



**TOGETHER**  
*for a sustainable future*

## OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50<sup>th</sup> anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



**TOGETHER**  
*for a sustainable future*

## DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

## FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

## CONTACT

Please contact [publications@unido.org](mailto:publications@unido.org) for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at [www.unido.org](http://www.unido.org)

We regret that some of the pages in the microfiche copy of this report may not be up to the proper legibility standards, even though the best possible copy was used for preparing the master fiche.



D02998



Distr. LIMITADA

ID/WG.76/7

30 noviembre 1970

Original: ESPAÑOL

Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial

Reunión del Grupo de Trabajo sobre economías  
de escala en la industria automotriz latinoamericana<sup>1/</sup>

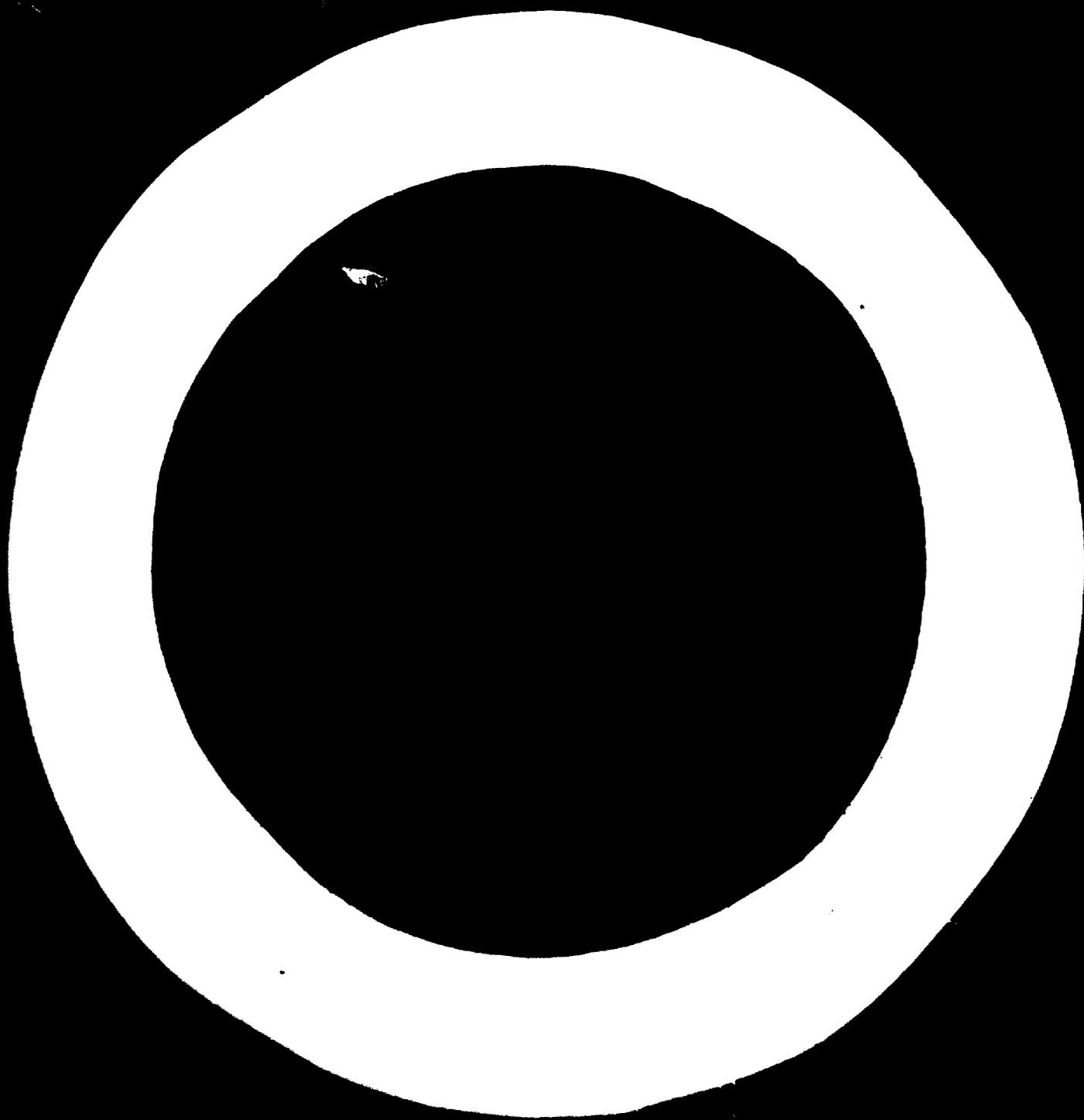
Santiago (Chile), 21-30 septiembre 1970

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN VENEZUELA<sup>2/</sup>

preparado por  
Héctor Hurtado

<sup>1/</sup> Apoyado por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la ONUDI.

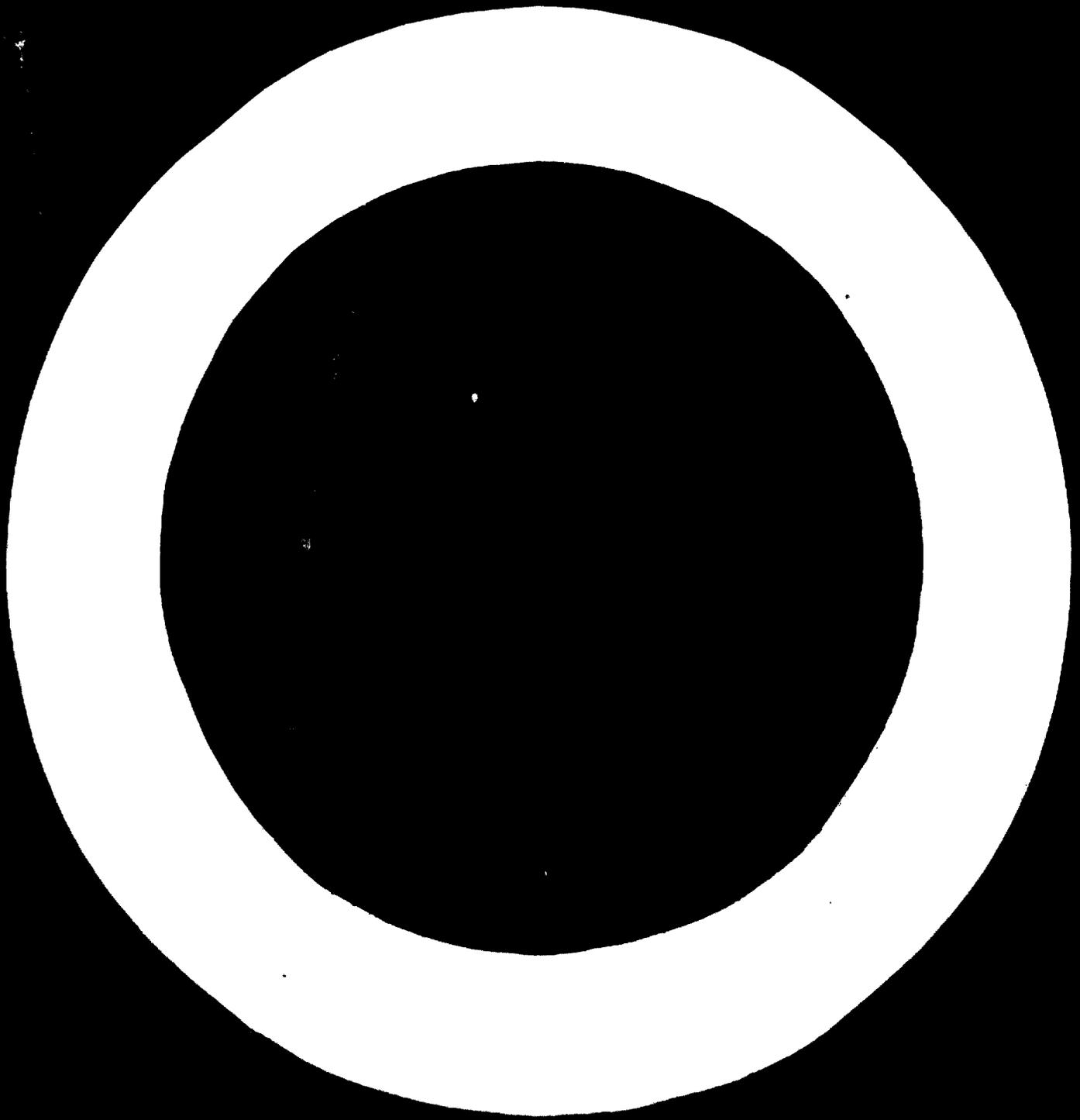
<sup>2/</sup> Las estadísticas contenidas en este documento son las del autor y no reflejan necesariamente las de la Secretaría de la ONUDI.  
El presente documento es un libro editado por la Secretaría de la ONUDI.



