional	1.328	736	672	624	600	578	240
Importaciones registradas	80	40	316	135	622	2.175	1.988
<b>OTROS VEHICULOS MOTORIZADOS</b>	832	1.773	3.296	5.014	6.920	10.397	5.073
Producción nacional	—	—	—	—	—	—	—
Importaciones registradas	832	1.773	3.296	5.014	6.920	10.397	5.073
<b>TOTALES</b>	9.801	25.418	56.870	39.649	58.615	121.056	113.113
Producción nacional	7.596	7.403	13.089	20.048	20.151	29.259	15.142
Importaciones registradas	2.205	18.015	43.781	19.601	56.564	91.797	97.971

Fuente: Depto. Técnico de Comercio Exterior. Comisión Automotriz Corfo.

En el primer semestre de 1981 ha continuado el crecimiento de la oferta automotriz al armarse en el país 15.142 vehículos motorizados (12.090 unidades correspondieron a automóviles) y registrarse la importación de otros 99.794 vehículos (62.011 automóviles). Sin embargo, cabe esperar en el segundo semestre del año una disminución del retorno de crecimiento de las importaciones registradas por existir stocks importantes, al mismo tiempo que por el desfase existente entre el momento de registrar la imputación y la fecha de la internación efectiva, se espera que llegue, en el segundo semestre, una fuerte cantidad de los vehículos registrados en los primeros meses del año.

### 3.3. Demanda automotriz

Como se mencionó en el punto anterior, el crecimiento de la producción automotriz nacional y el extraordinario aumento de las importaciones en los últimos cuatro años obedecen a la mayor demanda del mercado nacional. Ella ha estado originada, por una parte, en la liberalización del mercado (dispo-

nibilidad de mayores marcas y modelos que anteriormente no existían en el país y libre importación de todo tipo de vehículos motorizados) y, por otra, en la disminución del precio en términos reales de la mayoría de los vehículos. Así por ejemplo, un automóvil importado marca Toyota, modelo Corolla, costaba en 1977 US\$ 2.775 CIF y en 1980 US\$ 3.680 CIF (ver cuadro), lo cual indica un aumento de 32,6% en circunstancias que el I.P.M. promedio anual de USA experimentó una variación de 38,4% en ese mismo período, lo anterior implica una disminución del precio real de este vehículo de 4,2%. Otros modelos también experimentaron descensos en sus precios reales, como se puede apreciar en el cuadro de la pág. siguiente.

Entre las marcas de mayor demanda en el último año se destacan FIAT (modelos 147 y 132) Renault (modelos R5 y R18), Peugeot (504 y 305), General Motors (Chevette, versión 2 y 4 puertas y Opala), Daihatsu (Charade y Max Cuore), Datsun (160 J, Blue Bird 1.8), Suzuki (Cervo, Fronte), Subaru (SDX).

A partir del segundo semestre de 1979, luego de la renegociación del Estatuto Automotriz, se produjo un cambio significativo en la estructura de la demanda, la cual se desvió hacia los vehículos con motor de menos de 850 cc., afectos a sólo 10% de arancel aduanero. Esto explica el fuerte incremento en la importación de automóviles y furgones pequeños, ya que, además, la industria automotriz nacional orientó su línea de producción hacia los vehículos de más de 850 cc.

La preferencia del consumidor por los automóviles pequeños (hasta 850 cc. de cilindrada) no sólo obedece a su menor precio de venta final, sino también a su menor consumo de combustible por kilómetro recorrido (ver cuadro 9 del anexo 1).

Al analizar la estructura de los precios se observa que en algunos modelos hay una gran diferencia entre el valor nacionalizado de los vehículos y el valor de venta al público (ver cuadros 10 y 11 del anexo 1).

Las diferencias se deben a gastos de transporte desde el recinto aduanero al local de venta y almacenamiento, revisión para la entrega del vehículo, publicidad y márgenes de utilidad.

Los modelos en que esta diferencia es mayor corresponden a Subaru SDX, Suzuki Cervo, Renault 5 y Charade, entre los de cilindrada menor a 850 cc., los cuales coinciden en algunos casos con los vehículos de mayor demanda, lo que hace pensar que en esos modelos el margen de comercialización sería más elevado ya que los demás gastos son similares para todos los vehículos.

No obstante, se aprecia que en varios modelos ha disminuido significativamente la diferencia entre el valor nacionalizado y el precio de venta al público, en los primeros meses de 1981 en relación a 1980. Así ha ocurrido en vehículos como el Daihatsu Charade, Max Cuore, Suzuki Fronte, Austin Mini 850, Honda Accord, Mazda 929 y Mazda Sedán 1800.

La gran demanda efectiva de vehículos motorizados en los últimos cinco años se ha traducido en un fuerte incremento del parque automotriz nacional.

EVOLUCION DE LOS PRECIOS CIF DE ALGUNOS AUTOMOVILES IMPORTADOS

Marca y modelo	DOLARES DE CADA AÑO					País de origen	DOLARES DE 1980 <sup>1</sup>					Variación real 80/77
	1977	1978	1979	1980	1980		1977	1978	1979	1980	1980	
Datsun 160 J	3.513	3.820	4.068	3.975	3.975	Japón	4.861	4.901	4.639	3.975	3.975	- 18,2%
Opala Gama	—	3.400	3.863	4.210	4.210	Brasil	—	4.363	4.405	4.210	4.210	- 3,5% <sup>2</sup>
Citroën GS	3.464	3.893	4.063	4.210	4.210	Francia	4.793	4.996	4.633	4.210	4.210	- 12,2%
Mazda 323	2.518	2.723	3.171	3.573	3.573	Japón	3.484	3.494	3.616	3.573	3.573	2,5%
Toyota Corolla	2.775	3.116	3.415	3.680	3.680	Japón	3.840	3.998	3.894	3.680	3.680	- 4,2%

1 Cifras deflactadas por el IPM de USA (1980 = 153,6; 1979 = 134,7; 1978 = 119,7; 1977 = 111,0).  
Fuente: I.F.S., marzo, 1981.

2 Variación correspondiente al período 1978 - 80.  
Fuente: Registros de Importación emitidos. Depto. Técnico de Comercio Exterior.

Así, mientras en 1975 alcanzaba a 419.945 unidades, al mes de abril de 1980, era de 558.554 unidades, entre automóviles, camionetas, camiones y microbuses (ver cuadro 13 del anexo 1). Lo anterior representa un crecimiento de 33% en el período de cinco años antes mencionado.

Se estima que durante el último año el parque automotriz nacional se incrementó nuevamente en alrededor de 100.000 unidades, considerando la producción nacional más las importaciones y descontando los stocks a fines de año, los vehículos que se retiran de la circulación y los vehículos exportados. Así, en la actualidad el parque automotriz nacional alcanzaría a 658.000 vehículos.

La disponibilidad de un automóvil es en la actualidad una necesidad importante en todo grupo familiar. En este sentido, al relacionar el número de automóviles existentes con la población del país, se puede obtener de esta última un indicador de bienestar. En Chile, en el pasado decenio, especialmente en los últimos cinco años, el número de automóviles ha crecido fuertemente, es así como en 1960 había 128 personas por automóvil, 50 en 1970, 40 en 1975 y a fines de 1981 dicha relación había descendido a sólo 21 personas por automóvil.

Año	(1) Número automóviles	(2) Población	Relación (2)/(1)
1960	57.578	7.374.715	128
1970	176.066	8.884.768	50
1975	255.611	10.196.423 <sup>1</sup>	40
1978	335.783	10.732.863 <sup>1</sup>	32
1980	455.000 <sup>3</sup>	11.198.789 <sup>2</sup>	25
1981	535.000 <sup>3</sup>	11.422.765 <sup>2</sup>	21

<sup>1</sup> Población estimada al 30 de junio.

<sup>2</sup> Población estimada al 31 de diciembre de cada año.

<sup>3</sup> Automóviles en circulación estimados al 31 de diciembre de cada año.

Fuentes: (1) ACCIA Ministerio de Transporte (Información basada en la cantidad de patentes otorgadas por las municipalidades).

(2) Censos Nacionales de Población y Vivienda, años 1960 y 1970. INE y ODEPLAN. Boletín Mensual Banco Central de Chile.

Entre los factores que explican el crecimiento de la demanda automotriz, además del descenso en el precio real de los vehículos, hay que considerar el mejoramiento del ingreso real de vastos sectores de la población y las disponibilidades de líneas de crédito automotriz a plazos largos (hasta 60 meses) y con tasas de interés atractivas (menores en algunos casos que las tasas de interés de otros créditos de consumo).

Finalmente, cabe señalar que otro elemento que ha incidido en la mayor demanda ha sido la realización de embarques de exportación durante los dos últimos años. Así, en 1979 se exportaron 288 vehículos motorizados (278 automóviles) por un monto global de US\$ 1.476.000 y en 1980 se exportaron 620 unidades (612 fueron automóviles) por un valor de US\$ 3.339.000. La mayor demanda de estos vehículos correspondió a modelos de los años 1976 a 1979, gran parte de los cuales fueron exportados a Bolivia (ver cuadro 12).

En años anteriores las escasas exportaciones realizadas correspondieron sólo a automóviles de modelos antiguos, destinados a colecciones.

### 3.4. Empleo generado por la industria

Con relación al empleo generado por esta actividad industrial, se observa que a fines de 1980 trabajaban directamente en las cuatro terminales automotrices 2.156 personas, entre obreros y empleados. En 1976 laboraban en esas mismas 4 empresas 2.788 trabajadores. Esta baja se debió básicamente a la fuerte disminución del personal de Automotriz Arica, que en 1980 dejó de producir su línea Citroën. Las demás industrias al contrario, aumentaron sus dotaciones.

La industria con mayor dotación de personal en 1980 era FIAT Chile S.A., (819 trabajadores en total), seguida de General Motors (650 personas), Automotora Franco Chilena (560 personas) y Automotriz Arica (127 trabajadores)<sup>11</sup>.

Al comparar el número de trabajadores ocupados con la cantidad de vehículos producidos por cada empresa se tiene una buena aproximación de la productividad por cada trabajador empleado en las cuatro industrias terminales en el período 1976-1980.

En el último año dicha relación alcanza magnitudes más razonables, con excepción de Automotriz Arica, que atravesó por una situación especial. La mayor productividad por trabajador ocupado se ha conseguido gracias a la racionalización de las actividades y a una mayor eficiencia que han permitido aumentar el número de unidades armadas en el país.

#### UNIDADES AÑO PRODUCIDAS POR CADA TRABAJADOR OCUPADO <sup>12</sup>

DETALLE	1976	1978	1980	Variación 80/78
Fiat Chile	2,8	7,2	12,2	69,4
General Motors	4,9	11,6	14,0	20,7
Automotora				
Franco Chilena	7,2	12,4	17,0	37,1
Automotriz Arica S.A.	1,1	3,6	5,3	47,2

Aparte del empleo generado directamente por las cuatro industrias terminales, debe considerarse que existen en el país más de treinta industrias auxiliares, que fabrican partes y piezas para las terminales (ver cuadro 18 de anexo 1), las cuales en conjunto dan trabajo aproximadamente a 6.000 personas más<sup>13</sup>.

Entre las industrias auxiliares más importantes se destacan Goodyear y Firestone, en neumáticos; Cormecánica, en cajas de cambio y diferencial; Femsaco, en sistemas eléctricos, arranques y carga; Wobron, en discos y prensas

<sup>11</sup> Ver cuadro 14 de anexo 1.

<sup>12</sup> Ver cuadro 14, anexo 1.

