

LA IMPORTACION DE AUTOMOVILES Y UN "REMITIDO" A A B C

Un "Remitido" publicado en A B C "sobre importación de automóviles" ha provocado en numerosos lectores una reacción unánime de repulsa a aquel texto. Cada día llegan a nuestra Redacción cartas de protesta y expresiones de indudable disenso con las afirmaciones del "Remitido", cursado, como todos, a través de la Administración.

"Es de todos sabido —nos escribe don E. G. S.— las penalidades que en España hemos tenido que pasar para adquirir un coche de primera mano fabricado aquí, y a cuánto hemos tenido que someternos en las desmesuradas exigencias de dichos fabricantes. Primero, pasar un verdadero suplicio para que admitan la instancia; luego, con las actas notariales, declaraciones juradas, depósitos previos, etc., para

en el mejor de los casos, y si se consiguió una buena influencia, recibir al cabo de muchísimo tiempo (a veces hasta tres años) la notificación de adjudicación de un automóvil; entonces no queda más que la sorpresa de esperar el color del que se dignen concederle, pues ni aun ahora es

permitido al comprador escoger este detalle, que tiene su importancia.

Con la reciente disposición—añade nuestro comunicante—, amparada en los convenios internacionales, y a pesar de que los vehículos de importación van a ser cargados en un 116 por 100—cien de los nuevos aranceles y 16 por consumo de lujo—, a muchos españoles nos parece que, por fin, ha llegado el momento de que exista libertad de comercio, aunque sea controlada, en esta importante rama industrial; y muchísimos españoles que hasta la fecha no han podido adquirir su coche pueden ahora aspirar a él. Si en España, a pesar de la extraordinaria protección oficial a esta industria de la automoción, no son capaces de competir con la industria extranjera ni en calidad ni en precio, vale más, señor director, que esos 30.000 obreros de que habla el "Remitido", y esos 400.000 metros cuadrados de fábrica sean dedicados a otra actividad más productiva para los intereses de la nación, sin olvidar en ningún momento los extraordinarios beneficios que el capital empleado en dicha industria ha percibido; beneficios que bien podrían compensarse ahora con los perjuicios que empiezan a prever."

Por su parte, don F. O. P. nos dice, entre otras cosas, que "no estaría demás una encuesta sobre el particular para que hablen los compradores de coches nacionales acerca de si están o no satisfechos del servicio, de los precios y del trato que en las fábricas y representaciones oficiales han dado y dan a los clientes". Y añade: "En mi entender, si el director general de Comercio Exterior no ha comunicado aún a las fábricas la decisión de importar automóviles, debe hacerlo cuanto antes en razón de que es la única industria floreciente que no se ha molestado en estudiar la estabilización." Y concluye: "Es, pues, muy de actualidad y estaría mejor decir—en vez de lo que se ha dicho en ese "remitido"—que "en vista de la próxima importación de vehículos, la industria nacional rebaja los precios en equis por ciento, además de aumentar la producción para atender a la demanda".

Y don J. J. M. A. nos concreta: "Con cierto asombro y no menor extrañeza he leído el "remitido". Me llamó la atención, sobre todo, un párrafo que concierne a la afirmación de que "en 1960 se logrará una producción de 60.000 vehículos, cantidad que es sobradamente suficiente para atender la actual demanda." Se da el caso—añade nuestro comunicante—de que yo, interesado en la adquisición de un vehículo nacional, he pretendido en dos ocasiones solicitarlo de la casa constructora, manifestándole que "está cerrado el cupo de peticiones" y que "ahora se están suministrando los pendientes de entregar (alrededor de diez o doce mil), por lo que hasta octubre o noviembre no saldrán nuevas instrucciones. Mientras tanto—concluye el señor M. A.—el mercado negro está sobradamente abastecido de este tipo de coches utilitarios".

Suspendemos con estas tres la transcripción de textos espontáneos llegados a nuestra Redacción; todos los muchos recibidos coinciden en lo mismo: que la importación de automóviles debe hacerse para satisfacer la demanda; que la producción nacional no ha sido, ni es, todo lo intensiva que la demanda exige; que la consideración hacia el cliente, futuro o presente, por parte de las fábricas españolas y de sus representaciones oficiales, no es todo lo correcta que sería de desear, y que una "libertad vigilada" en esta importante rama del comercio y de la industria favorecería a todos; a los usuarios de vehículos y a los constructores, que, a su vez, buscarían por los caminos de la competencia lícita, y no del proteccionismo, la mejora de sus servicios y productos.

Por último, a título meramente informativo, diremos que los gravámenes arancelarios y fiscales que se cargan sobre cada automóvil son: del 23 por 100 en Estados Unidos; del 67,80, en Francia; del 60, en Italia; del 27,6, en Francia, y del 109 por 100 en

Inglaterra. Así, pues, nuestro IIO no es, ni mucho menos, exagerado, tomando como módulo el de Gran Bretaña, de la que sólo nos distancia un siete por ciento, y muchísima tradición en la industria del automóvil, apreciada en todo el mundo.