INDICE

	<u>Página</u>
INTRODUCCION .....	1
1. Fabricación de vehículos .....	2
2. La industria de partes .....	6
<b>Sección I LA INDUSTRIA DE FABRICACION DE VEHICULOS .....</b>	<b>8</b>
1. Antecedentes históricos del desarrollo de la industria automotriz en Venezuela .....	8
2. Producción .....	9
3. Importación .....	19
4. Mercado .....	20
5. Impuestos .....	31
6. Inversiones .....	32
7. Ocupación .....	32
8. Remuneraciones .....	34
9. Compras locales .....	34
10. Impuestos y otros gastos de producción .....	34
<b>Sección II LA INDUSTRIA DE FABRICACION DE PARTES .....</b>	<b>37</b>
1. Antecedentes .....	37
2. El Programa Automotriz de 1962 y el desarrollo de la fabricación de partes .....	37
3. Precios .....	51
4. Normalización .....	51
<b>Sección III POLITICA AUTOMOTRIZ .....</b>	<b>53</b>
1. Antecedentes .....	53
2. Política aplicada .....	54
3. Características del Programa Automotriz .....	58
4. Evaluación de la Primera Etapa del Desarrollo Automotriz .....	60
5. La Segunda Etapa del Desarrollo de la Industria Automotriz .....	68

**/INTRODUCCION**



## INTRODUCCION

La industria de producción de vehículos se inicia en Venezuela en 1948 con el establecimiento de la primera planta de ensamblaje por la General Motors. Dos años más tarde se constituyó una empresa de ensamblaje por los distribuidores nacionales de vehículos Chrysler, con participación minoritaria de esta última bajo el nombre de "Ensambladora Venezolana S.A.". A los pocos años de iniciar sus operaciones pasó a ser propiedad exclusiva de la Chrysler y cambió su denominación a la de "Chrysler de Venezuela S.A."

No fue sino hasta 1960 cuando el Gobierno Nacional adoptó la decisión de impulsar un programa de desarrollo de la industria de fabricación de vehículos y de partes, que comenzó a aplicarse a partir de 1963. La información disponible a contar de ese año es bastante confiable y abundante en lo referente a la industria de fabricación de vehículos, por lo cual el presente informe analiza la evolución de la industria automotriz en Venezuela durante el período 1963-1968, sin perjuicio de que se presenten las informaciones que se han podido obtener correspondientes a años anteriores.

Al amparo de las medidas dictadas entre 1960 y 1962 se establecieron doce (12) plantas de ensamblaje de vehículos, con lo cual llegó a catorce (14) su número, dos (2) plantas de cierta importancia de fabricación de chasis y carrocería de autobuses y cuatro (4) plantas de fabricación de carrocerías, con lo cual el número total de plantas de fabricación de vehículos en la actualidad se eleva a veinte (20).

La industria de partes, que hasta 1960 se había reducido a la producción de llantas y cámaras, baterías, pinturas, solventes, aceites y lubricantes, a partir de ese año inició su expansión. Para el momento existen doscientas (200) empresas fabricantes de renglones automotrices que abastecen a las plantas de ensamblaje y concurren con unos 130 productos al mercado original y al de reposición.

Para 1968 la industria automotriz presenta las características que se señalan en el cuadro 1.

/Cuadro 1

Cuadro 1

PRINCIPALES INDICADORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
DE VENEZUELA PARA EL AÑO 1968

(Millones de bolívares a precios corrientes)

Descripción	Carrocerías	Ensamblaje	Partes y accesorios	Total general
Número de empresas	6 <sup>a/</sup>	14	200	220
Capital suscrito	10	93	168	271
Inversiones en activos fijos	13	186	359	558
Costo del personal ocupado	14	113	97	224
Valor de la producción	37	1 081	590	1 648
Valor agregado	18	194	234	446
Ocupación (número)	560	5 781	6 955	13 296

Fuente: Ministerio de Fomento.

a/ Incluye las empresas dedicadas exclusivamente a la producción de chasis y carrocerías de autobuses.

1. Fabricación de vehículos

Para 1968 las plantas ensambladoras tenían una inversión en activos fijos de 185.9 millones de bolívares, daban ocupación a 5 781 personas con una remuneración de 113.6 millones de bolívares (incluyendo prestaciones sociales). La producción física alcanzó a 62 868 unidades con un valor de producción de 1 081 millones de bolívares.

El sector ingresó 32 090 403 kilogramos de partes y piezas de fabricación nacional, que fueron incorporadas a las unidades producidas durante 1968, con un valor aproximado de 288 millones de bolívares. Por concepto de lubricantes y combustibles, electricidad y otros rubros, las empresas realizaron compras por valor de 4 millones de bolívares.

Los cuadros 2 y 3 muestran la evolución experimentada por la industria automotriz y su comportamiento dentro de su agrupación, así como dentro de la industria fabril en su conjunto durante el período 1960-1968.

/Cuadro 2

Cuadro 2

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y LAS INDUSTRIAS MECANICAS

(Millones de bolívares de 1968)

Concepto	1960	1963	1964	1968
<u>Valor de la producción</u>				
Productos metálicos	328	416	503	768
Maquinarias	29	47	53	112
Equipo eléctrico	215	297	337	517
Material de transporte	382	698	1 031	1 864
Ensamblaje	154	367	673	1 081
Partes y repuestos	3	67	82	409
Carrocerías	5	21	22	37
Resto a/	220	243	254	337
<u>Total industrias mecánicas</u>	<u>954</u>	<u>1 458</u>	<u>1 924</u>	<u>3 261</u>
<u>Total manufactura</u>	<u>11 627</u>	<u>14 982</u>	<u>16 707</u>	<u>22 024</u>
<u>Valor agregado</u>				
Productos metálicos	161	205	247	376
Maquinarias	16	26	30	60
Equipo eléctrico	99	138	157	234
Material de transporte	188	292	373	654
Industria automotriz	39	133	211	432
Resto a/	149	159	162	222
<u>Total industrias mecánicas</u>	<u>464</u>	<u>661</u>	<u>807</u>	<u>1 324</u>
<u>Total manufactura</u>	<u>5 053</u>	<u>6 632</u>	<u>7 393</u>	<u>9 911</u>

fuente: CORDIFIAN.

a/ Incluye reparación de vehículos.

