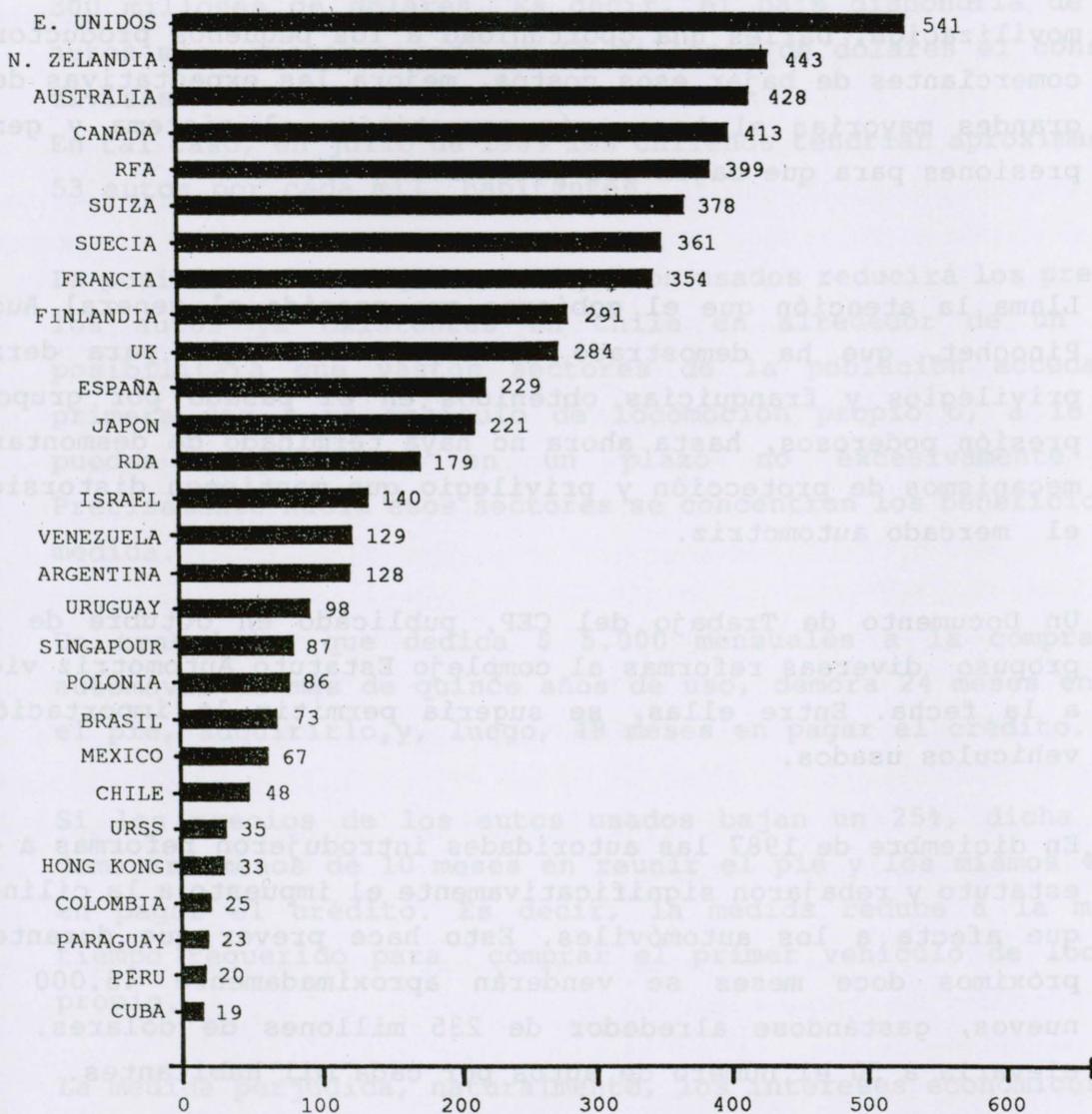


## IMPORTACION DE AUTOS USADOS

- A los partidarios de consolidar la economía social de mercado les conviene aumentar su popularidad, tanto entre los partidarios del "Sí" como entre los "indecisos" y los partidarios del "No". La verdadera defensa de las modernizaciones socioeconómicas liberalizadoras de los últimos años radica en la percepción positiva que de ellas tengan los ciudadanos. La economía libre se consolidará en la medida en que provoque beneficios tangibles a la población.
- La prohibición de importar autos usados representa un encarecimiento artificial de uno de los bienes símbolos de status más preciados.
- Un mayor número de vehículos tiende a perfeccionar los mercados, en particular en zonas rurales y marginales.
- Es necesario que los beneficios de tener automóvil se extiendan a todos aquellos que, de no existir protecciones y privilegios especiales, estarían en condiciones de adquirirlo. Permitir la importación de autos usados es la forma más eficiente, rápida y barata de lograr que este bien, que es símbolo de movilidad social, quede al alcance de vastos sectores de la población.
- La posibilidad de importar vehículos usados tenderá a reducir los precios de los autos ya existentes en Chile en alrededor de un 25%.
- La situación externa permite proyectar un saldo positivo en la balanza comercial, cercano a los 2.000 millones de dólares. No parece difícil, entonces, financiar un incremento de 65 millones de dólares en importaciones.

- 1 A los partidarios de consolidar la economía social de mercado les conviene aumentar su popularidad, tanto entre los partidarios del "Sí" como entre los "indecisos" y los partidarios del "No". La verdadera defensa de las modernizaciones socioeconómicas liberalizadoras de los últimos años es la percepción positiva que de ellas tengan los ciudadanos. La economía libre se consolidará en la medida en que provoque beneficios tangibles a la población.
- 2 Los consumidores chilenos han podido acceder a una gran variedad y disponibilidad de bienes que antes se concentraban en grupos mucho más pequeños. Es lo que ha ocurrido, por ejemplo, con los televisores, refrigeradores, cocinas, electrodomésticos en general y otros bienes de consumo durable.  
  
Sin embargo, no ha sido fácil acceder a otros bienes, sobre todo después de la última crisis. Tal es el caso de los automóviles. En Chile circulan 600.000 autos, es decir, 48 vehículos por cada mil habitantes.
- 3 El gráfico demuestra que en Chile circula una cantidad modesta de autos por habitante, esto es, comparado con el resto del mundo. En América Latina hay, en promedio, 63 vehículos por habitante. Venezuela, Argentina, Uruguay, Brasil y México superan ampliamente a Chile en esta materia.
