

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/La-periferia-sigue-financiando-el-centro>

La periferia sigue financiando el centro

- Reflexions et travaux -

Date de mise en ligne : mercredi 12 février 2014

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Presentamos algunas consideraciones sobre los impactos de las Inversiones Extranjeras Directas, las Remesas de Lucros y Dividendos al Exterior y las Importaciones de empresas transnacionales en las economías periféricas en tiempos de crisis. Se toma como ejemplo el caso de la industria automotora de Brasil en los años recientes. La experiencia demuestra, además, la postura de un gobierno que no llegó a identificar la raíz del problema del subdesarrollo y, pese a los inmensos e innegables avances alcanzados en el tema social, mantiene una política económica errática, a nombre de un desarrollo dependiente y asociado.

Hace años, el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) y otras instituciones públicas son los principales financiadores del sector automotor en el país. El Estado paga para que las poderosas empresas se implanten y se expandan. Al mismo tiempo, las montadoras continúan ocupando el primer lugar en el ranking de los mayores volúmenes de remesas de lucro hacia sus casas matrices.

Un negocio muy atractivo- Las cifras demuestran crecientes préstamos de recursos públicos para las mayores compañías del mundo (con créditos de largo plazo y con bajas tasas de interés) y exenciones fiscales. Además, hay "incentivos" como donaciones de terrenos, tendidos eléctricos, estructuras de riego, vías de acceso y facilidades para importar. Las inversiones "de las ensambladoras" entre 2013 y 2017, según la Asociación de Fabricantes de Vehículos (Anfavea) llegará a US\$ 35 mil millones. Sin embargo, gran parte de la plata será suministrada por fuentes internas, en condiciones especiales. Un 70% de los recursos para la expansión o la instalación de nuevas plantas montadoras tienen origen en el dinero público brasileño.

Es decir, se está costearo la construcción de nuevas instalaciones, las investigaciones de desarrollo científico y tecnológico y la remesa de lucros al exterior de las mayores empresas del planeta. Entre 2007 y 2012, el BNDES realizó desembolsos de cerca de US\$ 8,0 mil millones para las montadoras. Aunque los tiempos sean de crisis en Europa y Estados Unidos, frente a tantas facilidades ofrecidas por el gobierno, se hace muy atractivo abrir una planta en Brasil.

Las venas siguen abiertas- Veamos la cantidad de esas remesas enviadas por esas mismas empresas a sus casas matrices. De acuerdo con el Banco Central de Brasil (Bacen), las llamadas rentas de inversión directa de las empresas automotoras, o sea, los gastos brasileños con remesas de lucros y dividendos al exterior, fueron de US\$ 3,3 mil millones en 2013. El escenario de los últimos años es asombroso : las remesas de lucro alcanzaron el récord de US\$ 5,6 mil millones en 2011 y fueron de US\$ 2,4 mil millones en 2012. En el período entre 2008 y 2013 esa sangría superó los US\$ 23,5 mil millones. Para que se tenga una idea de la gravedad del cuadro, el "Bolsa Família", el mayor programa de transferencia de renta del mundo, que beneficia 50 millones de brasileños, representa un desembolso anual de US\$ 10 mil millones.

Y aún tienen déficits comerciales- Una persona muy ingenua podría incluso llegar a admitir que los mil millonarios recursos públicos de Brasil fuesen liberados de forma generosa para las transnacionales. Porque supuestamente impulsarían el mercado interno, la formación de capital nacional, el desarrollo científico y tecnológico, la consolidación de las cadenas productivas, el pago de impuestos, la promoción de empleos con sus impactos de desbordamiento sobre compras y contrataciones. Sin embargo, como si la situación de las remesas de lucros no fuese suficientemente inaceptable, hay otro tema de gran relevancia : el gigantesco y creciente déficit de la balanza comercial del sector automotor. En 2013, las exportaciones fueron de US\$ 13,6 mil millones y las importaciones, de impresionantes US\$ 22,2 mil millones. Al final, las compras en el exterior representan una forma alternativa de ampliar las remesas de divisas hacia fuera del país.

Las empresas instaladas en Brasil realizan compras, según la demanda presentada por sus oficinas de inteligencia comercial, incluso de cinturones de seguridad, puertas, guarda-barras, volantes y partes de radiadores. Como resultado de esa lógica y de la política brasileña de cambio sobrevaluado, el superávit comercial del sector

automotor acumulado en 2007 fue transformado en un déficit gigante que acumula US\$ 35,7 mil millones los últimos cinco años. En 2013, el gobierno amplió la reducción del Impuesto sobre Productos Industrializados (IPI) sobre vehículos de empresas que utilizasen un porcentaje mínimo de insumos nacionales o elaborados en el Mercosur. Pero es evidente que sin un rígido control por parte del Estado las transnacionales no cumplirán ni ese ni cualquier otro acuerdo.

Integración y Cadenas Globales de Valor- Aquí vale la pena hacer un comentario acerca del comercio intra-firma y de las llamadas Cadenas Globales de Valor implantadas por las grandes corporaciones transnacionales. Citemos algunos datos. Casi la mitad de las importaciones brasileñas en el sector automotor en 2013 tuvo origen en Argentina (36%) y México (11%). Siguen el listado decreciente Alemania (9%), Corea del Sur (7%), Japón (6%), Estados Unidos y China (ambos con 5%). Existen 3700 empresas establecidas en Brasil que importaron algún producto de Argentina durante el año pasado. Ocho de las principales fueron del sector automotor. El caso de México es aún más selecto : seis automotoras transnacionales establecidas en suelo brasileño lideran el listado de 3350 empresas. Por eso, cabe una oportuna discusión sobre hasta qué punto esta situación tiene algo que ver con un supuesto proceso de integración latinoamericana. En la mayoría de los casos, se trata únicamente de comercio intra-firma.

Un gigante sin rumbo- En reiteradas ocasiones ha quedado evidente que el actual gobierno de Brasil no posee un Proyecto Nacional de Desarrollo basado en la ampliación permanente del rol del Estado en la economía. El más extenso país de la región, con la mayor población, con la estructura económica más fuerte y con un inmenso tejido industrial construido a lo largo del siglo XX, sigue sin rumbo. Se privatizan puertos, aeropuertos, carreteras, distribuidoras de energía eléctrica y gas, telefónicas, universidades, hospitales y otros bienes antes públicos con dulces financiamientos públicos. No falta dinero, sino decisión y voluntad para romper con el ciclo histórico de la dependencia y el subdesarrollo.

Luciano Wexell Severo para [El Correo](#)

* **Luciano Wexell Severo**, Profesor de Economía, Integración y Desarrollo de la Universidad Federal de Integración Latinoamericana (UNILA) y editor del boletín La Espada.

[El Correo](#). París, 12 de febrero de 2014.

[\[Licencia Creative Commons\]](#)

Esta obra está bajo una [licencia Creative Commons](#). Atribución según los términos Sin modificación - No Comercial - Sin Derivadas 3.0 Unported. Basada en una obra de www.elcorreo.eu.org.