Cuadro 3

TASAS DE CRECIMIENTO DE LA PRODUCCION INDUSTRIAL,  
MECANICA E INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

(Porcientos)

Concepto	Periodos		
	1960-1968	1963-1968	1964-1968
Producción manufactura	8.3	8.0	7.1
Producción industrias mecánicas	16.6	17.5	14.1
Producción material de transporte	21.9	21.7	16.0
Ensamblaje	27.6	24.1	12.6
Partes y repuestos	86.5	43.5	49.3
Carrocerías	28.4	12.0	13.9
Resto g/	5.5	6.8	7.3

TASAS DE CRECIMIENTO DEL PRODUCTO INDUSTRIAL  
MECANICO E INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

(Porcientos)

Concepto	Periodos		
	1960-1968	1963-1968	1964-1968
Producto manufacturero	8.8	8.3	7.6
Producto mecánico	14.0	14.9	13.2
Producto material de transporte	16.9	17.5	15.1
Industria automotriz	35.0	26.6	19.6
Resto g/	5.1	6.9	8.2

Fuente: CORDIFLAN.

g/ Inaluyo reparación de vehículos.

/Durante el

Durante el período 1960-1968, la producción de la rama terminal (ensamblaje de vehículos) pasó de 153.7 millones de bolívares a 1 081.0 millones, medidos a precios de 1968, lo que representa una tasa de crecimiento interanual del 27.6 %; por su parte, la industria auxiliar de piezas automotoras, pasaba de 3 millones en 1960 a 409 en 1968, con una tasa de crecimiento en el período del 86.5 %. Si tomamos como punto de partida a 1963, año en que entró en vigencia el Programa de Desarrollo Automotriz, la tasa promedio de crecimiento 1963-1968 se sitúa en 24.1 y 43.5 % para ensamblaje y partes respectivamente. A partir de 1964, el ritmo expansivo que venía experimentando la actividad de armado de vehículos, se hace menor pero más autosostenido, acusando una tasa del 12.6 % en el período 1964-1968.

El valor agregado generado en la industria automotriz también presenta cambios significativos, así en 1960, el 19.64 % del valor bruto de la producción corresponde a valor agregado; en 1966, según la II Encuesta Industrial realizada por CORDIPLAN, la relación valor agregado-valor de producción se eleva a 0.283, es decir que el 28.3 % del valor de la producción equivale al producto con que la industria contribuye a la economía del país. Individualmente, en la actividad de ensamblaje los porcentajes de valor agregado con respecto al valor de producción son los siguientes: 18.8 % en 1960; 27.3 % en 1966 y aproximadamente un 30.0 % en 1968.

La participación de la rama automotriz dentro de la industria manufacturera y, en forma más particular, dentro del sector de las industrias mecánicas, ha experimentado las siguientes modificaciones en el período 1960-1968. Las industrias mecánicas para 1960 alcanzaron un valor de producción de 954 millones de bolívares medidos a precios de 1968, lo que representa un 8.21 % del total manufacturero. La agrupación Material de Transporte participó dentro de ese total con 382 millones de bolívares, es decir con el 40.04 % dentro de las industrias mecánicas y con el 3.29 del total industrial. Para 1964, la contribución de la agrupación se elevó a 1 031 millones de bolívares, equivalente el 53.59 % de la producción del sector mecánico y al 6.17 % de la producción manufacturera, y en 1968, las participaciones respectivas son del orden del 57.16 % y 8.46 %.

/El producto

El producto generado por las industrias mecánicas experimentó durante el período 1960-1968, un incremento absoluto de 860 millones de bolívares, presentando una tasa de crecimiento interanual del 14.0 %, mientras que la agrupación Material de Transporte acusaba una tasa, para el mismo lapso de tiempo, de 16.9 %, y dentro de ella, la rama automotriz creció a una tasa del 35.0 %.

Dentro del producto total manufacturero, la industria automotriz mejora su participación de 0.8 % en 1960 a 2.9 % en 1964 y a 4.4 % en 1968.

## 2. La industria de partes

A partir de 1960, la producción de partes y piezas que hasta entonces se había reducido a cauchos y tripas, baterías, pinturas, solventes, aceites y lubricantes, comienza un proceso de diversificación y hoy día la industria cuenta con unos 130 renglones automotores destinados a equipos originales y al mercado de repuestos.

En 1966, una encuesta realizada a 133 empresas fabricantes de partes (70 de las cuales producían además otras líneas diferentes a la automotriz) arroja el siguiente resultado:

Inversión activos fijos	198.3 millones de bolívares
Valor de la producción	207.1 " " "
Sueldos, salarios y prestaciones sociales	50.5 " " "
Número de personas ocupadas	3 968

Actualmente existen en el país más de 200 empresas fabricantes de artículos automotores que emplean aproximadamente 6 000 personas y tienen inversiones por valor de 400 millones de bolívares.

Durante 1968, las ensambladoras incorporaron a su producción 32 090 403 kilogramos de partes y piezas locales, con un valor aproximado de 189 millones de bolívares; esta cifra incluye tanto los renglones de incorporación obligatoria como los opcionales. A este valor habría que agregar el de las partes que van al mercado de reposición que sobrepasa los 250 millones de bolívares.

/El desarrollo

El desarrollo de la industria auxiliar de partes se ha realizado en forma horizontal, lo cual ha evitado la duplicación de inversiones y ha favorecido el establecimiento de empresas independientes de las plantas terminales.

La fabricación de partes y piezas hasta la fecha, se ha reducido a aquellos renglones que requieren pequeñas inversiones y tecnologías sencillas. Con ellos se han alcanzado los niveles actuales de incorporación.

Es evidente que el futuro crecimiento de la industria automotriz en Venezuela está centrado en este sector auxiliar. Las cifras expuestas en párrafos anteriores ponen en evidencia la importancia de dicho sector y la incidencia que puede tener para impulsar el desarrollo del sector metal-mecánico en general. En efecto, al formularse los nuevos programas de incorporación, habrá que tener en consideración cuáles han de ser los componentes que, además de resultar técnica y económicamente factibles de producir en el país, sean los que mayormente van a inducir al establecimiento de otras industrias conexas, básicamente dentro del campo metal-mecánico. En este sentido, los proyectos de fundición y forja, en vías de ejecución serán pilares fundamentales para pensar en la factibilidad de fabricar localmente componentes mayores.

## Sección I

### LA INDUSTRIA DE FABRICACION DE VEHICULOS

#### 1. Antecedentes históricos del desarrollo de la industria automotriz en Venezuela

En el año 1948 comienza en el país el desarrollo de la industria automotriz con el establecimiento de una planta productora de la "General Motors de Venezuela C.A." y en 1950 inicia sus operaciones la segunda planta productora, la empresa "Ensamblaje Venezolana S.A." que luego se llamó "Chrysler de Venezuela S.A.". Con anterioridad se había iniciado la producción de neumáticos y cámaras de aire. El establecimiento de las plantas de ensamblaje estimuló la fabricación de partes simples principalmente a base de insumos importados, orientadas en su mayoría al mercado de reposición. Se estima que para los primeros años de la década de los 50, la incorporación de partes de fabricación nacional llegó a un 4 % del valor del vehículo.

En 1957 se produce un alza violenta del consumo aparente de vehículos que no es correspondida por un incremento de la producción de las dos plantas existentes. Tal situación es originada por el auge de la economía y la irrestricta importación de unidades armadas. Las plantas productoras tuvieron que importar unidades armadas para poder responder a la dura competencia a que fueron sometidas, y es así como se observa que entre 1957 y 1959, tanto la diversificación de la producción local de automotores como la incorporación de partes de fabricación normal a los vehículos ensamblados en el país sufrió un estancamiento forzoso.

