Los dos mayores socios del Mercosur en forma periódica reavivan viejos enfrentamientos que, por conveniencia de ambos, se ven luego obligados a zanjar con rapidez

Los recientes desencuentros alrededor de sus relaciones en materia de comercio internacional entre ambos países no constituyen una novedad ya que, con cierta frecuencia encuentran algunos puntos de conflicto que siempre han logrado resolver sin que “el agua llegue al río”

Conviene tener en cuenta que nuestro gran vecino, según el Banco Mundial con datos de 2008, calculado utilizando la metodología de PPA (Precios Promedio Ajustados), registró un PBI en u$s 1.933.0 miles de millones; mientras que a Argentina le ha adjudicado en el mismo año u$s 557.8 miles de millones. Ello significa que existe una relación de 3.47 veces a favor del primero; que además es la 7º economía del mundo. Dicha relación es ratificada en la proyección recientemente dada a conocer por el FMI en que, para 2016 prevé que llegarán, respectivamente, a u$s 3.030.9 y 910.3 miles de millones; lo que implica un resultado muy semejante (3.33 veces). Argentina ocuparía entonces el 21º lugar.

Brasil, por medio de su máxima autoridad ha estado participando en una sede ubicada en la isla de Hainan (China) de una muy poco publicitada pero importante reunión cumbre junto con su colega del país anfitrión, los de India, Rusia y, por primera vez, Jacob Zuma de Sudáfrica. El tema central de la cita fue, justamente, la incorporación del último nombrado al bloque de gestión internacional que, desde ese momento pasará a denominarse BRICS (por las iniciales de los ahora cinco miembros plenos). Apuntan a armonizar políticas y presionar liderando a todos los países “emergentes” para que se modifiquen sustancialmente los mecanismos y objetivos de los distintos organismos internacionales, muy especialmente del FMI.

Por otra parte, resulta notoria la modalidad de la presidenta Dilma Rousseff y los colaboradores mas cercanos que la acompañan, que se caracteriza por adoptar como norma un tono bastante menos conciliador al de su antecesor, Lula da Silva. Estos aspectos suelen tener alguna incidencia, aunque no decisiva, cuando deben discutirse cuestiones en que se juegan intereses contrapuestos de alguna magnitud. Por su actuación mas reciente surge un gran empeño en

procura de protagonismo para estar cuando se dilucidan problemas de trascendencia ecuménica y que pueden colocar a Brasil en un lugar de privilegio; pero deriva -sin descuidar- los temas “menores” a sus ministros y demás funcionarios de inferior jerarquía.

El comercio exterior brasileño, en cuanto al destino de las exportaciones, exhibe a Argentina en el tercer lugar entre sus principales clientes, luego de China y Estados Unidos (por muy leve margen). En cambio, para nosotros es el máximo comprador y también proveedor. Esa diferencia de rango no obsta para que sus ventas superen con cierta amplitud a las adquisiciones y arrojen continuos saldos a su favor a partir del año 2004. En consecuencia Argentina acumula desde hace más de siete años consecutivos, puros desequilibrios; habiéndose elevado en 2010 a u$s 4.100 millones. En cuanto a la composición de los embarques es bastante diversa; ya que, mientras sus envíos están integrados en un 78.0% del total por productos industriales con alta proporción de valor agregado (maquinarias, equipos, repuestos o piezas sueltas y automotores listos para rodaje), en los nuestros esa relación baja al 32.0% pasando a ocupar el lugar de privilegio los productos primarios y alimentos, en un 58.0%.

Aunque en menor medida, también el saldo de 2010 fue negativo con China, Estados Unidos, Japón y Alemania; obligándonos, para revertir esa situación, a exportar al “resto del mundo” por una cifra mucho mayor que cubra esos importes y constituya un superávit aceptable. De esa forma el de 2010 cerró positivo por 12.100 millones, pero se teme siga creciendo el déficit con Brasil y la situación se complique. En función de ello, la Presidenta en una reunión celebrada hace un par de meses con su colega carioca le solicitó que procuren equilibrar las cuentas; obteniendo una débil promesa de que “haría todo lo posible”.

La causa generadora del nuevo conflicto.

Un ligero análisis de lo sucedido en el primer cuatrimestre del corriente año, permite captar con bastante propiedad el origen de los desencuentros suscitados. Pese a que en marzo ppdo. comenzaron a regir nuevas restricciones por las cuales se han incorporado alrededor de 200 posiciones más a los productos que requieren aprobación anticipada de ingreso, en el lapso enero-abril de 2011 nuestros envíos ascendieron a u$s 5.202 millones; pero, en sentido inverso, receptamos bienes de origen brasileño por u$s 6.528 millones, con lo cual el desequilibrio se amplió a u$s 1.326 millones; el más alto en toda la historia de la relación. Aún con las mencionadas trabas, en abril las importaciones treparon a u$s 1.760 millones, la cifra más elevada de que se tengan antecedentes. Tal cosa hace suponer que si realmente hubo merma, esta debe haber sido muy poco significativa.