<sup>13</sup> Mayores antecedentes se entregan en el punto 4 del trabajo.

de embrague, y luego, en segundo término, las industrias de pinturas, vidrios, parachoques, etc.

En 1979 la producción de las empresas terminales alcanzó un valor estimativo de US\$ 16 millones, hecho que revela su importancia.

En síntesis, se puede concluir que la industria automotriz nacional ocupa directamente en la producción más de 8.000 personas. Esta cifra excluye, obviamente, todo el empleo indirecto generado por el sector automotriz: ventas, servicios técnicos, garajes, estaciones de servicios, etc.

### **3.5. Algunos antecedentes financieros de las industrias terminales**

Al analizar los últimos balances generales disponibles de las empresas, correspondientes a los años 1978, 1979 y 1980, se observa que todas ellas mostraban utilidades<sup>14</sup>. Así, el margen de utilidad neta (medido sobre las ventas en 1979) oscilaba entre 1% para Automotora Franco Chilena y 14% para Automotriz Arica. En ese mismo año las utilidades en relación al capital propio de las empresas eran bastante superiores a las cifras anteriores y fluctuaban entre 4% para Automotora Franco Chilena y 69% en General Motors. Esta última empresa se ubicó en ese año entre las empresas más rentables del país, de acuerdo a diversos estudios realizados<sup>15</sup>.

Al comparar los balances de los años 1979 y 1980 se puede apreciar una adecuada rentabilidad en dos de las cuatro empresas terminales (General Motors y Automotora Franco Chilena), lo cual se explicaría fundamentalmente por el extraordinario aumento de las ventas<sup>14</sup>; Fiat Chile tuvo un margen muy pequeño de utilidad y Automotriz Arica tuvo pérdidas durante el último ejercicio anual (1980), motivado esto, fundamentalmente, por el cierre de su planta durante el segundo semestre del año.

La situación general de liquidez de las empresas podía estimarse aceptable si se considera que el índice promedio general de ésta alcanzaba a 1,75. Al descontar del activo circulante el valor de los inventarios, el coeficiente de acidez alcanzaba a 0,97, lo cual es igualmente adecuado, pero hay que tener en cuenta las diferencias existentes entre las empresas.

En relación al endeudamiento general de las empresas, puede señalarse que él, siendo elevado, no parecía exagerado, ya que las terminales han debido realizar numerosas inversiones en los últimos años al verse obligadas a cambiar modelos de vehículos. El endeudamiento mayor corresponde a Fiat Chile.

En conclusión, puede afirmarse que la situación financiera de las empresas terminales de acuerdo al último balance, correspondiente a 1980, indica una rentabilidad muy diversa de una empresa a otra, así como un grado de endeudamiento variable, siendo especialmente elevado en una de ellas. Las ventas de todas las terminales aumentaron (salvo el caso ya comentado de Automotriz Arica).

<sup>14</sup> Ver en anexo I, cuadros 15 y 16, con los antecedentes de los balances generales de todas las empresas de los años 1978, 1979 y 1980.

<sup>15</sup> Ver Revista Ercilla de 1980 - Ranking de las cien mayores empresas chilenas.

## **4. LA INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOTRIZ EN CHILE**

### **4.1. Antecedentes generales**

El desarrollo de la industria automotriz nacional comenzó en el año 1956, mediante la resolución N° 613 del 10 de noviembre del mismo año, del Departamento de Industria del Ministerio de Economía, motivado fundamentalmente por la prohibición de las importaciones de automotores al país por razones de orden político-económico.

Al empezar a armarse vehículos motorizados en el país, en esos años, con partes y piezas importadas (CKD), se determinó, por rapidez de entrega y precios, incorporar algunos agregados nacionales a estos vehículos. En las primeras unidades producidas, dicha integración no alcanzó a pasar el 20% del valor del vehículo. Dentro de este porcentaje de partes y piezas nacionales, se destacaban neumáticos, cámaras, baterías, pinturas, parabrisas, etc. Es así como nació la industria auxiliar automotriz en Chile.

Desde 1956 a 1962 no existió ningún reglamento que indicara el porcentaje de integración máximo o mínimo que debería tener un vehículo motorizado y menos cuántas industrias debían existir en el país.

Esta industria siguió creciendo de acuerdo a las necesidades de las armaduras, en 1962 se habían instalado en el país aproximadamente 19 industrias terminales, lo que permitió una proliferación tanto de marcas como de modelos. El Gobierno de esa época, al darse cuenta de la irregular situación que estaba afectando a este sector, y a la vez, de la importancia que iba alcanzando año a año dentro del desarrollo económico del país, dispuso conforme a la Ley 14.824 de enero de ese año, que se reglamentó con el Decreto de Economía N° 835 del 19 de marzo de 1962, la normalización de las importaciones de armadura, "fabricación e integración de partes y piezas de vehículos motorizados" para el transporte de pasajeros, con el propósito de homogeneizar la situación que estaba viviendo el sector.

En 1962, y de acuerdo al decreto mencionado en el párrafo anterior, la integración de componentes nacionales a los vehículos motorizados, se fue incrementando progresivamente de acuerdo al siguiente cuadro:

**PORCENTAJE DE INTEGRACION DE PARTES Y PIEZAS  
A LOS VEHICULOS MOTORIZADOS PRODUCIDOS  
EN EL PAIS**

(Período 1962 a 1986)

Período	% Integración Nacional	Disposición Legal
1962	—	Ley 14.824, Dec. de Economía N° 835
1963	30,0	Ley 14.824, Dec. de Economía N° 835
1964	36,6	Ley 14.824, Dec. de Economía N° 835
1965	41,6	Ley 14.824, Dec. de Economía N° 835
1966	50,0	Ley 14.824, Dec. de Economía N° 835
1967	55,0	Ley 14.824, Dec. de Economía N° 835
1968	57,94	Ley 14.824, Dec. de Economía N° 835
1969	57,94	Ley 14.824, Dec. de Economía N° 835
1970	57,94	Ley 14.824, Dec. de Economía N° 835
1971 - 1975	70,22	Ley 14.824, Dec. de Economía N° 835
1976	35,0	D.L. 1239 (Estatuto Automotriz)
1977	40,45	D.L. 1239 (Estatuto Automotriz)
1978	45,0	D.L. 1239 (Estatuto Automotriz)
1979 - 1986	30,0	D.L. 2629 (Mod. D.L. 1239 de 1976)

Cabe destacar que dentro de este porcentaje de integración, el 5% corresponde al concepto de montaje y terminación final, con inclusión de mano de obra.

Ahora bien, dadas las rigurosas exigencias, tanto en calidad como en precios, que son determinantes en este tipo de industria, aparte de la entrega oportuna de las piezas al terminal automotriz, el referido Decreto N° 835 dispuso que estos fabricantes deberían inscribirse en un registro especial, supervisado por DIRINCO.

Este registro comenzó a ser aplicado en el año 1964 con 62 industrias, de las cuales se destacaban las siguientes:

1. General INSA (neumáticos, baterías y cámaras)
2. SHELL (lubricantes)
3. Soinbal (balatas y segmentos de fricción en general)
4. Fiat Chile S.A. (torpedos de carrocerías)
5. Manufacturas de Metales S.A. MADEMSA (parachoques)
6. CIMET (llantas metálicas)
7. Fáb. de Enlozados Cóndor S.A. (protecciones de cárter)

Fuente: Industrias Productoras, Comisión Automotriz Corfo.

Así, con el transcurso de los años se fueron incorporando más y más industrias auxiliares, las cuales empezaron a producir partes y piezas de calidad internacional.

En 1970 el Gobierno modificó totalmente la política de este sector. Así es como la mayoría de estas industrias auxiliares, en menos de tres años, se convirtieron en empresas mixtas, con una participación mayoritaria del Estado del 51% como mínimo, a través de CORFO. Varias empresas cambiaron de razón social, por ejemplo, INSA se llamó CORFO INSA, INDELCO se llamó DIRINCO INDELCO, etc.

En este período (1970 - 1973) la industria auxiliar había alcanzado su mayor nivel de producción, debido exclusivamente a la gran cantidad de vehículos motorizados que se armaron durante esos años.

Cabe recordar que en esa época no existían importaciones de vehículos motorizados, por lo tanto el mercado lo manejaba el Gobierno, mediante el Estanco Automotriz.

En 1975 la política automotriz fue cambiada radicalmente de acuerdo al nuevo Gobierno. Esto se hizo mediante el Decreto Ley N° 1239 de ese año, cuyo principal objetivo era "Racionalizar las instalaciones de las empresas terminales automotrices y la producción de partes y piezas y conjuntos de la industria auxiliar con el propósito de alcanzar niveles y tecnología internacional".

#### **4.2. Situación actual de la industria auxiliar**

Antes de modificarse el Decreto de Economía N° 835, el número de industrias auxiliares que estaban produciendo partes y piezas era aproximadamente de 200. Hay que recordar que en ese tiempo la integración era de un 70,22%. En cambio, con la nueva política automotriz imperante desde 1975, mediante el Decreto Ley 1239 ese porcentaje bajó al 35%. Esta fuerte baja se produjo después de analizar la parte de montaje y terminación del vehículo motorizado que había salido de línea, y comprobar que no era de calidad aceptable. Esta parte involucraba directamente tanto a las partes y piezas nacionales como a la mano de obra especializada. A la vez, ese mismo año (1975), nuestro país comenzó a abrirse al comercio exterior, lo cual redujo esta industria a lo mínimo, hasta llegar en la actualidad a operar sólo 30 firmas, las cuales alcanzaron en 1980 a producir por un valor cercano a 20 millones de dólares<sup>16</sup>.

Entre los productos de fabricación nacional de mayor significado durante el año pasado, se destacan los conjuntos electromecánicos (FEMSACO), para-choques (INMETAL), discos y prensor de embrague (WOBRON CHILE S.A.), resortes de suspensión (ROCKWELL STA.), cajas de cambios y diferenciales (CORMECÁNICA), radiadores (ACERO COBRE LTDA.), baterías (GOODYEAR) y neumáticos (GOODYEAR Y FIRESTONE).

<sup>16</sup> Ver la lista completa de estas firmas en el cuadro 18 del anexo 1.

La disminución en el número de industrias auxiliares durante los últimos seis años se debió principalmente a dos razones:

- a) Chile desde 1975 se abrió al comercio exterior, y por ello las empresas armadoras de vehículos motorizados decidieron importar partes y piezas, motivadas por su buena calidad y precios convenientes.
- b) La disminución de la integración de partes y piezas nacionales en los vehículos motorizados de 70,22% a 35%.

De las treinta industrias que quedan en el país, podemos decir que su producción es de alta tecnología y su precio conveniente. Por ejemplo, las cajas de cambios y diferenciales para vehículos de marca Peugeot y Renault se colocan en los mercados de varios países latinoamericanos, ya sea mediante la compensación automotriz de partes y piezas, o fuera de este régimen de intercambio.

Las industrias terminales automotrices importan partes y piezas (CKD) para armar vehículos motorizados y a la vez las industrias auxiliares envían al exterior otro conjunto de partes y piezas distinto a los importados; todo esto se hace mediante un riguroso programa fiscalizado por la Comisión Automotriz de CORFO.

Hoy existen varias industrias auxiliares que se abastecen de materias primas, en el mercado interno y externo, para producir sus partes y piezas. Como ejemplo, la que más se destaca es Cormecánica, que fabrica cajas de cambios y diferenciales.

#### REGISTROS DE IMPORTACION EMITIDOS POR ELEMENTOS DESTINADOS A LA FABRICACION DE PARTES Y PIEZAS, CONJUNTOS Y SUBCONJUNTOS PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

(Período 1977 a mayo de 1981)

Año	Millones de dólares (CIF)
1977	2,1
1978	2,7
1979	4,6
1980	7,7
Primer semestre 1980	2,1
Primer semestre 1981	3,3

Fuente: Departamento Técnico de Comercio Exterior, Banco Central de Chile.