- 4 La prohibición de importar autos usados representa un encarecimiento artificial de uno de los bienes símbolos de status más preciados. La movilidad social es medida por la gente en términos relativos a su grupo y a los bienes simbólicos de status que posee. El auto es un valioso indicador del éxito de la familia en todas las sociedades modernas. Su encarecimiento artificial, ya sea por la vía de sobretasas arancelarias especiales o, lisa y llanamente, por su prohibición, es un freno al ascenso social que tiende a consagrar el predominio de los grupos y familias que ya están arriba.
- 5 Un mayor número de vehículos tiende a perfeccionar los mercados, en particular en zonas rurales y marginales. Importantes diferencias



Nº DE VEHICULOS DE PASAJEROS POR CADA 1000 HABITANTES

de precios de bienes básicos muchas veces no son aprovechadas por los pobres a causa de los costos de transporte y movilización. Darles una oportunidad a los pequeños productores y comerciantes de bajar esos costos, mejora las expectativas de las grandes mayorías al hacer más competitivo el sistema y generar presiones para que bajen los precios.

6 Llama la atención que el gobierno que preside el general Augusto Pinochet, que ha demostrado tener tanta energía para derribar privilegios y franquicias obtenidos en el pasado por grupos de presión poderosos, hasta ahora no haya terminado de desmontar los mecanismos de protección y privilegio que mantienen distorsionado el mercado automotriz.

7 Un Documento de Trabajo del CEP, publicado en octubre de 1987, propuso diversas reformas al complejo Estatuto Automotriz vigente a la fecha. Entre ellas, se sugería permitir la importación de vehículos usados.

En diciembre de 1987 las autoridades introdujeron reformas a dicho estatuto y rebajaron significativamente el impuesto a la cilindrada que afecta a los automóviles. Esto hace prever que durante los próximos doce meses se venderán aproximadamente 45.000 autos nuevos, gastándose alrededor de 235 millones de dólares. Esto elevaría a 50 el número de autos por cada mil habitantes.

8 Este paso, como otros dados por las autoridades en este campo, sin duda, se mueve en la dirección correcta. Aunque es significativo, resulta, sin embargo, insuficiente. Es necesario que los beneficios de tener automóvil se extiendan a todos aquellos que, de no existir protecciones y privilegios especiales, estarían en condiciones de adquirirlo. Permitir la importación de autos usados es la forma más eficiente, rápida y barata de lograr que este bien, que es símbolo de movilidad social, quede al alcance de vastos sectores de la población.