En 1959 el Gobierno Nacional tomó la primera medida administrativa, la cual fue someter al requisito de licencia previa, la importación de vehículos armados. Esta medida tuvo como finalidad controlar la salida de divisas en previsión de una recesión económica, por lo cual, fue de índole fiscal y monetaria y no de apoyo al desarrollo industrial.

*Sin embargo,*

Sin embargo, esa disposición dio base para que en el año 1960 se esbozara un programa de desarrollo de la industria automotriz, que se precisa en 1962 y cuyos principales objetivos fueron los siguientes:

- a) Contribuir a resolver el problema del desempleo, ya que esta actividad industrial en sus niveles primarios absorbe gran cantidad de mano de obra, estable, bien remunerada y sin un alto grado de calificación.
- b) Desarrollar el sector metal-mecánico.
- c) Ahorro de divisas, mediante la sustitución de importaciones.

Como consecuencia de las medidas adoptadas, se expande la industria productora de vehículos en Venezuela, con los resultados que se presentan a continuación.

## 2. Producción

En el cuadro 4. se presentan los datos de producción e importación de vehículos automotores para el período comprendido entre 1958-1968.

Como se observa, la producción de vehículos automotores muestra un ligero incremento en 1959 con respecto al año anterior, que se corresponde con un aumento del 11 % en el consumo de vehículos automotores y luego decrece en el año de 1960 en un 31 %, mientras que el consumo aparente experimenta una disminución mayor del 47.8 %. Entre los años 1961-1962 la producción prácticamente se estabiliza en alrededor de 11 700 unidades.

Esta contracción del consumo en el año de 1960, que se prolongó y acentuó hasta 1962, se debió fundamentalmente al período de recesión que atravesó la economía venezolana entre los años 1960-1961 y al encarecimiento de las importaciones, como resultado de las medidas de devaluación del bolívar que se aplicaron progresivamente entre los años 1960-1963.

Cuadro 4

Cuadro 4

CONSUMO APARENTE DE VEHICULOS AUTOMOTORES, 1958-1968

(Unidades)

Años	Total	Producción nacional	%	Importación	%
1958	59 500	13 443	23	46 057	77
1959	65 300	14 948	23	50 352	77
1960	34 120	10 334	30	23 786	70
1961	30 326	11 787	38	19 039	62
1962	34 000	11 666	34	22 334	66
1963	27 273	24 102	88	3 171	12
1964	47 707	44 974	94	2 733	6
1965	60 912	58 392	96	2 520	4
1966	61 797	60 502	97	1 295	3
1967	60 113	58 049	97	2 064	3
1968	64 709	62 868	97	1 841	3

Fuente: Ministerio de Fomento, Departamento Automotriz.

La recuperación económica que se inicia a mediados de 1962, el envejecimiento del parque automotriz y el ajuste de la demanda al nuevo nivel de precios determinan el aumento del consumo y el crecimiento vertical de la producción que se elevó en casi seis veces entre 1960 y 1966, especialmente a partir de 1963, cuando se inicia el Programa Automotriz. Correlativamente disminuyeron las importaciones que pasaron de la cifra de 50 352 unidades en 1959 a apenas 1 841 unidades en 1968. La participación de la importación en el abastecimiento nacional descendió de casi 80 % en 1959 a sólo el 3 % en 1968.

Hasta 1961

Hasta 1961 estuvieron operando solamente las dos plantas ensambladoras establecidas en 1948 y en 1950, General Motors y Chrysler de Venezuela, respectivamente. En 1962 comenzaron sus operaciones tres nuevas empresas (Ford, Rootes y Fiat). En 1963 se incorporaron las siguientes empresas: Tocar (Toyota), Citim (O.M.), Consorcio Inversionista Fabril (Mercedes Benz), Constructora Venezolana de Vehículos (Renault y Rambler), Ensambladora Carabobo (Nissan), Carrocerías Valencia (Blue Bird), Fábrica Industrial de Automotores de Venezuela (Fiat), Industria Venezolana de Maquinarias (Internacional), Mack de Venezuela (Mack y Land Rover), Talleres Gago (Reo), Volkswagen y Willys. De esta manera se llegó al total de catorce (14) ensambladoras de vehículos y dos (2) empresas fabricantes de chasis y de carrocerías de autobuses que funcionan en la actualidad, Carrocerías Valencia y Talleres Gago. Renault y Rambler desde el comienzo de sus operaciones operan dentro de una misma empresa y dentro de una misma planta. Mercedes Benz, como empresa separada comenzó a operar dentro de la planta de Rootes hasta el primer semestre de 1970 en que estableció su planta propia.

Entre 1965 y 1968 la producción de vehículos de pasajeros pasó de 40 783 unidades a 44 315 unidades, o sea un incremento de 8.7 %, mientras que la producción de vehículos comerciales experimentó un incremento de 5.4 % al pasar de 17 609 unidades en 1965 a 18 553 unidades en 1968.

En el cuadro 5 se presenta la producción de los años señalados por categoría de vehículos.

Cuadro 5  
PRODUCCION POR CATEGORIAS DE VEHICULOS, 1965-1968  
(Unidades)

Categorías/años	1965	1966	1967	1968
Pasajeros	40 783	43 351	41 975	44 315
Comerciales	17 609	17 151	16 074	18 553
Autobuses	3 340	3 233	1 446	3 737
Más de 4 000 kilogramos	12 531	12 410	11 739	12 938
Más de 4 000 kilogramos	1 172	800	841	1 198
Chasis de autobuses	566	708	449	720
<b>Totales</b>	<b>80 392</b>	<b>80 502</b>	<b>78 042</b>	<b>82 862</b>

Fuente: Ministerio de Fomento.

/La producción

La producción de las diversas empresas en los años indicados y por categoría de vehículos se presenta en los cuadros 6, 7, 8 y 9. Del análisis de los mismos aparece que la participación conjunta de General Motors, Chrysler y Ford oscila entre el 58.1 % y el 64.3 %, cifras correspondientes a los años 1967 y 1965, respectivamente, con producción superior a 10 000 unidades. Una sola empresa, Volkswagen, se ha colocado por encima de las 5 000 unidades con la excepción del año 1967 y su participación en el mercado ha oscilado entre el 8.6 % (1967) y el 11 % (1966). Otras 3 empresas, Renault-Rambler, Fiat y Rootes, han alcanzado producciones de 3 000 unidades con una participación conjunta que oscila entre el 14.6 % (1968) y el 17.5 % (1966). Otras 3 empresas, Mercedes Benz, International y Willys han llegado a producciones superiores a 1 000 unidades y su participación en el mercado ha oscilado entre el 5.9 % (1967) y el 7.3 % (1965).

Cuadro 6

PRODUCCION DE VEHICULOS AUTOMOVILES, ESPECIFICADA POR CATEGORIAS, AÑO 1965

Empresas	Auto. y camionet. pasajeros	Méticos	Generales		Chasis de autobuses
			Entre 4 000 kg	Por 4 000 kg	
G.A. Tocare ✓	-	394	-	-	-
Gatin G.A. ✓	-	-	-	78	-
Comercio Inversionista Fabril "cif" ✓	1 102	-	-	89	12
Constructora Venezolana de Vehículos G.A. ✓	3 499	-	128	-	-
Chrysler de Venezuela S.A.	6 504	-	3 274	-	24
Ensamblaje Carrocarriles Valencina S.R.L. ✓	-	-	-	-	26
Fábrica Industrial Automóviles Via. G.A. ✓	2 212	2	2	495	-
Ford Motor de Venezuela S.A.	7 712	-	3 370	-	215
General Motors de Venezuela G.A.	11 041	-	4 295	-	85
Industria Venezolana de Maquinarias G.A. ✓	-	198	240	140	118
Itak de Venezuela G.A.	-	191	-	370	-
Maquinarias Naudon G.A. *	-	879	-	-	-
Autos Motor de Venezuela S.A.	2 928	-	402	-	-
Valleros Gage G.A. ✓	-	-	-	-	26
Volkswagen Internacional G.A.	6 341	-	240	-	-
Willys de Venezuela S.A.	-	1 016	-	-	-
<b>Totales</b>	<b>42 782</b>	<b>1 302</b>	<b>12 521</b>	<b>1 172</b>	<b>281</b>

Nota: Ministerio de Fomento.