En relación al empleo generado por esta industria, de acuerdo a los antecedentes generales suministrados por las principales empresas, podemos decir que a fines de 1980 llegaba a 6.000 personas que trabajaban en forma directa y se calcula que indirectamente 10.000 personas dependían de la comercialización de estos productos.

MONTOS REGISTRADOS DE IMPORTACION DE PARTES Y PIEZAS  
SUJETOS A REGIMEN DE INTERCAMBIO

Año	Monto miles de US\$
1962 - 1972	45.020
1973	2.135
1974	1.210
1975	1.216
1976	2.180
1977	5.983
1978	9.192
1979	10.090
1980	13.260
<b>TOTAL</b>	<b>US\$ 90.286</b>

Fuente: Comisión Automotriz de CORFO.

PRINCIPALES INDUSTRIAS AUXILIARES Y PRODUCTOS INCLUIDOS  
EN EL PROGRAMA DE COMPENSACION

(1980)

Industria auxiliar	Mercadería	Marca del vehículo	País de destino
Rockwell Sta.	Ballesta de suspensión	G. M.	U.S.A.
Cormecánica	Caja de cambios y suspensión	Peugeot y Renault	Argentina
INMETAL	Torpedos de carrocerías	Fiat	Colombia
Goodyear	Neumáticos y baterías	Varios vehículos	Argentina

Fuente: Comisión Automotriz de CORFO.

## 5. CONCLUSIONES

— El principal productor mundial de vehículos motorizados en el presente siglo fue EE.UU. de Norteamérica hasta el año 1979, cuya producción representó alrededor de un 30% de la producción mundial en la década de los años setenta. Desde fines de la década del sesenta hasta 1979, Japón fue el segundo productor mundial, cada vez más cerca de las cifras de producción norteamericana. En 1980, de acuerdo a las últimas estadísticas en la materia, Japón superó a EE.UU., ubicándose como el mayor productor y exportador del mundo. Cabe agregar que un tercio de las exportaciones japonesas de vehículos motorizados tienen por destino EE.UU.

— A nivel latinoamericano el principal productor automotriz es Brasil, ubicado en el décimo lugar a nivel mundial. Ahora, si se consideran sólo los vehículos pesados, Brasil ocupa el sexto lugar entre los productores mundiales.

— La producción automotriz de Chile no tiene relevancia a nivel latinoamericano y mucho menos mundial, pero a pesar de ello es interesante destacar que en los últimos cuatro años su producción ha venido creciendo en forma sostenida, no obstante la fuerte competencia de las importaciones, producto de la apertura de la economía nacional al comercio exterior.

— En 1980 la producción automotriz de Chile batió el record histórico, al fabricar 29.259 unidades con las cuatro industrias terminales. La cifra más alta alcanzada anteriormente correspondía al año 1972, en que se produjeron 26.228 unidades en las ocho industrias que existían en el país a esa fecha.

— El aumento de la producción automotriz nacional encuentra su explicación, entre otras razones, en la clara política automotriz vigente, que ha permitido ir disminuyendo la protección arancelaria a la industria nacional, de modo que en 1986 la totalidad de los vehículos motorizados estarán afectos a sólo un 10% de arancel aduanero.

— La competencia externa ha obligado a cambiar los patrones de producción que en Chile eran muy anticuados (Peugeot 404, por ejemplo), co-

menzando a armarse en el país modelos de vehículos recientemente lanzados en Europa (Renault 18, Fiat 132, Fiat Ritmo, etc.), lo cual ha traído consigo un avance tecnológico que se ha traducido en mayor eficiencia.

— En 1980, además de las 29.259 unidades producidas en Chile, se registró la importación de 91.797 vehículos, lo cual arroja una oferta global de 121.056 unidades.

— La demanda de vehículos motorizados ha crecido notoriamente, volcándose las preferencias en los dos últimos años hacia los automóviles y furgones con motor de hasta 850 cc., debido a su menor precio de venta y al menor gasto de combustible.

— La renegociación del Estatuto Automotriz en 1979, permitió una disminución en el precio de venta de los automóviles pequeños al rebajarse las tarifas aduaneras. Sin embargo, esta disminución del precio ex aduana de los vehículos no se traspasó en su totalidad al precio de venta al público.

— Entre las razones que explican el fuerte crecimiento de la demanda automotriz en Chile hay que mencionar la disminución del precio real de los vehículos, el mejoramiento de los ingresos reales de la población, las mayores facilidades crediticias otorgadas por las instituciones financieras (hasta 60 meses, sin pie), y la disminución de las tasas de interés real en relación a años anteriores (además, las tasas de interés para créditos automotrices son a veces más bajas que otros créditos de consumo).

— El parque de automóviles en el país se ha incrementado notoriamente en los últimos cinco años, alcanzando a fines de 1981 aproximadamente a 535.000 unidades, lo cual significa que hay un promedio de 21 personas por automóvil en nuestro país. En 1960 dicha relación era de 128 personas por automóvil y en 1970 de 50. Las relaciones anteriores reflejan, sin lugar a dudas, un mejoramiento en el nivel de bienestar de la población nacional que se ha logrado gracias a la política aplicada al sector, y que ha beneficiado claramente al consumidor.

— La productividad por trabajador ocupado ha aumentado notoriamente en los últimos cinco años debido a la racionalización de las actividades y a una mayor automatización.

— Es indudable que con la recuperación conseguida por la industria automotriz nacional y la calidad de sus vehículos motorizados, está en condiciones de competir con las importaciones de cualquier origen, como lo está demostrando en la actualidad. Estos mismos avances en calidad y tecnología y la clara política automotriz vigente deberían permitir, cuando los aranceles aduaneros para los vehículos motorizados lleguen al nivel general de 10%, que la industria nacional siga compitiendo, tanto en precios como en tecnología, dentro del mercado nacional.

— La apertura al comercio exterior ha obligado a cambiar las políticas, tanto de precios como calidad de producción de varias industrias auxiliares. Las que no se adaptaron a este sistema han tenido que paralizar sus actividades.

— Desde 1975 estas empresas empezaron a desarrollarse con una rapidez extraordinaria, ya que anteriormente estaban sometidas a un estancamiento tanto de producción como de tecnología.

— Las actuales industrias auxiliares tienen proyectado a futuro abastecer no sólo el mercado nacional, sino algunos mercados externos. Hoy en día hay varias que ya lo están haciendo y con éxito tangible (Goodyear, Cormecánica, Rockwell Sta., etc.).

— Con los nuevos avances técnicos, estas empresas han mejorado su potencial humano capacitándolo adecuadamente, para conseguir así productos con un nivel de calidad internacional.

— La difícil situación económica mundial en el presente año, a la cual nuestro país no está ajeno, sin duda afectará a la industria nacional, ya que la competencia con las importaciones es más dura; sin embargo, esta situación debiera ser transitoria y en la medida que los países desarrollados recuperen sus niveles de actividad, debiera normalizarse.

#### REFERENCIAS

Japan Motor Industrial Federation, *Guide to the Motor Industry of Japan*, Japón, 1978.

Dirección de Relaciones Públicas del Grupo ENASA, *Carga Util*, España, enero, 1980.

Instituto Chileno del Acero, *Problemas y Perspectivas de la Industria Automotriz Chilena*, Chile, diciembre, 1969.

Banco Central de Chile, Departamento Técnico de Comercio Exterior, *Precios y cantidades físicas de principales productos de exportación e importación*, Santiago, Chile, 1980 - 1981.

————, Departamento Técnico de Comercio Exterior, *Informe Mercado Automotriz*, Santiago, Chile, junio, 1981.

CORFO, Corporación de Fomento de la Producción, *Boletines sobre la producción nacional de vehículos*, Santiago, Chile, 1962 - 1981.

————, Corporación de Fomento de la Producción, *Sector Automotriz*, Santiago, Chile, 1978.

Buyers Guide, *Car and Driver*, USA., 1979 y 1980.

Digest of Japanese Industry & Technology, number 161, year 1981.

Diario Oficial, *Decreto Ley N° 2629*, Santiago, Chile, 10 de mayo, 1979.

**ANEXO N° 1**

**CUADROS ESTADISTICOS  
DE LAS INDUSTRIAS  
TERMINALES**

CUADRO N° 1  
 PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS  
 (Período 1962 a 1981)

Año	Cantidad (Unidades)
1962	18.198.265
1963	20.711.023
1964	22.014.424
1965	24.542.033
1966	24.975.313
1967	24.167.203
1968	28.576.465
1969	30.029.375
1970	29.693.484
1971	33.681.543
1972	35.721.799
1973	39.159.301
1974	34.953.075
1975	33.265.240
1976	38.532.923
1977	41.118.611
1978	42.178.135
1979	41.978.442
1980	41.361.528
1981 *	40.278.248

\* Se tomaron cifras reales de enero-septiembre, los restantes meses del año se estimaron.  
 Fuentes: Departamento Técnico de Comercio Exterior, Banco Central de Chile. C.G.V./mao.  
 Revista Carga Util, editada por la Dirección de Relaciones Públicas del Grupo ENASA-ESPAÑA.

CUADRO N° 2

PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS

(Período 1962 a 1981)  
(Unidades salidas de línea)

Año	EE.UU.	Japón	Alemania	Francia	Inglaterra	Italia	Canadá	U.R.S.S.	España	Australia	Resto del mundo	Totales
1962	8.197.311	990.706	2.356.594	1.536.133	1.674.530	946.793	505.187	557.500	100.163	399.829	1.003.519	18.198.265
1963	9.108.776	1.283.531	2.667.896	1.736.977	2.011.720	1.180.536	631.356	587.012	131.988	374.058	997.153	20.711.003
1964	9.307.860	1.702.475	2.909.657	1.615.896	2.332.376	1.090.078	670.990	603.100	178.128	411.750	1.192.114	22.014.424
1965	11.137.830	1.875.614	2.976.477	1.641.696	2.177.261	1.175.548	846.609	616.000	228.935	407.596	1.458.467	24.542.033
1966	10.396.299	2.286.399	3.050.708	2.024.552	2.042.354	1.365.898	872.214	675.300	340.418	343.929	1.577.242	24.975.313
1967	9.023.736	3.146.486	2.482.319	2.009.672	1.937.119	1.542.669	919.508	728.800	361.637	366.547	1.648.710	24.167.203
1968	10.820.410	4.085.826	3.106.938	2.075.617	2.225.122	1.660.370	1.150.218	800.700	393.433	418.307	1.839.524	28.576.465
1969	10.205.911	4.674.923	3.604.565	2.459.072	2.182.793	1.595.951	1.326.478	844.300	454.571	451.917	2.228.894	30.029.375
1970	8.283.949	5.289.147	3.842.247	2.750.086	2.098.498	1.854.252	1.159.504	922.000	536.026	473.790	2.483.985	29.693.484
1971	10.671.654	5.810.774	3.982.772	3.010.294	2.198.146	1.817.019	1.346.765	1.142.700	532.358	470.122	2.698.939	33.681.543
1972	11.310.708	6.294.438	3.815.982	3.328.320	2.329.430	1.839.793	1.430.084	1.379.000	695.217	466.917	2.831.910	35.721.799
1973	12.681.513	7.082.757	3.949.065	3.596.179	2.163.941	1.957.994	1.574.820	1.602.000	822.020	454.190	3.274.822	39.159.301
1974	10.072.662	6.551.840	3.099.777	3.462.847	1.936.685	1.772.515	1.524.874	1.846.000	837.414	489.339	3.359.122	34.953.075
1975	8.986.605	6.941.591	3.186.208	2.861.305	1.648.399	1.458.629	1.424.006	1.964.000	814.164	456.167	3.524.166	33.265.240
1976	11.497.391	7.841.447	3.868.089	3.402.715	1.705.506	1.590.677	1.640.112	2.025.000	866.240	456.216	3.639.530	38.532.923
1977	12.702.782	8.514.522	4.104.216	3.507.881	1.714.240	1.583.917	1.775.445	2.080.000	1.129.700	452.592	3.553.316	41.118.611
1978	12.891.787	9.269.853	4.186.634	3.507.930	1.607.467	1.656.666	1.818.999	2.034.000	1.143.831	316.000	3.744.968	42.178.135
1979	11.088.000	10.152.000	4.260.000	4.200.000	1.478.400	1.627.200	1.632.000	2.094.000	1.138.800	432.000	3.876.042	41.978.442
1980	8.819.920	10.922.280	4.000.200	5.086.320	1.430.004	1.968.960	1.397.160	2.112.000	1.208.580	365.640	4.050.464	41.361.528
1981 *	8.463.000	11.394.210	4.015.525	4.420.273	1.216.101	1.543.566	1.207.301	2.067.342	751.598	384.209	4.815.223	40.278.248
Totales	205.668.104	116.110.819	69.465.869	58.233.765	38.110.092	31.229.031	24.853.630	26.680.654	12.665.221	8.321.115	53.798.110	645.136.410

\* Se tomaron cifras reales de enero-septiembre, los restantes meses del año se estimaron.

