

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Problemas-en-constructoras-chicas-para-equiparse-Piden-poder-importar-usados>

Problemas en constructoras chicas para equiparse : Piden poder importar usados

- Argentine -

Date de mise en ligne : dimanche 6 juin 2004

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Por Cleidis Candelaresi

Página 12, 4 de junio del 2004

Apenas el Gobierno anunció generosos planes de obras públicas, no hubo constructora que dejara de relamerse frente a la perspectiva de que su negocio resucitara. Pero en el caso de las pequeñas, la ilusión se desvaneció rápido al enfrentar problemas concretos para equiparse, revirtiendo la descapitalización de los años de la crisis. Sus presupuestos están lejos de los 4 millones de dólares que cuesta una pala retroexcavadora nueva y ya no disponen del atajo de comprar máquinas usadas como hicieron hasta el 2000, salvo que lo hagan bajo el régimen de "admisión temporaria", que la Secretaría de Industria maneja con criterios imprevisibles : un permiso para importar en estas condiciones puede conseguirse en el expeditivo plazo de 72 horas o demorar tres meses. La Cámara Argentina de la Construcción habría conquistado el aval de Roberto Lavagna para modificar el sistema, pero la promesa ministerial aún no fue honrada.

Desde 1974 hasta agosto de 2000 era factible apelar al nutrido mercado internacional para importar maquinarias viales y vehículos para el transporte público que, según aseguran hombres de la construcción así como los importadores de bienes de capital, presentan una inmejorable relación utilidad/precio. Muchos de esos bienes pueden conseguirse a sólo un 30 o 40 % del valor de uno nuevo y tienen una vida útil que puede llegar hasta el 80 % del período previsto en salida de fábrica.

Amén de la seducción de conseguir una cubierta "buena" -que de estreno cuesta 15 mil dólares- a sólo 800. Pero en agosto de aquel año, el decreto 660 asimiló esos bienes al régimen automotor, bloqueando esa alternativa. Desde entonces, no es posible importar máquinas usadas -ni coches bomba, ni ambulancias, ni maquinaria agrícola- salvo que se lo haga como "admisión temporaria". Especie de alquiler por tiempo determinado, que requiere cierta gimnasia ajena a la mayoría de las pymes. Estas, además, están forzadas a presentar avales muy difíciles de conseguir.

Otra dificultad adicional radicaría en la administración misma del sistema, a cargo de Industria y Aduana. Según aseguraron a Página/12 algunos usuarios, es imprevisible saber cuándo esas dependencias avalarán una importación en aquellas condiciones, amenazando con demoras que pueden poner en riesgo la participación en un proyecto.

El vicepresidente ejecutivo de Techint y titular de la Cámara Argentina de la Construcción, Eduardo Baglieto, formuló un planteo por escrito al ministro de Economía hace ya unos meses exigiendo la restitución del régimen original. Munir Madcur, otro directivo de la CAC (y padre del secretario de Coordinación Técnica, Leonardo), refrescó el tema hace días personalmente ante Lavagna y varios de sus subordinados, a quienes encontró muy permeables a la idea de reflotar el sistema anterior.

Menos fortuna en su periplo de lobby tuvo Miguel Angel Dousdebés, presidente de la Cámara Argentina de Importadores de Bienes de Capital, quien solicitó una entrevista al secretario de Política Económica, Oscar Tangelson, en noviembre pasado y aún no tuvo respuesta. Sí consiguió ver a funcionarios de Industria, aunque con escaso eco.

Al igual que los constructores, esos importadores insisten en que no tiene sentido bloquear la compra de equipamiento usado cuando éste no se fabrica en el país y, por lo tanto, no hay industria a la que se esté protegiendo con aquella norma. Como ejemplo citan que la fábrica local de maquinaria vial de más envergadura, la cordobesa Tortone, vendió en los últimos cuatro años sólo doce unidades, ensambladas con motores ingleses, tren rodante italiano y sistema hidráulico alemán.

Problemas en constructoras chicas para equiparse : Piden poder importar usados

Esto se suma al hecho de que, debido a la recesión de los últimos años, muchas constructoras se descapitalizaron vendiendo el equipamiento ocioso, ya que los dólares que podían obtener exportando esas máquinas les resultaron demasiado tentadores como para retener un capital por entonces inmóvil. Según aseguran en la CAC, durante la crisis se vendieron más de mil unidades.

Otra es la historia de las grandes firmas como Techint, Roggio o Sideco Americana, que por la magnitud de su negocio tienen mayor acceso a los bienes 0 kilómetro. Aun así, quieren que se equipen sus contratistas y al menor costo posible y, por ello, lideran la embestida contra aquel decreto que cierra las fronteras al seductor rezago internacional.