✓ Toyota.

✓ G.M.

✓ Mercedes Benz.

✓ Renault y Rambler.

✓ Blue Bird.

✓ Fiat.

✓ International.

✓ Ibc.

\* Marca, cambio de nombre a partir de 1966.

/Cuadro 7

Cuadro 7

PRODUCCION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, ESPECIFICADA POR C. PRODUCTORES, AÑO 1966

Empresas	Auto. y camionet. pasajeros	Méticos	Generales		Cambio de autobuses
			Número de 4 000 kgs	Núm de 4 000 kgs	
C.A. Focars g/	-	530	-	-	-
GMV C.A. g/	-	-	-	29	-
Comercio Internacional Fabril S.A. "CIF" g/	1 109	-	-	91	-
Constructora Venezolana de Vehículos S.A. g/	3 709	-	9	-	-
Regular de Venezuela S.A.	6 768	-	2 670	-	24
Ensamblaje Carrocería Valenciana S.M. g/	-	-	-	-	25
Fab. Indus. Automotrices Via. S.A. g/	1 274	31	26	236	-
Ford Motor de Venezuela S.A.	9 823	-	4 070	-	400
General Motors de Venezuela S.A.	10 615	-	3 045	-	101
Industria Venezolana de Maquinarias S.A. g/	-	20	300	130	30
Italt de Venezuela S.A.	-	335	-	301	-
Maquinarias Humber S.A. *	-	800	-	-	-
Motor Motors de Venezuela S.A.	2 709	-	305	-	-
Pallares Gage S.A. g/	-	-	-	-	30
Vehículos Internacionales S.A.	6 904	-	300	-	-
Willis de Venezuela S.A.	-	1 497	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>52 351</b>	<b>2 222</b>	<b>12 312</b>	<b>502</b>	<b>581</b>

Nota: Ministerio de Suministro.

- g/ Guyana.
- g/ G.H.
- g/ Mercedes Benz.
- g/ Renault y Daimler.
- g/ Fiat S.p.A.
- g/ Fiat.
- g/ International.
- g/ Iva.
- \* Nueva, cambio de nombre a partir de 1966.

Cuadro 8

PRODUCCION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, ESPECIFICADA POR CATEGORIAS, AÑO 1967

Empresas	Auto. y camionet. pasajeros	Militares	Comerciales		Camión de autobuses
			Menos de 4 000 kgs	Más de 4 000 kgs	
S.A. Tecars <input checked="" type="checkbox"/>	-	940	-	-	-
OTSA S.A. <input checked="" type="checkbox"/>	-	-	-	12	-
Sociedad Investigadora Fabril S.A. "SIF" <input checked="" type="checkbox"/>	1 331	-	-	95	16
Constructora Venezolana de Vehículos S.A. <input checked="" type="checkbox"/>	9 712	-	-	-	-
Capular de Venezuela S.A.	7 295	-	2 700	-	-
Ensamblaje de Carrocerías Valencia S.A.S. <input checked="" type="checkbox"/>	-	-	-	-	40
Fábrica Indus. Automotora Via. S.A. <input checked="" type="checkbox"/>	2 755	25	90	490	-
Ford Motor de Venezuela S.A.	10 040	-	3 000	-	105
General Motors de Venezuela S.A.	9 845	-	4 407	-	100
Industria Venezolana de Maquinarias S.A. <input checked="" type="checkbox"/>	-	20	510	40	20
Itak de Venezuela S.A.	-	205	-	20	-
Maquinarias Nardone S.A. *	-	705	-	-	-
Motor Motors de Venezuela S.A.	2 000	-	200	-	-
Valeros Gage S.A. <input checked="" type="checkbox"/>	-	-	-	-	70
Vehículos Interamericanas S.A.	4 900	-	40	-	-
Willys de Venezuela S.A.	-	1 400	-	-	-
<b>Total</b>	<b>21 221</b>	<b>2 025</b>	<b>11 722</b>	<b>621</b>	<b>222</b>

Fuente: Ministerio de Fomento.

- Toyota.
- S.A.
- Mercedes Benz.
- Renault y Simca.
- Fiat Ford.
- Fiat.
- International.
- Ica.
- \* Nueva, cambio de nombre a partir de 1968.

Cuadro 9

PRODUCCION DE VEHICULOS AUTOMOTORES, ESPECIFICADA POR CATEGORIAS, AÑO 1968

Empresas	Auto. y camionet. pasajeros	Motos	Generales		Chasis de autobuses
			Menos de 4 000 kgs	Más de 4 000 kgs	
C.A. Tocaró g/	-	890	-	-	-
Citro C.A. h/	-	-	2	36	-
Comercio Inversionista Fabril S.A. "cif" g/	1 717	-	-	78	30
Constructora Venezolana de Vehículos C.A. g/	2 747	-	-	-	-
Capular de Venezuela S.A.	7 997	-	2 469	-	94
Ensambladora Carrubo C.A. g/	-	605	-	-	-
Ensamblaje Carrocería Valencia S.R.L. g/	-	-	-	-	100
Fábrica Indus. Automotora Vta. C.A. g/	2 706	2	37	608	-
Ford Motor de Venezuela S.A.	20 944	-	4 874	-	100
General Motors de Venezuela S.A.	9 895	-	4 473	-	140
Industria Venezolana de Maquinarias C.A. h/	-	102	802	76	112
Isat de Venezuela C.A. h/	-	312	-	300	-
Isotas Motors de Venezuela C.A.	2 761	-	201	-	-
Talleres Tago C.A. h/	-	-	-	-	100
Volkswagen Interamericana C.A.	6 338	-	6	-	-
Willys de Venezuela S.A.	-	1 766	-	-	-
<b>Totales</b>	<b>52 215</b>	<b>2 732</b>	<b>11 212</b>	<b>1 212</b>	<b>232</b>

Empresas Motoristas de Fomento.

- g/ Toyota.
- h/ GM.
- g/ Empresas Rom.
- h/ Renault y Simbio.
- g/ Nissan.
- g/ Fiat Rom.
- g/ Fiat.
- h/ International.
- h/ Isat y Isat Rom.
- g/ Isat.

/s/ Distribución

La distribución por grupos de plantas, según el volumen de producción, correspondiente a 1968 se presenta en el cuadro 10.

Cuadro 10

GRUPOS DE PLANTAS SEGUN VOLÜMEN DE PRODUCCION, AÑO 1968

Intervalos de producción	Número de plantas	Producción total (unidad)	Producción promedio (unidad)
Hasta 1 000 vehículos	6	2 439	406
1 001 a 2 000	3	4 763	1 587
2 001 a 4 000	3	9 182	3 060
4 001 a 7 000	1	6 328	6 328
Más de 7 000	3	40 156	13 385
<u>Totales</u>	<u>16</u>	<u>62 868</u>	<u>3 929</u>

Fuente: Ministerio de Fomento.