Fuentes: Depto. Técnico de Comercio Exterior.

Banco Central de Chile.

Revista Carga Útil, editada por la Dirección de Relaciones Públicas del Grupo ENASA-ESPAÑA, 1962-1978.

Monthly Bulletin of Statistics 1979, 1980 y 1981.

CUADRO N° 3

RELACION ENTRE EL PARQUE DE AUTOMOVILES Y POBLACION  
REGISTRO MUNDIAL DE AUTOMOVILES A 1978

(Principales países)

PAISES	Prom. habitantes por automóviles (1978)	Habitantes (000)	Enero I, 1978 (Unidades)
<b>AMERICA DEL NORTE</b>			
Estados Unidos	2	216.820	114.113.000
Canadá	2	23.444	9.841.000
<b>EUROPA OCCIDENTAL</b>			
República Federal Alemana	3	61.400	20.377.174
Francia	3	53.080	16.990.000
Italia	3	56.450	16.371.153
Bélgica	3	9.830	2.871.332
Suecia	3	8.260	2.857.140
Holanda	4	13.850	3.950.000
Inglaterra	4	55.850	14.400.000
España	6	36.350	5.944.942
Grecia	15	9.170	618.617
<b>EUROPA ORIENTAL</b>			
República Democrática Alemana	7	16.770	2.236.702
Checoslovaquia	9	15.030	1.692.345
Yugoslavia	11	21.720	1.923.904
Hungría	14	10.650	744.685
Polonia	27	34.700	1.290.000
U.R.S.S.	39	258.700	6.644.000
<b>A F R I C A</b>			
Libia	6	2.430	386.043
Zambia	51	5.350	104.503
Marruecos	53	18.240	325.998
Argelia	80	17.910	223.861
Mozambique	89	9.680	107.900
Nigeria	188	66.630	355.032
Zaire	273	26.380	96.685
Uganda	380	12.350	32.664

PAISES	Prom. habitantes por automóviles (1978)	Habitantes (000)	Enero I, 1978 (Unidades)
<b>EL CARIBE</b>			
Islas Vírgenes (EE.UU.)	3	100	33.500
Bermuda	4	54	13.158
Antillas Holandesas	5	240	49.700
Puerto Rico	5	3.337	698.643
Bahamas	6	220	37.947
Guadalupe	7	335	45.700
Barbados	10	250	23.830
Trinidad y Tobago	10	1.100	112.278
Haití	226	4.750	21.000
<b>CERCANO ORIENTE</b>			
Emiratos Arabes Unidos	3	240	86.729
Kuwait	4	1.130	273.915
Chipre	9	690	74.148
Israel	12	3.610	312.717
Líbano	13	3.060	229.945
Arabia Saudita	25	9.520	376.415
Irán	46	33.590	728.125
Jordania	52	2.780	53.348
Turquía	80	42.130	536.155
Siria	140	7.840	57.399
Egipto	144	38.740	269.623
<b>EL PACIFICO</b>			
Australia	3	14.070	5.604.000
Nueva Zelanda	3	3.110	1.229.667
<b>EXTREMO ORIENTE</b>			
Japón	6	113.860	19.825.712
Singapur	17	2.310	135.804
Malasia	25	12.600	503.218
Hong Kong	34	4.440	131.710
Taiwán	54	16.050	294.818
Filipinas	104	45.030	431.010
Tailandia	129	44.160	344.000
Corea del Sur	290	36.440	125.613
Pakistán	360	75.280	209.048

PAISES	Prom. habitantes por automóviles (1978)	Habitantes (000)	Enero I, 1978 (Unidades)
Indonesia	323	143.280	443.405
Birmania	927	31.510	34.000
China	18.419	865.680	47.000

#### AMERICA CENTRAL Y DEL SUR

Argentina	10	26.060	2.649.169
Venezuela	11	12.740	1.172.425
Brasil	16	112.240	6.926.866
Uruguay	17	2.810	166.000
Panamá	20	1.770	87.200
México	23	64.590	2.829.100
Guyana	26	810	31.326
Costa Rica	35	2.070	59.877
Chile	37	10.660	288.750
Perú	53	16.580	312.314
Colombia	55	25.050	452.464
Nicaragua	61	2.310	38.000
Guatemala	76	6.440	84.190
El Salvador	80	4.120	53.500
Paraguay	102	2.800	27.500

Fuentes: Departamento Técnico de Comercio Exterior, Banco Central de Chile.  
Revista Censo Mundial de 1978.

Nota: Esta relación en Chile, en la actualidad, alcanza aproximadamente a 26 habitantes por automóvil.

**CUADRO N° 4**  
**PRINCIPALES PAISES IMPORTADORES Y EXPORTADORES**  
**DE VEHICULOS MOTORIZADOS**

(Año 1978)

I M P O R T A D O R E S	E X P O R T A D O R E S					
	Alemania Fed.	Japón	EE.UU.	Canadá	Francia	
% del mercado	21,12	18,22	15,18	11,24	9,85	
Monto en Mil. US\$	16.567.590	14.291.476	11.906.312	8.817.009	7.728.178	
<b>EE.UU.</b>						
% del mercado	22,71					
Monto en Mil. US\$	17.531.571	2.460.936	3.411.907	—	8.275.041	186.533
<b>CANADA</b>						
% del mercado	12,43					
Monto en Mil. US\$	9.598.047	186.130	423.010	8.823.064	—	46.714
<b>ALEMANIA FEDERAL</b>						
% del mercado	6,62					
Monto en Mil. US\$	5.109.204	—	252.190	118.268	1.304	1.463.701
<b>BELGICA</b>						
% del mercado	5,82					
Monto en Mil. US\$	4.495.216	2.305.315	251.291	78.925	2.048	868.466
<b>FRANCIA</b>						
% del mercado	4,98					
Monto en Mil. US\$	3.846.710	1.534.207	238.763	92.202	2.070	—
<b>REINO UNIDO</b>						
% del mercado	4,71					
Monto en Mil. US\$	3.637.919	1.176.641	570.762	102.337	5.587	626.310
<b>HOLANDA</b>						
% del mercado	3,84					
Monto en Mil. US\$	2.962.347	832.817	320.005	42.697	390	555.576
<b>ITALIA</b>						
% del mercado	3,19					
Monto en Mil. US\$	2.464.886	903.180	23.837	17.869	417	957.582
<b>NIGERIA</b>						
% del mercado	2,43					
Monto en Mil. US\$	1.879.002	385.693	434.795	58.575	496	365.500
<b>AUSTRIA</b>						
% del mercado	2,18					
Monto en Mil. US\$	1.685.126	948.486	68.038	14.514	549	214.234
<b>ARABIA SAUDITA</b>						
% del mercado	1,77					
Monto en Mil. US\$	1.367.080	202.651	257.379	363.457	1.795	29.927
<b>SUECIA</b>						
% del mercado	1,72					
Monto en Mil. US\$	1.325.932	594.127	94.833	36.354	6.556	101.453

Fuente: International Financial Statistics, diciembre, 1979.

CUADRO N° 5

PRINCIPALES PAISES PRODUCTORES LATINOAMERICANOS DE VEHICULOS  
(Período 1970 - 1981)

(Unidades salidas de línea)

Año	Brasil	México	Argentina	Venezuela	Colombia	Perú	Chile	Totales
1970	416.040	187.304	219.579	69.976	17.752	14.456	24.591	949.698
1971	516.067	207.506	253.237	79.608	22.904	16.639	23.470	1.119.431
1972	609.470	233.474	268.593	88.674	24.017	23.796	26.228	1.274.252
1973	729.136	262.102	293.742	96.951	26.315	31.741	17.015	1.457.002
1974	858.283	332.370	286.312	118.152	36.195	29.719	13.852	1.674.883
1975	923.155	345.897	240.036	144.301	29.061	34.274	7.596	1.724.320
1976	985.469	303.367	193.517	163.449	36.416	34.314	7.403	1.723.935
1977	1.038.896	321.566	235.356	165.228	37.218	35.620	13.089	1.846.973
1978	1.122.964	334.826	179.862	167.359	37.526	36.000	20.048	1.898.585
1979	1.162.267	408.000	252.000	174.054	48.684	28.160	20.151	2.093.316
1980	1.064.740	427.200	265.800	181.016	51.220	29.300	29.259	2.048.535
1981 *	789.904	548.275	157.839	200.019	43.840	35.263	25.893	1.801.033
Totales	10.216.391	3.911.887	2.845.873	1.648.787	411.148	349.282	228.595	19.611.963

\* Se tomaron cifras reales de enero a septiembre, los restantes meses del año se estimaron.

Fuentes: Estudios Económicos Banque Française et Italienne.  
Embajadas.  
Monthly Bulletin of Statistics 1979 - 1980.