9 La medida mencionada permitiría durante los próximos doce meses comprar, aproximadamente, 65.800 autos nuevos y usados, gastando 300 millones de dólares. Es decir, el país dispondría de 20.800 autos más, incrementando en 65 millones de dólares el consumo de divisas.  
En tal caso, en julio de 1989 los chilenos tendrían aproximadamente 53 autos por cada mil habitantes.

10 La posibilidad de importar vehículos usados reducirá los precios de los autos ya existentes en Chile en alrededor de un 25%, y posibilitará que vastos sectores de la población accedan, por primera vez, a un vehículo de locomoción propio o, a lo menos, puedan proponérselo en un plazo no excesivamente largo. Precisamente hacia esos sectores se concentran los beneficios de la medida.

11 Un trabajador que dedica \$ 5.000 mensuales a la compra de un automóvil de más de quince años de uso, demora 24 meses en reunir el pie, adquirirlo, y, luego, 48 meses en pagar el crédito.

Si los precios de los autos usados bajan un 25%, dicha persona demorará menos de 10 meses en reunir el pie y los mismos 48 meses en pagar el crédito. Es decir, la medida reduce a la mitad el tiempo requerido para comprar el primer vehículo de locomoción propio.

12 La medida perjudica, naturalmente, los intereses económicos de las empresas que arman vehículos en Chile y que, por hacerlo, han logrado que los chilenos les paguen un subsidio.

La medida también puede perjudicar, en parte, los intereses de las importadoras de vehículos que operan como concesionarios únicos, o virtualmente únicos, y que con posterioridad no compitan exitosamente en la importación de autos usados. Esto, porque no se requerirían concesiones especiales para su internación.

La medida producirá también, en cuanto aumenten los vehículos, un mayor atochamiento en la calles y agudización de la polución en Santiago.

Ello molesta a la población, incluidos quienes ya tienen auto, pero no tanto como para que la gente que no lo tiene deje de tener ganas de contar con un vehículo propio, ni, tampoco, por cierto, hace que los que lo tienen deseen desprenderse de él.

La solución es que habrá, en el futuro, que invertir más en obras viales y establecer mecanismos que suban el costo de contaminar la atmósfera. En ningún caso parece aconsejable invocar estos motivos para consagrar los privilegios ya adquiridos en contra de quienes han quedado marginados de ellos.

La medida es resistida también por viejos e inveterados prejuicios, basados ellos en la suposición de que la gente no es buen juez de lo que le conviene. Son los mismos que se oponían, hace no mucho tiempo, al levantamiento de la prohibición absoluta de importar ropa usada. (Que sería de mala calidad, que traería enfermedades infecciosas, que no habría cómo enmendarla, etc.).

13 La situación externa permite proyectar un saldo positivo en la balanza comercial cercano a los 2.000 millones de dólares. No parece difícil, entonces, financiar un incremento de 65 millones de dólares en importaciones.

14 La medida haría descender, en pocas semanas, el precio de los automóviles usados que ya están en Chile. Su impacto económico mayor se produciría al cabo de unos meses; una vez llegados los primeros autos importados usados.

Pero su efecto político se haría sentir apenas comenzaran a bajar los autos usados que ya están en Chile. Esto abre un horizonte, no sólo a los que hoy no pueden comprar un vehículo, y que gracias a esta medida sí podrían hacerlo, sino que para muchos más significa que llegar a tener vehículo propio pasa a ser una meta programable y posible.

La gente, decía Adam Smith, aspira a "mejorar su condición". El capitalismo ha sido política y económicamente fuerte allí donde ha sintonizado y encauzado con sentido de la oportunidad esa demanda

social. Capacidad para darle tiraje a la chimenea es lo que ha distinguido a las experiencias exitosas de instauración de una economía libre.

- 15 Lo natural es que no haya prohibición de importar autos, camionetas, furgones, camiones, micros, motos... Es necesario también eliminar la sobretasa del 50% que grava la importación de ropa usada...

Se trata de discriminaciones en contra de los pobres y de las grandes mayorías, y en beneficio de grupos minoritarios que lucran amparados en franquicias y excepciones contrarias a la igualdad ante la ley.

- 16 De adoptarse una medida como ésta, es conveniente que se haga sin exagerar sus beneficios inmediatos. La "sobreventa" de las reformas liberalizadoras las hace contraproducentes. La sobriedad y discreción las hace, por el contrario, más confiables y eficaces. En particular, es conveniente presentar estas reformas liberalizadoras como una forma de eliminación de privilegios y, a la vez, como apertura de nuevos horizontes.

PRACTICUS

Esta publicación cuenta con la colaboración de la Fundación Hanns-Seidel de la República Federal de Alemania.