Las cifras anteriores evidencian la baja escala operacional de las plantas establecidas, pues apenas una cuarta parte están por encima de las 5 000 unidades, pero el problema es mucho más grave al considerar la diversidad de modelos y marcas que cada planta ensambla. Para el mismo año 1968 las plantas que ensamblaron 141 modelos básicos los distribuyeron así: 57 de pasajeros, 54 comerciales, 16 rústicos y 14 chasis de autobús. La cifra correspondiente a 1965 es similar, con la siguiente distribución: 57 de pasajeros, 61 comerciales, 15 rústicos y 20 chasis de autobús. Debe señalarse como índice de la creciente tendencia a la diversificación que en el renglón de vehículos de pasajeros el número se mantiene igual a pesar de que entre 1965 y 1968 salieron del mercado cuatro marcas: tres (3) de la General Motors (Oldsmobile, Pontiac y Vauxhall) y una (1) de la Chrysler (Simca).

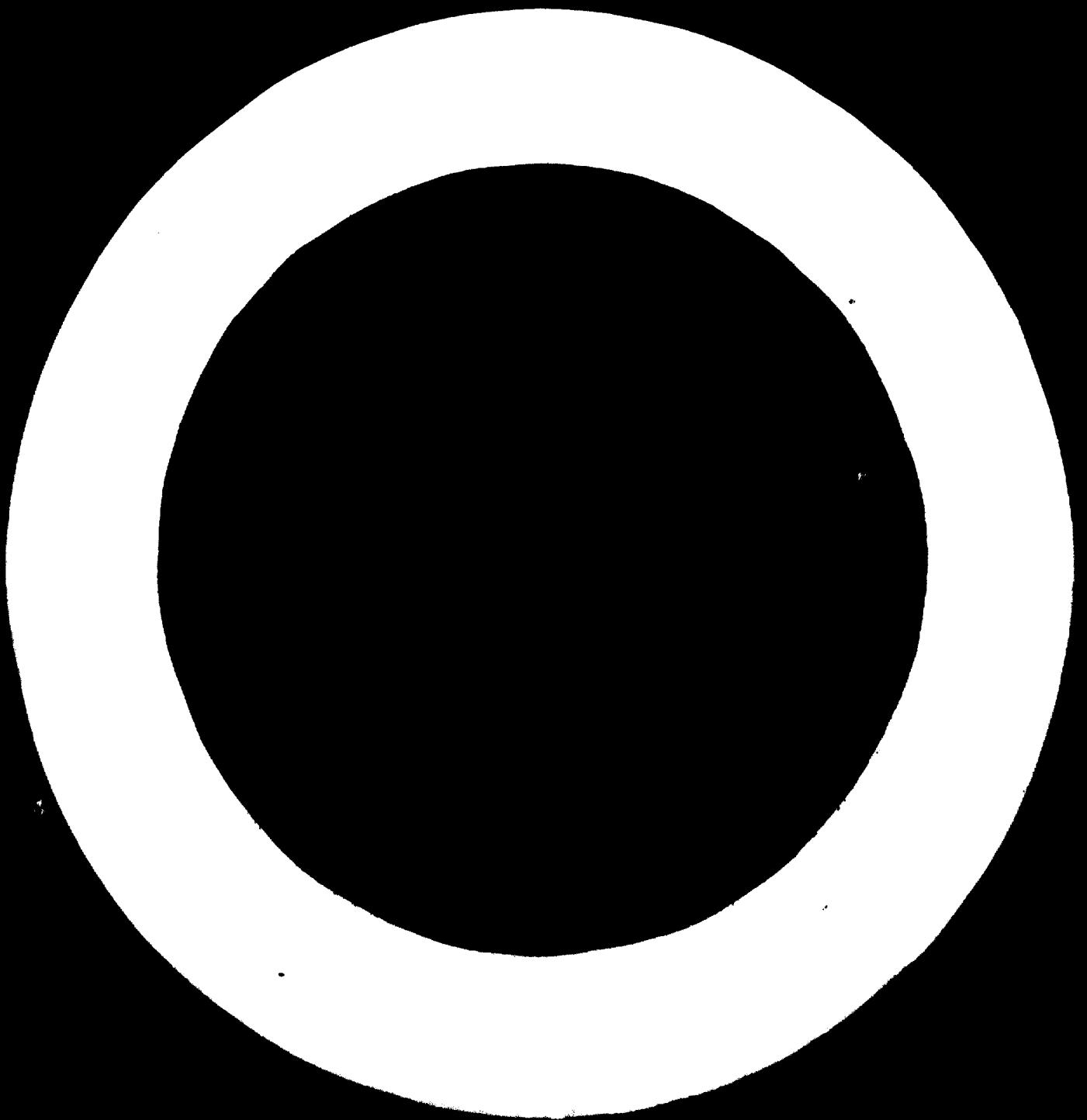
La distribución de las series de producción de los 141 modelos básicos en 1968 y de los 224 variantes diferentes se presentan en los cuadros 11, 12 y 13.

Cuadro 11

DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS DE LA PRODUCCION DE MODELOS BASICOS  
DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN VENEZUELA, AÑO 1968

Intervalos de producción	Número de modelos básicos	Producción total	Producción promedio
De 0 a 200 vehículos	77	5 777	75
De 201 a 400 "	18	4 978	277
De 401 a 600 "	11	5 185	471
De 601 a 800 "	10	7 093	709
De 801 a 1 000 "	4	3 481	870
De 1 001 a 2 000 "	18	25 920	1 440
De 2 001 a 5 000 "	2	4 363	2 181
De 5 001 a 10 000 "	1	6 071	6 071
<u>Totales</u>	<u>141</u>	<u>62 868</u>	<u>446</u>

Fuente: "Estudio sobre la Industria Automotriz Venezolana y sus Perspectivas de Desarrollo". Edición mimeografiada, octubre 1969.



Cuadro 12

DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS DE LA PRODUCCION DE MODELOS BASICOS DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN VENEZUELA, AÑO 1968

Intervalos de producción	Pasajeros		Comerciales	
	Modelos básicos	Producción total	Modelos básicos	Producción total
De 0 a 200 vehículos	12	1 226	65	4 551
De 201 a 400 "	13	3 565	5	1 413
De 401 a 500 "	4	1 730	3	1 343
De 501 a 600 "	3	1 569	1	543
De 601 a 700 "	3	1 965	1	665
De 701 a 800 "	3	2 229	3	2 234
De 801 a 900 "	2	1 654	1	890
De 901 a 1 000 "	1	937	-	-
De 1 001 a 2 000 "	15	21 322	3	4 598
De 2 001 a 5 000 "	1	2 047	1	2 316
De 5 001 a 10 000 "	1	6 071	-	-
<b>Totales</b>	<b>58</b>	<b>44 315</b>	<b>83</b>	<b>18 553</b>

Fuente: "Estudio sobre la Industria Automotriz Venezolana y sus Perspectivas de Desarrollo". Edición mimeografiada, octubre 1969.

Cuadro 13

DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS DE LA PRODUCCION DE MODELOS DIFERENTES DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN VENEZUELA, AÑO 1968

Intervalos de producción	Número de modelos diferentes	Producción total	Producción promedio
De 0 a 100 vehículos	98	3 828	39.0
De 101 a 200 "	35	5 152	147.2
De 201 a 300 "	21	5 182	246.8
De 301 a 400 "	19	6 663	350.7
De 401 a 500 "	13	5 881	452.3
De 501 a 600 "	10	5 510	551.0
De 601 a 700 "	6	3 970	661.7
De 701 a 800 "	5	3 752	750.4
De 801 a 900 "	1	843	843.0
De 901 a 1 000 "	2	1 806	903.0
De 1 001 a 2 000 "	12	15 687	1 307.2
De 2 001 a 5 000 "	2	4 594	2 297.0
De 5 001 a 10 000 "	-	-	-
De 10 001 y más "	-	-	-
<b>Totales</b>	<b>224</b>	<b>62 862</b>	-

Fuente: "Estudio sobre la Industria Automotriz Venezolana y sus Perspectivas de Desarrollo". Edición mimeografiada, octubre 1969.