R. Unido	Bélgica	Italia	Suecia	Holanda	España	Brasil	Austria	Yugoslavia	Argentina
5,95	5,58	5,01	2,46	1,15	1,14	0,46	0,40	0,23	0,19
4.667.759	4.374.240	3.928.388	1.926.852	902.483	896.674	359.465	310.302	180.258	146.758
363.359	80.309	262.566	219.764	14.739	21.355	40.638	15.032	1.355	4.910
43.803	3.505	14.412	32.716	407	642	142	3.424	49	—
261.177	1.741.268	631.756	49.038	219.193	135.844	17.623	58.678	17.288	89
401.553	—	161.246	160.479	180.394	27.451	107	3.740	3.556	—
183.151	399.286	622.811	102.825	122.781	460.138	762	3.559	15.740	456
—	356.272	319.348	241.400	88.202	24.917	440	3.692	674	60
154.856	762.531	139.031	99.356	—	19.406	15	6.493	1.807	241
140.164	172.848	—	15.987	56.990	135.328	126	7.837	6.323	253
328.111	15.251	124.264	25.327	7.311	653	50.721	39.799	775	13
43.625	143.603	142.490	53.062	15.119	7.286	14	—	1.297	—
21.940	22.496	18.523	10.243	12.043	615	702	803	16	—
154.781	72.469	44.253	—	53.279	2.823	698	4.779	197	409

CUADRO N° 6  
 PRODUCCION NACIONAL DE VEHICULOS MOTORIZADOS  
 (Período 1962 a 1981)

Año	Nº Terminales automotrices	Unidades producidas	Nº de marcas	Nº de modelos	% Integración nacional	Promedio aproximado Nº modelo x Ind.	Promedio aproximado de vehículos x Ind.
1962	19	6.597	18	27	—	1,4	347
1963	14	7.939	16	22	30	1,6	567
1964	17	7.725	18	25	36,6	1,5	454
1965	18	8.498	19	28	41,4	1,6	472
1966	9	7.048	8	12	50	1,3	783
1967	11	13.013	10	17	55	1,6	1.183
1968	13	18.042	11	18	57,94	1,4	1.388
1969	11	22.069	11	19	57,94	1,7	2.006
1970	9	24.591	11	20	57,94	2,2	2.732
1971	9	23.129	10	14	70,22	1,6	2.569
1972	8	26.228	8	12	70,22	1,5	3.279
1973	7	17.015	7	11	70,22	1,6	2.430
1974	6	13.852	8	16	70,22	2,7	2.309
1975	5	7.596	6	14	70,22	2,8	1.519
1976	4	7.403	5	12	35	3,0	1.851
1977	4	13.089	5	15	40	3,8	3.272
1978	4	20.048	5	17	45	4,3	5.012
1979	4	20.151	5	23	30	5,8	5.038
1980	4	29.259	5	23	30	5,8	7.315
1981	4	25.893	5	23	30	5,8	6.473

Fuentes: Departamento Técnico de Comercio Exterior, Banco Central de Chile.  
 Comisión Automotriz de la Corporación de Fomento de la Producción.

CUADRO N° 7

MARCAS Y MODELOS PRODUCIDOS POR LOS TERMINALES AUTOMOTRICES

Período 1962 - 1981)  
(Vehículos salidos de línea)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
<i>CHILE MOTORES</i>									
Aut. Studebaker Lark	432	308	216						
Aut. Ford Falcon					406	792	840		
S. Wagon Hillman Husky			204	96					
Jeep International		48	48						
Camioneta International	100	268	308	216					
Camioneta Studebaker		72							
Camioneta Ford F-100		274		312	792	408	456		
<b>TOTALES</b>	<b>532</b>	<b>970</b>	<b>776</b>	<b>624</b>	<b>1.198</b>	<b>1.200</b>	<b>1.296</b>		
<i>IMC O D A</i>									
Furgón Skoda Combi		34	60	302	40	110	60	120	120
<b>TOTALES</b>		<b>34</b>	<b>60</b>	<b>302</b>	<b>40</b>	<b>110</b>	<b>60</b>	<b>120</b>	<b>120</b>
<i>BRITISH LEYLAND AUT. DE CHILE</i>									
Aut. Chevrolet Chevy II		48	96	48					
Aut. Austin Morris Mini			108	180		352	879	1.091	1.956
Aut. M.G. I.300									
Furgón Austin y Morris Mini		498	144	216					
Camioneta Austin	100	120							
Camioneta Chevrolet C1434	50	36	72	72					
<b>TOTALES</b>	<b>150</b>	<b>702</b>	<b>420</b>	<b>516</b>		<b>352</b>	<b>879</b>	<b>1.091</b>	<b>1.956</b>
<i>F E D E R I C</i>									
Aut. NSU Prinz 1000	562	338	387	480		100	1.050		
<b>TOTALES</b>	<b>562</b>	<b>338</b>	<b>387</b>	<b>480</b>		<b>100</b>	<b>1.050</b>		
<i>RENAULT CHILE</i>									
Aut. Rambler Classic			48	96					
Aut. Renault 4-L			200	350			57	1.117	
<b>TOTALES</b>			<b>248</b>	<b>446</b>			<b>57</b>	<b>1.117</b>	



	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
<i>AUTOMOTORES</i>									
<i>SAN CRISTOBAL</i>									
Aut. Peugeot 404		156	288	228	456	1.116	2.232	3.456	
<b>TOTALES</b>		156	288	228	456	1.116	2.232	3.456	
<i>FORD MOTOR</i>									
Aut. Ford Falcon						792		140	1.228
Camioneta Ford F-100								378	558
Camión Ford F-350							576	600	409
Camión Ford F-600					600	1.260	1.059	1.670	804
<b>TOTALES</b>					600	2.052	1.635	2.788	2.999
<i>NISSAU MOTOR</i>									
Aut. Datsun Blue-Bird	78		253	192			420	1.062	1.042
Camioneta Datsun L-320 UP	36		324	444					
<b>TOTALES</b>	114		577	636			420	1.062	1.042
<i>FORD CASABLANCA</i>									
Camión Fiat 619									
Camión Fiat 673									
Camión Fiat 697									
Camión Pegaso 1065									
Camión Pegaso 2020									
<b>TOTALES</b>									
<i>AUTOMOT. ARICA S.A.</i>									
Aut. Citroën AZAM	2.197	1.813	1.533	1.347	720	1.620	1.980	2.036	934
Aut. Citroën AZU				3	630	315	855	1.260	855
Aut. Citroën AX-H									1.260
Aut. Citroën AMI-8									
Aut. Citroën CX-2000									
Aut. Citroën CX-2400									
Aut. Citroën GS									
Furgón Citroën AK									525
Aut. Citroën GSA									
<b>TOTALES</b>	2.197	1.813	1.533	1.350	1.350	1.935	2.835	3.296	3.574
<i>TECNA</i>									
Aut. Chevy II	48	120		120					
Aut. Vauxhall Victor		144	216	144	192				
Aut. Acadian Beaumont						480	30	345	
<b>TOTALES</b>	48	264	216	264	192	480	30	345	



	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
<b>Furgón Fiat 147-Fiorino</b>									
Aut. Fiat 147 GLS									
Aut. Fiat 600	281	576	264	600	960	720	3.540	4.750	3.187
Aut. Fiat 1.100	407	960	336	360					
Aut. Fiat 1.500					648	720	648	1.317	167
Aut. Fiat 125-B									2.280
Aut. Fiat 125-F									
Aut. Fiat 147-GL									
Aut. Fiat 132									
Aut. Fiat 138 Ritmo									
<b>TOTALES</b>	<b>688</b>	<b>1.536</b>	<b>600</b>	<b>960</b>	<b>1.608</b>	<b>1.440</b>	<b>4.188</b>	<b>6.067</b>	<b>5.634</b>
<b>NUN Y GERMAN</b>									
Aut. Chevrolet Chevy II	168								
Aut. Chevrolet Corvair	25								
Aut. Simca 1.000	140	744	940	710	1.004	1.996		393	602
Aut. Dodge Dart						552	1.080	654	733
<b>TOTALES</b>	<b>333</b>	<b>744</b>	<b>940</b>	<b>710</b>	<b>1.004</b>	<b>2.548</b>	<b>1.080</b>	<b>1.047</b>	<b>1.335</b>
<b>AUTOMOTORA FRANCO - CHILENA</b>									
Aut. Peugeot 505 GR									
Aut. Peugeot 305 SR									
Aut. Peugeot 504-XM7									
Aut. Peugeot 504-D									
Aut. Peugeot 504-2000 SE									
Aut. Peugeot 504-SWF									
Aut. Peugeot 404-B									2.592
Aut. Peugeot 404-D									
Aut. Renault R-4-S									1.643
Aut. Renault R-12									
Aut. Renault R-18 GTS									
Aut. Renault R-18 TL									
Camioneta Peugeot 404									
Aut. Renault R-18 Break									
<b>TOTALES</b>									<b>4.235</b>
<b>G. MOTORS CHILE S.A.</b>									
Aut. Chevy II	72	60	162			960		744	1.560
Aut. Chevette									
Aut. Peugeot 404	30								
Aut. Opel Record	144	390	384	216					
Furgón Opel	48								
Camioneta Chevrolet C-10						720	1.080	936	2.136

1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981 (Ene.-Jun.)	Totales
										1.096	1.096
										1.810	1.810
5.088	4.848	2.405	507	793	487	447	664	392			30.509
											2.063
											3.500
2.737	4.320	1.606	1.945	1.054	577	1.080	481				16.080
					375	1.017	412	68			1.872
						576	4.583	5.946	7.812	1.915	20.832
								830	1.865	953	3.648
									323	1.684	2.007
7.825	9.168	4.011	2.452	1.847	1.439	3.120	6.140	7.236	10.000	7.458	83.417
131	672	24									
131	672	24									
										188	188
								344	1.672	989	3.005
						1.047	2.264	2.346	1.593	576	7.826
									312	384	696
								906	1.951	1.509	4.362
									408	422	830
2.145	1.717	1.562	2.920	1.289	1.292	1.220	1.706	749			17.192
							185	247			432
1.396	2.325	1.650	250	339	1.307	1.803	1.630	510	917	891	14.661
						765	1.066	419			2.250
								380	1.617	1.201	3.198
								65	1.030	1.580	2.675
			60	457	265	276	156				1.095
										100	100
3.541	4.042	3.212	3.230	2.085	2.864	5.111	7.007	5.966	9.500	7.836	58.510
											3.558
						24	1.776	3.118	5.205	5.229	15.352
											30
											1.134
											48
1.500				192	600	1.428	1.644	1.536	1.377	960	14.109





	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
<i>GUELFAND</i>									
Aut. Isaria	60								
Aut. Isard	10								
Aut. Lancia	10								
<b>TOTALES</b>	<b>80</b>								
<i>CIA. ANGLO CHILENA</i>									
Aut. Morris	6								
Camioneta Morris	216								
<b>TOTALES</b>	<b>222</b>								
<i>J. H. SPENCE</i>									
Aut. Chevrolet									
Corvair	5								
<b>TOTALES</b>	<b>5</b>								
<i>ARICA MOTORS</i>									
St. Wagon Suzuligth	150								
Furgón Suzuligth	88								
<b>TOTALES</b>	<b>238</b>								
<i>TOTALES GENERALES</i>	<i>1962</i>	<i>1963</i>	<i>1964</i>	<i>1965</i>	<i>1966</i>	<i>1967</i>	<i>1968</i>	<i>1969</i>	<i>1970</i>
Automóviles	5.170	6.089	6.283	6.126	5.016	10.515	13.611	18.365	20.039
Jeeps	189	186	126	66	—	—	—	—	—
Furgones	136	532	204	518	40	110	60	120	645
Camionetas	1.102	902	1.112	1.620	1.392	1.128	1.536	1.314	2.694
Camiones	230	—	—	168	600	1.260	2.835	2.270	1.213
<b>TOTAL VEHICULOS</b>	<b>6.827</b>	<b>7.709</b>	<b>7.725</b>	<b>8.498</b>	<b>7.048</b>	<b>13.013</b>	<b>18.042</b>	<b>22.069</b>	<b>24.591</b>

Fuente: Departamento Técnico de Comercio Exterior, Banco Central de Chile.  
Comisión Automotriz de la CORFO.