Las referidas restricciones, que están vigentes para todos los países del orbe desde marzo ppdo., versan sustancialmente para ciertos alimentos, vestimenta, zapatos, artefactos del hogar y algunas piezas o repuestos de tecnología simple que, en el mejor de los casos, pueden haber reducido las compras en no más de u$s 125 millones mensuales. Obviamente, con respecto al total, una insignificancia. Pese a ello las poderosas e influyentes entidades, que en el Estado de San Pablo representan a los industriales-exportadores, se consideran afectadas e impulsaron a que ministro del ramo a que adopte “enérgicas” represalias.

Lo curioso es que en todo este proceso, y por más de dos meses, no ha mediado, según dichos de la ministra de Industria Débora Giorgi, ninguna observación formal por escrito. Tampoco se registró planteo alguno que pasara por mesa de entrada del organismo binacional especial creado para hacer el seguimiento, receptar reclamos y propiciar soluciones a los eventuales inconvenientes que se susciten por tales contactos. No cabe duda que casi un “diálogo entre sordos”...

Una represalia brasileña desproporcionada..

La respuesta vino a través de su ministro de Industria que resolvió imponer el requisito de autorización previa a la introducción de automotores de fabricación argentina; trámite este con el que se puede demorarlos en la frontera por varios meses. Es obvio que, desde el momento mismo que rige tal medida, se han empezado a acumular en las playas más cercanas; incrementándose su número al ritmo de unas 1.400 unidades por día. Es evidente que se buscó golpear en donde mas puede doler y en forma absolutamente desproporcionada, lo que pone al descubierto una cierta desmesura en el manejo del tema. Posteriormente un asesor admitió que fue una “minirepresalia”...(¿¡) Y no fue una humorada.

Conviene tomar muy en cuenta que esta es una disposición que viola en forma flagrante los acuerdos que son base del Mercosur y, muy especialmente, el esquema de complementación que, desde 2006, rige la producción de las terminales que disponen plantas en ambos países. Argentina en 2010 produjo 716 mil unidades de las cuales alrededor de 400 mil fueron colocadas en Brasil; de donde, a su vez, se han introducido 362 mil que integran los 698 mil que se vendieron en nuestro mercado interno. Aquellas están provistas con motores adaptados al uso de alconafta en la proporción que está vigente en Brasil y, por ello, casi es imposible darles otro destino; salvo que previamente sean sometidos a una muy costosa readaptación. Además gravitaría en contra que allí los precios de venta son, en promedio, 19.8% mas elevados y su posibilidad de comercializarlos dentro del país, provocaría un quebranto no

menor a u$s 2.000 mil millones a las empresas involucradas...

Como si ello fuera poco, la provisión de las partes esenciales para su armado local se concreta mediante la incorporación de numerosas autopiezas del mismo origen; lo que incide sustancialmente en la composición y resultado del balance comercial especifico de la actividad, que es ampliamente favorable a nuestro vecino (u$s 2.667 millones en 2010).

Por lo tanto la medida aparece como una reacción desproporcionada que, además de ilegal, pretende dejar muy en claro quienes son los mas poderosos y demuestra con hechos estar en posición de imponer condiciones. Comete un craso error cuando argumenta que la norma es para todos y cita como ejemplo lo que sucede con los vehículos que importan de México y Corea del Sur; dado que con nosotros existe un régimen consensuado y complementario que lo prohíbe. Es probable que la presidenta Dilma Rousseff no haya participado en ninguna de tales diligencias, pero es obvio que no le será nada fácil corregir las discrecionalidades que se ha arrogado su colaborador Fernando Pimentel sin desautorizarlo. La soberbia con que actuó se respira en la respuesta a un lógico llamado de su colega Giorgi, aceptando “conversar” con ella… aunque en su despacho de Brasilia. La mesurada respuesta de la susodicha ofreció como alternativa un lugar más equidistante, Foz de Iguazú; aunque planteó como un paso previo, que se levante la precitada medida que infringe el régimen especial vigente. Pimentel, con ironía, comentó que las Cataratas son lindas...

Los efectos más inmediatos se advirtieron en las terminales automotrices, tanto por la cantidad de unidades listas en sus respectivas playas junto con camiones cargados de autopiezas con destinos, en uno y otro sentido. Los empresarios que operan en Argentina están nucleados en Adefa (Asociacion de Fabricantes de Automotores) y los de Brasil, en su similar Anfavea. Es obvio que, con la discreción indispensable, se abocaron a la difícil tarea de desactivar los desencuentros en que se juegan cifras muy importantes y los cargos de varios operadores que no han sabido estar a la altura de las circunstancias amenazando con suspensiones. Giorgi eligió al embajador brasileño; es decir la vía diplomática que es más flexible. Así coincidieron en fijar la sede en Buenos Aires y, además, antes de comenzar a deliberar, que Brasil liberara el ingreso de mil unidades automotrices; en retribución, Argentina hizo lo propio con baterías, neumáticos y calzados.

Las dos Presidentes no actuaron, pero cae de maduro que dieron instrucciones para bajar los decibeles. Las negociaciones desde el lunes 22 la encararon inicialmente funcionarios subalternos con instrucciones de resolver rápidamente el pleito. Las licencias no automáticas probablemente quedarán aunque, en ningún caso habría demoras de más de 60 días en rubros menores. Los autos en ambas direcciones volverán al ritmo anterior y la controversia, hasta el

próximo incidente (que los habrá) queda salvado...

Escrito por Salvador Treber - Profesor de Postgrado-FCE-UNC

Viernes 27 de mayo de 2011. Comercio y Justicia