B. ~~Impresión~~

### 3. Importación

Según aparece del cuadro 4, la importación entre 1958 y 1968 muestra la cifra más elevada en 1959 con 50 352 unidades, desciende a menos de la mitad en 1960 con 23 786 unidades y llega a 22 334 unidades en 1962. A partir de 1963, año en que se inicia el Programa Automotriz, la importación desciende a 3 171 unidades y a 1 841 unidades en 1968.

En 1961 la importación de vehículos armados se sometió al requisito de licencia previa y a cupos de importación que se repartían entre los industriales de las diferentes marcas.

A partir de 1963 se eliminaron los cupos de importación entre los distribuidores y sólo se permitió la importación, con el requisito de licencia previa, de los vehículos de uso oficial (incluyendo, claro está, los del Cuerpo Diplomático), de vehículos comerciales especiales y de los vehículos de pasajeros pertenecientes a los residentes en Venezuela que permanecieran en el exterior por más de 6 meses, siempre que el vehículo viniera importado como equipaje. La última categoría de vehículos de importación permitida, fue una puerta abierta para la introducción de vehículos en forma irregular, especialmente de las marcas y modelos de más alto precio que no entraron en el Programa de Ensamblaje de las empresas. De esta manera, se organizó un mercado negro de automóviles de lujo y se formaron verdaderas organizaciones para realizar la importación, que se aprovechaban de residentes en Venezuela que viajaban al exterior en forma periódica. El caso de los estudiantes en el exterior y su rutinario regreso de vacaciones fue un campo ampliamente explotado.

A comienzos de 1965 se modificó el sistema en el sentido de prohibir la venta de vehículos de tal manera importados y se estableció el requisito de otorgamiento de una fianza para responder de la obligación de la prohibición de venta. Este sistema tampoco demostró ser eficaz y en 1966 se añadieron nuevos requisitos: Permanencia mínima e ininterrumpida de un año en el exterior; registro del vehículo en el exterior a nombre del pasajero, expirado como (11) meses, por lo menos, de su fecha de ingreso al país, certificación de la compra y del registro ante un consulado venezolano en el exterior y envío de dichos documentos al Ministerio de Fomento.

/Por último,

Por último, en mayo de 1970, se prohibió la importación de vehículos automotores por pasajeros y en consecuencia la importación ha quedado limitada a los Miembros del Cuerpo Diplomático, un vehículo cada tres años, a las empresas ensambladoras en lo que se refiere a los prototipos y a la administración pública; y a las empresas públicas y privadas, en lo que se refiere a vehículos comerciales que no se fabriquen en el país.

#### 4. Mercado

Según informaciones contenidas en el Estudio sobre la Industria Automotriz en Venezuela y sus Perspectivas de Desarrollo recientemente realizado por la Corporación Venezolana de Fomento, el crecimiento del parque de vehículos de pasajeros muestra una tasa promedio interanual de 8.6 % para el período 1964-1968 (cuadro 14). Tal "crecimiento, si bien sostenido, no ha sido regular a través de los años considerados. Para el período 1954-1960 se registra la más elevada tasa, al situarse en un 13.3 % de incremento anual. Luego este incremento se reduce a un 5.2 % para los años comprendidos entre 1960-1968, lo cual se puede atribuir a la recesión económica de los años 1960-1964 cuando el parque de vehículos de pasajeros experimentó un crecimiento de apenas 2.5 %. Finalmente, es interesante mencionar que el parque creció a una tasa anual del 7.2 % entre los años 1963-1968, lapso que coincide con las medidas de política automotriz dictadas a partir del año 1963."

Del mismo estudio aparece que la adquisición de vehículos americanos y europeos, de tipo grande, ha representado entre el 50 % y el 60 % de la demanda total en los 15 años. Esta tendencia de adquirir los vehículos grandes no ha sufrido modificación, a pesar del aumento experimentado en los precios de los vehículos de pasajeros, superior al 50 % durante el período 1960-1968, con mayor incidencia en las unidades de mayor tamaño.

En lo que se refiere al parque de vehículos comerciales éste pasó de 92 515 unidades en 1954 (cuadro 15) a 102 052 unidades en 1960 con un crecimiento acumulativo anual del 1.6 %. Para 1968 la cifra se eleva a 128 919 unidades con un crecimiento interanual del 3.02 %.

Cuadro 14

PARQUE DE VEHICULOS DE PASAJEROS EN VENEZUELA, <sup>1/</sup> AÑO 1954-1968

(Unidades)

Al final del año	Cantidad
1954	127 608
1955	146 207
1956	159 922
1957	186 038
1958	187 388
1959	240 696
1960	270 550
1961	267 233
1962	280 282
1963	286 600
1964	298 819
1965 <sup>1/</sup>	324 816
1966 <sup>1/</sup>	345 279
1967 <sup>1/</sup>	374 627
1968 <sup>1/</sup>	406 470

Fuente: "Estudio sobre la Industria Automotriz Venezolana y sus Perspectivas de Desarrollo". Edición mimeografiada, octubre 1969.

Nota: Se incluyen los vehículos station wagon.

<sup>1/</sup> Excluidos vehículos de las Fuerzas Armadas Nacionales, Ambulancias y Buses.

<sup>1/</sup> Datos estimados.

Quadro 15

PARQUE DE VEHICULOS COMERCIALES EN VENEZUELA, AÑOS 1954-1968

(Unidades)

Años	Unidades
1954	92 515
1955	97 646
1956	89 308
1957	92 050
1958	89 544
1959	100 862
1960	102 052
1961	104 580
1962	113 957
1963	108 345
1964	111 063
1965	115 276
1966	118 850
1967	123 723
1968	128 919

Fuente: "Estudio sobre la Industria Automotriz Venezolana y sus Perspectivas de Desarrollo". Edición mimeografiada, octubre 1969.

A. J. [Illegible]

#### 4.1 Modificaciones de precios

A partir de 1960 se inicia un ascenso vertiginoso de los precios de los vehículos motivado, en primer lugar, por el establecimiento del control de cambio a fines de ese año y las subsiguientes medidas devaluacionistas que comenzaron a aplicarse desde el primer semestre de 1961. Y en segundo lugar, como resultado de la casi total sustitución de las importaciones por producción nacional con muy bajas escalas de producción, como ya se ha señalado.

Si bien se dificulta la comparación de precios en un período cualquiera, por los constantes cambios de modelos, en el estudio mencionado se presentan las modificaciones de precios experimentados por modelos de vehículos de pasajeros que han mantenido características similares durante algunos años. El cuadro 16 suministra información sobre los precios de algunos modelos en los años 1960, 1963 y 1965. El cuadro 17 presenta datos correspondientes a otros modelos en los años 1966 y 1968. Finalmente en el cuadro 18 se presentan los precios regulados por Resolución N° 4 765 de la Dirección de Comercio del Ministerio de Fomento de fecha 21 de noviembre de 1969, aplicables a los modelos 1970.

En el estudio ya citado se identifican y analizan los diversos factores que influyen en la estructura de costos y precios de la industria automotriz en los siguientes campos:

- en la producción de vehículos;
- en la fabricación de partes;
- en la distribución de vehículos;
- en los mecanismos de financiamiento.

##### 4.1.1 En el campo de la producción de vehículos:

- las bajas escalas de producción;
- el alto índice de capacidad ociosa;
- la baja capitalización de las empresas, con la consiguiente elevación de los costos de financiamiento;
- el costo de los royalties;
- la transferencia oculta de beneficios por los sistemas de facturación de las casas matrices.