1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981 (Ene.-Jun.)	Totales
											60
											10
											10
											80
											6
											216
											222
											5
											5
											150
											88
											238

1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981 (Ene.-Jun.)	Totales
19.131	21.386	14.015	8.717	4.854	5.031	9.896	17.115	17.531	25.208	12.090	246.189
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	567
1.765	1.986	1.778	2.862	765	771	817	509	484	176	425	14.703
1.500	—	—	60	649	865	1.704	1.800	1.536	3.297	2.387	26.598
733	2.856	1.224	2.213	1.328	736	672	624	600	578	240	20.380
23.129	26.228	17.018	13.852	7.596	7.403	13.089	20.048	20.151	29.259	15.142	308.437

CUADRO N° 8

REGISTROS DE IMPORTACION EMITIDOS DE VEHICULOS MOTORIZADOS  
(Período 1975 a 1981)

	CANTIDADES (Unidades)								
	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1975	1976
<b>Automóviles</b>	<b>808</b>	<b>14.879</b>	<b>34.900</b>	<b>11.405</b>	<b>33.577</b>	<b>51.615</b>	<b>79.522</b>	<b>3.589</b>	<b>3.287</b>
Taxis	(687)	(34)	(1.042)	(4.888)	(3.387)	(325)	(1.450)	3.348	5.882
Menos 850 cc.					(21.080)	(33.387)	(38.759)	4.959	3.281
	(121)	(14.845)	(33.858)	(6.517)					
Más 850 cc.					(9.110)	(17.903)	(39.313)		
<b>Ambulancias, mortuorios y celulares</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>257</b>	<b>262</b>	<b>68</b>	<b>71</b>	<b>278</b>	<b>4.762</b>	<b>7.407</b>
<b>Vehículos c/tracción a las 4 ruedas</b>	<b>67</b>	<b>168</b>	<b>530</b>	<b>792</b>	<b>1.180</b>	<b>1.732</b>	<b>2.077</b>	<b>7.463</b>	<b>5.357</b>
Menos 850 cc.					(366)	(576)	(1.119)		
	(67)	(168)	(530)	(792)				7.463	5.357
Más 850 cc.					(814)	(1.156)	(958)		
<b>Furgones</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>117</b>	<b>8.960</b>	<b>19.420</b>	<b>27.056</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
Menos 850 cc.					(8.592)	(18.675)	(25.266)		
	—	—	—	(117)				—	—
Más 850 cc.					(368)	(745)	(1.790)		
<b>Chassis p/buses</b>	<b>3</b>	<b>707</b>	<b>694</b>	<b>780</b>	<b>603</b>	<b>788</b>	<b>495</b>	<b>—</b>	<b>12.871</b>
<b>Camionetas</b>	<b>485</b>	<b>1.323</b>	<b>5.269</b>	<b>2.930</b>	<b>6.485</b>	<b>8.190</b>	<b>10.363</b>	<b>3.918</b>	<b>4.460</b>
Menos 850 cc.					(2.472)	(4.142)	(3.864)		
	(485)	(1.323)	(5.269)	(2.930)				3.918	4.460
Más 850 cc.					(4.013)	(4.048)	(6.499)		
<b>Buses</b>	<b>279</b>	<b>258</b>	<b>205</b>	<b>1.533</b>	<b>1.957</b>	<b>1.018</b>	<b>1.190</b>	<b>29.749</b>	<b>47.287</b>
<b>Chassis cabina para camiones</b>	<b>334</b>	<b>555</b>	<b>1.273</b>	<b>1.105</b>	<b>2.145</b>	<b>5.584</b>	<b>4.927</b>	<b>15.669</b>	<b>16.577</b>
<b>Camiones</b>	<b>80</b>	<b>40</b>	<b>316</b>	<b>135</b>	<b>622</b>	<b>2.175</b>	<b>2.932</b>	<b>70.000</b>	<b>55.000</b>
<b>Tractocamiones</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>258</b>	<b>455</b>	<b>862</b>	<b>1.053</b>	<b>716</b>	<b>31.250</b>	<b>30.000</b>
<b>Vehículos especiales para fines específicos</b>	<b>96</b>	<b>48</b>	<b>79</b>	<b>87</b>	<b>105</b>	<b>151</b>	<b>170</b>	<b>57.292</b>	<b>60.417</b>
<b>TOTALES</b>	<b>2.205</b>	<b>18.015</b>	<b>43.781</b>	<b>19.601</b>	<b>56.564</b>	<b>91.797</b>	<b>129.726</b>	<b>14.059</b>	<b>5.096</b>

Fuente: Departamento Técnico de Comercio Exterior, Banco Central de Chile.

Nota: 1 Están incluidos camiones de la Gran Minería, cuyo valor unitario es US\$ 900.000, aproximadamente.

PRECIOS MEDIOS (CIF. US\$)					MONTOS (MILLONES US\$)						
1977	1978	1979	1980	1981	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
3.009	3.288	3.315	3.733	4.489	2,9	48,9	105	37,5	111,3	192,7	356,4
2.495	3.437	3.395	4.000	4.069	(2,3)	(0,2)	(2,6)	(16,8)	(11,5)	(1,3)	(5,9)
3.024	3.176	2.922	3.471	4.224	(0,6)	(48,7)	(102,4)	(20,7)	(61,6)	(115,9)	(163,1)
		4.193	4.217	4.767					(38,2)	(75,5)	(187,4)
6.226	7.252	8.824	9.859	12.590	0,1	0,2	1,6	1,9	0,6	0,7	3,5
4.151	5.303	5.763	5.658	6.596	0,5	0,9	2,2	4,2	6,8	9,8	13,7
		3.279	3.819	4.111				(4,2)	(1,2)	(2,2)	(4,6)
4.151	5.303				(0,5)	(0,9)	(2,2)				
		6.880	6.574	9.499					(5,6)	(7,6)	(9,1)
—	3.419	2.701	3.306	3.511				0,4	24,2	64,2	95
		2.619	3.250	3.495					(22,5)	(60,7)	(88,3)
—	3.419							0,4			
		4.620	4.698	3.743					(1,7)	(3,5)	(6,7)
14.121	13.333	8.955	12.310	17.778	—	9,1	9,8	10,4	5,4	9,7	8,8
3.777	3.993	3.454	3.797	4.236	1,9	5,9	19,9	11,7	22,4	31,1	43,9
		2.387	3.114	2.717					(11,7)	(5,9)	(12,9)
3.777	3.993				(1,9)	(5,9)	(19,9)				
		4.112	4.496	5.139					(16,5)	(18,2)	(33,4)
64.878	42.922	37.660	43.320	38.151	8,3	12,9	13,3	65,8	73,7	44,1	45,4
13.119	17.557	23.077	21.132	20.702	5,2	9,2	16,7	19,4	49,5	118	102
17.405	165.926 1	31.350	29.563	26.023	5,6	2,2	5,5	22,4	19,5	64,3	76,3
23.643	30.769	37.471	36.847	35.335	1	0,3	6,1	14	32,3	38,8	25,3
67.089	71.264	86.667	60.265	92.941	5,5	2,9	5,3	6,2	9,1	9,1	15,8
4.235	9.892	6.273	6.346	6.058	31	91,8	185,4	193,9	354,8	582,5	786,1

CUADRO N° 9

ESPECIFICACIONES Y PRECIO DE VENTA DE ALGUNOS AUTOMOVILES  
QUE SE ENCUENTRAN EN EL MERCADO CHILENO

Marca	Modelo	Año	Cilindrada c.c.	Consumo (Km/Lit)	Tipo gasolina	Peso (Kg)	País origen	Precio venta contado (US\$)	Costo recorrer 100 Km US\$ 1
Zastava	750 LC	1981	767	18	C	605	Yugoslavia	4.850	2,82
Subaru	600 SDX	1981	544	22	C	565	Japón	5.287	2,31
Daihatsu	Max Cuore	1981	550	22	E	587	Japón	5.420	2,42
Citroën	2 CV6	1981	602	18	E	620	Francia	5.332	2,95
Suzuki	C x G	1981	797	18	C	625	Japón	5.974	2,82
Austin	850-SDL	1981	848	16	E	617	Inglaterra	6.250	3,32
Citroën	Visa Club	1981	852	18	E	735	Francia	6.985	2,95
Renault	5	1981	845	18	C	700	Francia	7.500	2,82
Daihatsu	Charade	1981	840	16	E	695	Japón	6.990	3,32
Fiat	147 GL	1981	1.049	14	C	800	Chile	7.812	3,62
Chevrolet	Chevette (2 p)	1981	1.398	14	E	850	Chile	8.850	3,79
Hyundai	Pony STD	1981	1.238	12	E	870	Corea del Sur	9.615	4,42
Chevrolet	Chevette (4 p)	1981	1.398	14	E	875	Chile	9.530	3,79
Datsun	120 A Coupé	1981	1.192	18	E	780	Japón	10.980	2,95
Honda	Accord	1981	1.600	11	E	905	Japón	13.718	4,82
Mazda	323	1981	1.272	14	E	800	Japón	11.360	3,79
Citroën	GSA	1981	1.300	14	E	810	Francia	11.500	3,79
Datsun	150	1981	1.497	16	E	820	Japón	11.290	3,32
Peugeot	305 SR	1981	1.500	12	C	1.220	Chile	12.470	4,23

Marca	Modelo	Año	Cilindrada c.c.	Consumo (Km/Lt)	Tipo gasolina	Peso (Kg)	País origen	Precio venta contado (US\$)	Costo recorrer 100 Km US\$ <sup>1</sup>
Ford	Corcel II L	1981	1.555	11	C	900	Brasil	10.450	4,61
Datsun	160 J	1981	1.595	14	E	905	Japón	13.290	3,79
Datsun	160 J Sedán	1981	1.595	14	E	910	Japón	13.600	3,79
Mazda	626	1981	1.800	11	E	1.100	Japón	14.359	4,82
Peugeot	504-2000 SE	1981	1.989	10	E	1.160	Chile	14.400	5,31
Datsun	180-B Coupé	1981	1.770	13	E	1.015	Japón	13.980	4,08
Renault	18 GTS	1981	1.778	12	E	1.150	Chile	13.394	4,42
Toyota	Corolla/Liftback	1981	1.600	14	E	1.420	Japón	11.600	3,79
Toyota	Celica/Liftback	1981	2.000	12	E	1.460	Japón	15.900	4,42
Chevrolet	Opala Gama	1981	2.474	10	C	1.450	Brasil	11.500	5,08
Toyota	Corona Sedán	1981	2.000	12	E	1.450	Japón	14.100	4,42
Fiat	132-2000	1981	1.995	13	E	1.467	Chile	14.038	4,08
Mazda	929-L	1981	1.970	11	E	1.150	Japón	15.740	4,82
Datsun	200 L	1981	1.998	13	E	1.185	Japón	17.990	4,08
Dodge	Aspen	1981	3.828	8	E	1.440	U.S.A.	17.000	6,63
Citroën	CX 2400	1981	2.400	10	E	1.320	Chile	16.153	5,30

1 Se utilizó un precio de US\$ 0,53 por litro de gasolina especial y US\$ 0,50 para la corriente (81 octavos).

Fuente: Diario "El Mercurio", 1980.  
Firmas Importadoras.

CUADRO N° 10

VALORES DE AUTOMOVILES IMPORTADOS

(Cifras en US\$)

Automóviles con motor hasta 850 cc.

Marca	Modelo	Año	FOB	Flete	Seguro	CIF	Derecho aduana	IVA	Gastos <sup>1</sup> desaduanamiento	Valor nacionalizado	Valor venta público	País de origen
Daihatsu	Max Cuore	1980	1.892	462	16	2.370	237	521	36	3.164	4.950	Japón
		1981	2.590	607	21	3.218	322	708	48	4.296	5.420	Japón
Daihatsu	Charade	1980	2.571	566	21	3.158	316	695	47	4.216	6.290	Japón
		1981	3.226	706	26	3.958	396	871	59	5.284	6.990	Japón
Suzuki	Cervo	1980	2.037	410	46	2.493	249	548	37	3.327	5.520	Japón
		1981	2.425	508	46	2.979	298	655	45	3.977	5.974	Japón
Suzuki	Fronte	1980	1.599	462	38	2.099	210	462	32	2.803	4.530	Japón
	2 puertas	1981	2.032	573	44	2.649	265	583	40	3.537	4.831	Japón
Citroën	Visa Club	1980	3.476	481	82	4.039	404	889	61	5.393	6.795	Francia
		1981	3.382	563	82	4.027	403	886	60	5.376	6.985	Francia
Citroën	2 CV6	1980	2.528	517	63	3.108	311	684	47	4.150	5.100	Francia
		1981	2.444	605	62	3.111	311	684	47	4.153	5.332	Francia
Renault	R - 5	1980	3.422	478	82	3.982	398	876	60	5.316	7.100	Francia
	2 puertas	1981	3.420	511	94	4.025	403	886	60	5.374	7.500	Francia
Subaru	SDX	1980	1.784	560	25	2.369	237	521	36	3.163	4.903	Japón
		1981	1.814	659	32	2.505	251	551	38	3.345	5.287	Japón
Austin	Mini 850	1980	2.900	460	70	3.430	343	755	51	4.579	6.100	Inglaterra
		1981	3.160	515	74	3.749	375	825	56	5.005	6.250	Inglaterra

1 Estos gastos se calcularon en base a un promedio de una operación "normal", el que se estimó en 1,5% del valor ex-aduana de cada vehículo. Este porcentaje medio se obtuvo considerando que el automóvil se internó vía Valparaíso.

Fuente: Departamento Técnico de Comercio Exterior, Banco Central de Chile.

CUADRO N° 11

VALORES DE AUTOMOVILES IMPORTADOS

(Cifras en US\$)

Automóviles con motor de más de 850 cc.

Marca	Modelo	Año	FOB	Flete	Seguro	CIF	Derecho aduana	IVA	Gastos desaduanamiento	Valor nacionalizado	Valor venta público
Honda	Accord	1980	3.350	795	28	4.173	3.338	1.502	63	9.076	13.420
		1981	3.823	922	28	4.773	3.341	1.623	72	9.809	13.718
Ford	II LDO	1980	2.915	622	94	3.631	2.904	1.307	54	7.896	10.850
		1981	2.846	705	98	3.649	2.554	1.241	55	7.499	10.450
Zastava	1.160	1980	1.975	500	75	2.550	2.040	918	38	5.546	7.500
		1981	1.975	639	75	2.689	1.882	914	40	5.525	7.990
Chevrolet	Opala Gama	1980	3.470	570	100	4.140	3.312	1.490	62	9.004	10.700
		1981	3.637	412	57	4.106	2.874	1.396	62	8.438	11.500
Chevrolet	Malibú	1980	5.200	1.053	253	6.506	5.205	2.342	98	14.151 <sup>1</sup>	21.950
		1981	6.390	1.558	26	7.974	5.582	2.711	120	16.387 <sup>1</sup>	24.950
Mazda	929 L Habato	1980	3.852	1.034	71	4.957	3.966	1.784	74	10.781	15.900
		1981	4.019	1.274	81	5.374	3.761	1.827	81	11.043	15.740
Mazda	Sedán 1800	1980	3.079	690	88	3.857	3.086	1.389	58	8.390	15.000
		1981	3.608	724	102	4.434	3.104	1.508	67	9.113	14.930
Datsun	160-J Sedán	1980	2.810	700	55	3.565	2.852	1.283	53	7.753	11.890
		1981	3.506	730	75	4.311	3.018	1.466	65	8.860	12.290
Toyota	Corona Sedán	1980	3.584	764	45	4.393	3.514	1.581	66	9.554	12.500
		1981	4.224	800	59	5.083	3.558	1.728	76	10.445	14.100
Toyota	Corolla Sedán	1980	3.145	692	42	3.879	3.103	1.196	58	8.236	11.400
		1981	3.476	897	54	4.427	3.099	1.505	66	9.097	11.600

1 A este valor hay que agregarle el impuesto al consumo, que es de un 85% en la actualidad, el cual se aplica sobre la diferencia entre el costo final del automóvil (valor ex-fábrica x 3.4) y los US\$ 13.692. (Cifra fijada Servicio Impuestos Internos).

Fuente: Departamento Técnico de Comercio Exterior, Banco Central de Chile.



CUADRO N° 13

PARQUE DE VEHICULOS MOTORIZADOS  
Año 1980 (Unidades)

Región	Automóviles	Taxis	Camionetas	Camiones	Microbuses	Taxibuses/Kleinbus	Total
Primera Región	15.092	2.979	2.926	832	426	207	22.462
Segunda Región	8.713	1.029	4.158	3.075	496	236	17.707
Tercera Región	4.073	338	1.767	2.267	237	135	8.817
Cuarta Región	6.922	836	3.224	2.539	449	63	14.033
Quinta Región	43.533	1.942	13.104	7.751	2.582	368	69.280
Sexta Región	12.707	952	5.336	4.139	872	374	24.380
Séptima Región	12.863	855	5.811	4.878	701	147	25.255
Octava Región	28.539	993	9.265	7.230	1.515	719	48.261
Novena Región	9.256	325	4.087	3.473	479	109	17.729
Décima Región	15.586	1.101	6.436	5.552	793	142	29.610
Undécima Región	364	50	219	165	9	8	815
Duodécima Región	10.616	1.071	4.102	1.700	198	132	17.819
Area Metropolitana	181.818	22.835	31.333	18.104	6.659	1.637	262.386
<b>Totales generales</b>	<b>350.082</b>	<b>35.306</b>	<b>91.768</b>	<b>61.705</b>	<b>15.416</b>	<b>4.277</b>	<b>558.554</b>

Fuentes: Departamento Técnico de Comercio Exterior.  
Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.  
Unidad de Informática.

CUADRO N° 14

PERSONAS EMPLEADAS EN LAS TERMINALES AUTOMOTRICES  
(Período 1976 a 1980)

		Fiat Chile S.A.	Automotores F./Chilena	Automotriz Arica S.A.	G. M. Chile S.A.	Total
1980	Obreros	405	349	65	484	1.303
	Empleados	361	182	62	166	771
		<u>766</u>	<u>531</u>	<u>127</u>	<u>650</u>	<u>2.074</u>
1979	Obreros	405	324	326	206	1.261
	Empleados	416	210	174	175	975
		<u>821</u>	<u>534</u>	<u>500</u>	<u>381</u>	<u>2.236</u>
1978	Obreros	466	340	522	185	1.513
	Empleados	390	227	278	165	1.060
		<u>856</u>	<u>567</u>	<u>800</u>	<u>350</u>	<u>2.573</u>
1977	Obreros	304	313	800	111	1.528
	Empleados	320	212	620	152	1.304
		<u>624</u>	<u>525</u>	<u>1.420</u>	<u>263</u>	<u>2.832</u>
1976	Obreros	225	219	900	111	1.455
	Empleados	296	278	700	159	1.333
		<u>521</u>	<u>397</u>	<u>1.600</u>	<u>270</u>	<u>2.788</u>

Fuente: Departamento Personal terminales automotrices.

CUADRO N° 15

INDICADORES FINANCIEROS - BALANCE DICIEMBRE 1978  
(En miles de pesos)

Cuenta e indicador	Relación	Fiat Chile S.A.	Automotores F./Chilena S.A.	General Motors Chile S.A.	Automotriz Arica S.A.
Activo circulante	1	375.956	314.229	299.449	265.508
Inventarios	2	199.711	199.837	139.166	134.395
Pasivo circulante	3	203.734	297.665	324.239	172.752
Pasivo largo plazo	4	120.152	19.504	68.741	38.826
Patrimonio	5	238.464	166.084	92.237	232.550
Utilidad neta	6	9.752	19.998	15.627	37.855
Ventas	7	454.806	568.113	1.119.345	325.908
Activo Total	8	562.350	483.253	300.743	444.128
Índice promedio liquidez	1/3	1,85	1,06	0,92	1,54
Prueba ácida	1—2/3	0,87	0,38	0,49	0,76
Rotación capital de trabajo	7/1—3	2,64	34,30	45,18	3,51
Razón de la deuda	3 + 4/8	0,58	0,66	1,31	0,48
Deuda a largo plazo	4/4 + 5	0,34	0,11	0,43	0,14
Margen utilidad neta	6/7	0,02	0,04	0,01	0,12
Retorno del capital propio	6/5	0,04	0,12	0,17	0,16

Fuente: Balance General de las empresas terminales, diciembre de 1978.

CUADRO N° 16

INDICADORES FINANCIEROS - BALANCE DICIEMBRE 1979  
(En miles de pesos)

Cuenta e indicador	Relación	Fiat Chile S.A.	Automotores F./Chilena S.A.	General Motors Chile S.A.	Automotriz Arica S.A.
Activo circulante	1	1.832.606	967.143	595.155	632.961
Inventarios	2	712.042	675.064	376.917	345.267
Pasivo circulante	3	1.327.924	902.915	364.139	441.585
Pasivo largo plazo	4	341.302	23.780	51.238	126.316
Patrimonio	5	523.371	338.563	280.718	402.736
Utilidad neta	6	37.342	12.868	193.368	87.837
Ventas	7	2.190.862	1.633.070	3.285.949	639.917
Activo Total	8	2.192.597	1.265.258	696.095	970.637
Índice promedio liquidez	1/3	1,38	1,07	1,63	1,43
Prueba ácida	1—2/3	0,84	0,32	0,60	0,65
Rotación capital de trabajo	7/1—3	4,34	25,43	14,22	3,34
Razón de la deuda	3 + 4/8	0,76	0,73	0,60	0,59
Deuda a largo plazo	4/4 + 5	0,39	0,07	0,15	0,24
Margen utilidad neta	6/7	0,02	0,01	0,06	0,14
Retorno del capital propio	6/5	0,07	0,04	0,69	0,22

Fuente: Balance General de las empresas terminales, diciembre de 1979.

CUADRO N° 17

INDICADORES FINANCIEROS - BALANCE DICIEMBRE 1980  
(En miles de pesos)

Cuenta e indicador	Relación	Fiat Chile S.A.	Automotores F./Chilena S.A.	General Motors Chile S.A.	Automotriz Arica S.A.
Activo circulante	1	2.255.481	939.733	797.449	264.182
Inventarios	2	1.083.176	743.778	312.179	71.679
Pasivo circulante	3	1.829.802	752.966	307.708	136.207
Pasivo largo plazo	4	889.023	25.633	80.852	13.438
Patrimonio	5	567.148	454.189	534.403	684.142
Utilidad neta	6	3.706	42.094	302.220	- 197.778
Ventas	7	3.547.174	3.141.622	4.051.055	369.147
Activo total	8	3.285.973	1.232.788	922.963	833.787
Indice promedio liquidez	1/3	1,23	1,25	2,59	1,94
Prueba ácida	1—2/3	0,64	0,26	1,58	1,41
Rotación capital de trabajo	7/1—3	8,33	16,82	8,27	2,88
Razón de la deuda	3 + 4/8	0,83	0,63	0,42	0,18
Deuda a largo plazo	4/4 + 5	0,61	0,05	0,13	0,02
Margen utilidad neta	6/7	0,001	0,01	0,07	- 0,54
Retorno del capital propio	6/5	0,007	0,09	0,57	- 0,29

Fuente: Balance General de las empresas terminales, diciembre de 1980.

CUADRO N° 18

INDUSTRIAS TERMINALES

- |                                    |                              |
|------------------------------------|------------------------------|
| 1. Automotores Franco Chilena S.A. | 3. Automotriz Arica S.A.     |
| 2. Fiat Chile S.A.                 | 4. General Motors Chile S.A. |

INDUSTRIAS AUXILIARES

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| 1. Dinamic Oil                      | 17. Pinturas Baco S.A.I.C.               |
| 2. Andrés Turu V. "A.T.V."          | 18. María Inés Biester Toro              |
| 3. Wobron Chile S.A.                | 19. Fiat Chile S.A.                      |
| 4. Ilam                             | 20. Firestone                            |
| 5. Femsaco                          | 21. Shell Chile                          |
| 6. Rockwell Sta.                    | 22. Pinturas Ceresita S.A.C.             |
| 7. Pernos American Ltd.             | 23. Pinturas Iris S.A.I.C.               |
| 8. Comapla                          | 24. Química Harting                      |
| 9. Acero Cobre Ltda.                | 25. Indura                               |
| 10. Goodyear de Chile S.A.I.C.      | 26. Isafe                                |
| 11. Cormecánica                     | 27. Ind. Euro Capo Tresoldi y Cía. Ltda. |
| 12. Industria Diol                  | 28. Foamtex                              |
| 13. Inmetal                         | 29. Real Química                         |
| 14. Emefre                          | 30. Molikote Chile                       |
| 15. Plásticos Carlos Wolf M.        |  |
| 16. Automotores Franco Chilena S.A. |  |

ANEXO Nº 2

CUADROS ESTADISTICOS DE LAS  
INDUSTRIAS AUXILIARES

**PRODUCCION NACIONAL DE NEUMATICOS DESTINADOS  
A LAS INDUSTRIAS TERMINALES**  
(Período 1962 a 1980)  
(Unidades)

EMPRESA	1962	1963	1964	1965	1966	1967		1968	1969	1970
						GENERAL	INSA			
Automóviles	28.435	33.490	34.557	33.693	27.588	57.833	74.861	101.008	110.215	
Jeep	1.040	1.023	693	363	—	—	—	—	—	
Furgones	748	2.928	1.122	2.849	220	605	330	660	3.548	
Camionetas	6.061	4.961	6.116	8.910	7.656	6.204	8.448	7.227	14.817	
Camiones	—	—	—	1.232	4.620	9.702	21.830	17.479	9.340	
<b>T O T A L</b>	<b>36.284</b>	<b>42.400</b>	<b>42.488</b>	<b>47.047</b>	<b>40.084</b>	<b>74.344</b>	<b>105.469</b>	<b>126.374</b>	<b>137.920</b>	
<b>EMPRESA</b>										
Automóviles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jeep	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Furgones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Camionetas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Camiones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>T O T A L</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>						
<b>TOTALES GENERALES</b>	<b>36.284</b>	<b>42.400</b>	<b>42.488</b>	<b>47.047</b>	<b>40.084</b>	<b>74.344</b>	<b>105.469</b>	<b>126.374</b>	<b>137.920</b>	

Fuentes: Comisión Automotriz CORFO.  
Empresas productoras.

**PRODUCCION NACIONAL DE BATERIAS DESTINADAS  
A LAS INDUSTRIAS TERMINALES**  
(Período 1962 a 1980)  
(Unidades)

EMPRESA	1962	1963	1964	1965	1966	1967		1968	1969	1970
						GENERAL	INSA			
Automóviles	5.428	6.393	6.597	6.432	5.267	11.041	14.292	19.567	21.041	
Jeep	190	195	132	69	—	—	—	—	—	
Furgones	142	559	214	543	42	116	63	126	677	
Camionetas	1.152	947	1.168	1.701	1.462	1.184	1.613	1.380	2.829	
Camiones	—	242	—	176	630	1.323	2.977	2.384	1.274	
<b>TOTALES GENERALES</b>	<b>6.912</b>	<b>8.336</b>	<b>8.111</b>	<b>8.921</b>	<b>7.401</b>	<b>13.664</b>	<b>18.945</b>	<b>23.457</b>	<b>25.821</b>	

Fuentes: Comisión Automotriz CORFO.  
Empresas productoras.

1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	Totales
				CORFO INSA			GOODYEAR			
89.438	99.979	65.525	30.608	18.447	16.602	32.657	56.480	57.852	83.186	1.052.454
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.119
3.548	9.708	10.923	15.741	4.208	2.544	539	1.680	1.597	581	64.077
8.250	—	—	330	3.570	2.855	5.623	5.940	5.069	10.880	112.917
5.644	21.991	9.402	12.172	10.226	3.400	3.105	2.883	2.772	2.670	138.468
106.880	131.678	85.850	58.851	36.451	25.401	41.924	66.983	67.290	97.317	1.371.035
MANESA				FIRESTONE						
15.783	17.644	11.563	17.336	8.250	11.068	21.771	37.653	38.568	55.458	235.094
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1.696	1.797	1.120	1.065	387	6.065
—	—	—	—	—	1.903	3.749	3.960	3.379	7.253	20.244
—	—	—	—	—	2.267	2.070	1.922	1.848	1.780	9.887
15.783	17.644	11.563	17.336	8.250	16.934	29.387	44.655	44.860	64.878	271.290
122.663	149.322	97.413	76.187	44.701	42.335	71.311	111.638	112.150	162.195	1.642.325

1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	Totales
				CORFO INSA			GOODYEAR			
20.088	22.455	14.717	9.153	5.097	5.283	10.391	17.628	18.408	26.468	245.746
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	586
1.853	2.085	1.859	3.005	803	810	858	524	508	185	14.972
1.575	—	—	63	681	908	1.789	1.854	1.613	3.462	25.381
770	2.999	1.282	2.324	1.394	773	706	643	630	607	21.134
24.286	27.539	17.858	14.545	7.975	7.774	13.744	20.649	21.159	30.722	307.819

**PRODUCCION NACIONAL DE DISCOS DE EMBRAGUE DESTINADOS A LAS INDUSTRIAS TERMINALES**  
(Período 1970 a 1980)  
(Unidades)

WOBRON CHILE	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	Totales
Automóviles Citroën	3.049	4.305	4.494	4.290	2.302	1.379	993	1.917	2.348	1.695	679	27.451
Furgones Citroën	525	1.710	1.906	1.770	2.862	765	771	817	509	484	176	12.295
Automóviles Peugeot	2.592	2.145	1.717	1.562	2.920	1.289	1.292	2.543	4.311	4.248	3.264	27.883
Camionetas Peugeot	—	—	—	—	60	457	265	276	156	—	—	1.214
Automóviles Renault	1.643	1.396	2.325	1.650	250	339	1.307	2.568	2.696	929	2.647	17.750
Automóviles Fiat	5.634	7.825	9.168	4.011	2.452	1.847	1.439	3.120	6.140	7.236	10.000	58.872
<b>TOTALES GENERALES</b>	<b>13.443</b>	<b>17.381</b>	<b>19.610</b>	<b>13.283</b>	<b>10.846</b>	<b>6.076</b>	<b>6.067</b>	<b>11.241</b>	<b>16.160</b>	<b>14.592</b>	<b>16.766</b>	<b>145.465</b>

**PRODUCCION NACIONAL DE PRENSAS DE EMBRAGUE DESTINADAS A LAS INDUSTRIAS TERMINALES**  
(Período 1970 a 1980)  
(Unidades)

WOBRON CHILE	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	Totales
Automóviles Citroën	3.120	4.391	4.629	4.376	2.371	1.420	1.023	1.955	2.395	1.715	699	28.094
Furgones Citroën	534	1.761	1.963	1.805	2.948	780	786	842	524	499	181	12.623
Automóviles Peugeot	2.644	2.209	1.751	1.609	3.008	1.302	1.318	2.594	4.440	4.333	3.362	28.570
Camionetas Peugeot	—	—	—	—	61	466	273	284	161	—	—	1.245
Automóviles Renault	2.676	1.438	2.395	1.670	255	346	1.333	2.645	2.777	957	2.726	19.218
Automóviles Fiat	5.747	8.060	9.443	4.131	2.526	1.902	1.468	3.214	6.324	7.453	10.020	60.288
<b>TOTALES GENERALES</b>	<b>14.721</b>	<b>17.859</b>	<b>20.181</b>	<b>13.591</b>	<b>11.169</b>	<b>6.216</b>	<b>6.201</b>	<b>11.534</b>	<b>16.621</b>	<b>14.957</b>	<b>16.988</b>	<b>150.038</b>

Fuentes: Comisión Automotriz CORFO.  
Empresa productora.



PRODUCCION NACIONAL DE CAJAS DE CAMBIO PARA LAS INDUSTRIAS TERMINALES

(Período 1967 a 1980)  
(Unidades)

CORMECANICA	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	Totales
Automóviles Peugeot	1.138	2.276	3.525	2.640	2.188	1.751	1.593	2.978	1.772	1.588	4.433	4.397	4.313	4.349	38.941
Camionetas Peugeot	—	—	—	—	—	—	—	60	457	265	276	156	—	—	1.214
Automóviles Renault	—	—	—	2.676	1.424	2.372	1.683	315	255	1.307	780	2.749	948	935	15.444
<b>TOTALES GENERALES</b>	<b>1.138</b>	<b>2.276</b>	<b>3.525</b>	<b>5.316</b>	<b>3.612</b>	<b>4.123</b>	<b>3.276</b>	<b>3.353</b>	<b>2.484</b>	<b>3.160</b>	<b>5.489</b>	<b>7.302</b>	<b>5.261</b>	<b>5.284</b>	<b>55.599</b>

PRODUCCION NACIONAL DE DIFERENCIALES PARA LAS INDUSTRIAS TERMINALES

(Período 1967 a 1980)  
(Unidades)

CORMECANICA	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	Totales
Automóviles Peugeot	1.138	2.276	3.525	2.640	2.188	1.751	1.593	2.978	1.772	1.588	4.433	4.397	4.313	4.349	38.941
Camionetas Peugeot	—	—	—	—	—	—	—	60	457	265	276	156	—	—	1.214
<b>TOTALES GENERALES</b>	<b>1.138</b>	<b>2.276</b>	<b>3.525</b>	<b>2.640</b>	<b>2.188</b>	<b>1.751</b>	<b>1.593</b>	<b>3.038</b>	<b>2.229</b>	<b>1.853</b>	<b>4.709</b>	<b>4.553</b>	<b>4.313</b>	<b>4.349</b>	<b>40.155</b>

Fuentes: Comisión Automotriz CORFO.  
Empresa productora.

## TITULOS PUBLICADOS DE LA SERIE DE ESTUDIOS ECONOMICOS

<i>Nº</i>	<i>Título</i>	<i>Autor(es)</i>
1.	Incidencia de la inflación externa en el índice de precios al consumidor en Chile	Wally Meza San Martín
2.	Algunas reflexiones acerca del proceso de apertura financiera en Chile	Francisco Rosende R.
3.	El patrón de fijación cambiaria: una aproximación empírica	Hugo Albornoz P.
4.	Algunos antecedentes básicos sobre la evolución de las importaciones de bienes de capital durante el período 1977-1980	Juan C. Corral y Wally Meza San Martín
5.	Evolución de la política cambiaria en el período 1973-1980	Wally Meza San Martín
6.	Elementos acerca de la determinación del tipo de cambio efectivo	Francisco Rosende R.
7.	Empleo generado por las exportaciones: Chile 1973-1979	Verónica Urzúa T.
8.	Política monetaria y tasas de interés: una aproximación empírica	Roberto Toso C.
9.	Evolución de la actividad textil, período 1969-1980	Manuel Torres Aguirre
10.	El mercado del azúcar	Guillermo Jorquera Figueroa
11.	Números índices de comercio exterior: metodología utilizada para la elaboración de los índices de valor unitario y cuántum de importaciones y exportaciones	Wally Meza San Martín y Francisco Pizarro B.
12.	Antecedentes sobre la evolución de la industria automotriz	Carlos Godoy Vera