/Cuadro 16

Quadro 16

PRECIOS DE ALGUNOS VEHICULOS DE PASAJEROS, 1960, 1963, 1965

(Bolívares)

	1960	1963	1965
<b><u>Chevrolet Impala</u></b>			
Sedán, 4 puertas F.E. 8 cil. 327" sin aire acondicionado	19 900	21 480	23 845
<b><u>Chevrolet Biscaine</u></b>			
Sedán, 4 puertas, 6 cil. 230" sincronico	11 625	16 065	17 700
<b><u>Plymouth Belvedere</u></b>			
Sedán, 4 puertas, 8 cil. 318" F.E., sin aire	15 450	20 670	20 950
<b><u>Plymouth Valiant</u></b>			
Sedán, 4 puertas, 6 cil. 170" sincronico	10 010	13 550	14 719
<b><u>Volkswagen</u></b>			
Sedán, 2 puertas, 4 cil. 1300 c.c., sincronico	6 590	8 844 <sup>g/</sup>	9 327 <sup>g/</sup>
<b><u>Fiat 1100-D</u></b>			
Sedán, 4 puertas, 4 cil. 1100 c.c., sincronico	7 980	10 395	11 541
<b><u>Opal Record</u></b>			
Sedán, 4 puertas, 4 cil. 102", sincronico	7 300	10 238 <sup>g/</sup>	11 467 <sup>g/</sup>
<b><u>Vauxhall Victor</u></b>			
Sedán, 4 puertas, 4 cil. 100", sincronico	7 046	10 300	12 270
<b><u>Mercedes Benz 190</u></b>			
Sedán, 4 puertas, 1900 c.c., 4 cil. sincronico	12 319	18 485	18 672

Nota: "Estudio sobre la Industria Automotriz Venezolana y sus Perspectivas de Desarrollo". Edición mimeografiada.

<sup>g/</sup> Sobrevaloración del marco alemán en marco de 1961.

Anexo 17

LISTA DE PRECIOS DE CONTADO DE VEHICULOS DE PASAJEROS FABRICADOS EN EL PAIS, 1966-1968

MARCA	Modelos y características	1966 Precio contado	1968 Precio contado
<b>Mercedes Benz</b>	300 Sedán 4 puertas, sincronico, 4 cil.	20 900	21 195
"	300 AM Sedán, 4 puertas, autom. D.M. 4 cil.	23 675	23 995
"	300 B Sedán, 4 puertas, cine. Diesel, 4 cil.	22 150	22 465
"	250 Sedán, 4 puertas, cine., 6 cil.	22 800	23 130
"	250 AM Sedán, 4 puertas, cine., 6 cil.	24 600	24 945
"	250 S Sedán, 4 puertas, autom. D.M. 6 cil.	27 500	27 175
"	250 SAM Sedán, 4 puertas, autom. D.M. 6 cil.	30 350	30 005
"	250 S Sedán, 4 puertas, sincronico, 6 cil.	30 400	31 045
"	250 SAM Sedán, 4 puertas, autom. D.M. 6 cil.	33 300	33 765
<b>Subaru</b>	Ambassador V. 990 Sedán, 4 puertas, autom., 8 cil., radio	25 000	26 200
"	American 440 Sedán, 4 puertas, cine. 6 cil.	16 350	19 030
"	American 440 Sedán, 4 puertas, autom. 6 cil.	17 865	20 410
"	American 440 Ranchera, cine. 6 cil.	18 150	20 595
"	American 440 Ranchera, autom., 6 cil.	20 155	22 080
<b>Summit</b>	B-10 Sedán, 4 puertas, cine., 4 cil.	10 852	10 980
<b>Chrysler</b>	Neopart Sedán, 4 puertas, N.Y. sin paralos, P.E., 8 cil.	30 950	34 895
<b>Ford</b>	Must 170 Sedán, 4 puertas, cine. 6 cil.	15 950	18 372
"	Must 170 Sedán, 4 puertas, autom., 6 cil.	16 325	19 380
"	Must 170 Sedán, 4 puertas, P.E., 8 cil.	19 260	21 845
"	Must 170 G.T., 2 puertas, P.E., 8 cil.	20 085	24 391
"	Cougar Sedán, 4 puertas, cine., 8 cil.	19 650	21 022
"	Cougar Sedán, 4 puertas, P.E., 8 cil.	21 465	24 099
<b>Ford</b>	Salvador Sedán, 4 puertas, cine., 8 cil.	19 495	20 796
"	Salvador Sedán, 4 puertas, P.E., 8 cil.	21 660	23 837
"	Salvador Ranchera, 4 puertas, cine., 8 cil.	22 275	24 380
"	Salvador Ranchera, 4 puertas, P.E., 8 cil.	24 450	26 305
"	Ray H.O., 4 puertas, P.E., 8 cil.	24 975	28 179
"	Volant V-100 Sedán, 4 puertas, cine., 6 cil.	18 595	19 904
"	Volant V-100 Sedán, 4 puertas, autom. 6 cil.	26 440	29 092
<b>Ford</b>	1300 B. Sedán, 4 puertas, cine., 4 cil., radio	11 011	12 280
"	1300 B. Familiar, 4 puertas, cine., 4 cil., radio	20 496	22 380
"	1300 Sedán, 4 puertas, cine., 4 cil., radio	25 496	28 496
"	1300 Sedán, 4 puertas, cine., 6 cil., radio D.M.	29 500	32 380
"	1300 Familiar, 4 puertas, cine., D.M., 6 cil.	30 285	33 285

Cuadro 17 (cont.)

Marcas	Modelos y características	1966 Precio centado	1968 Precio centado
Ford	Cortina Sedán, 4 puertas, sino., 4 cil., radio	11 990	12 700
"	Cortina Sedán, 4 puertas, autom., 4 cil., radio	13 040	13 600
"	Cortina Camioneta, sino., 4 cil., radio	12 790	13 400
"	Cortina Camioneta, autom., 4 cil., radio	13 840	14 300
"	Falcón Sedán, 4 puertas, sino., 6 cil., radio	16 080	18 100
"	Falcón Sedán, 4 puertas, autom., 6 cil., radio	16 960	19 520
"	Parlane Sedán, 4 puertas, sino., 8 cil., radio	17 760	20 400
"	Galaxie Custom 500, sedán, 4 puertas, sino., 8 cil., radio	18 980	21 900
"	LFD Sedán, 4 puertas, sin parales, autom., D.H. y F.P., vidrios eléctricos, techo de vinil, aire acondicionado, radio	28 240	33 900
Chevrolet	Chevelle Malibú, sedán, 4 puertas, autom., D.H. y F.P., 8 cil., radio	20 100	23 894
"	Bol Air ranchera, 4 puertas, sino., 8 cil.	21 920	26 800
"	Bol Air ranchera, 4 puertas, autom. D.H. y F.P. 8 cil.	23 890	29 201
"	Biscayne Sedán, 4 puertas, autom., 8 cil., radio	19 875	24 461
Opel	Rekord Sedán, 4 puertas, sino., 4 cil.	11 100	12 600
"	Rekord Caravan Ranchera, 4 puertas, 4 cil.	11 900	13 100
"	Rekord Sedán, 4 puertas, sino., 4 cil.	13 960	16 300
"	Rekord Sedán, 4 puertas, autom., 4 cil.	15 250	17 400
"	Rekord Caravan Ranchera, 4 puertas, sino., 4 cil.	14 250	16 600
"	Rekord Caravan Ranchera, 4 puertas, autom., 4 cil.	15 500	17 800
Mini	HW De Luxe Sedán, 2 puertas, 4 cil., sino.	8 981	9 750
"	Super Mini Ranchera, 4 puertas, sino., 4 cil.	14 581	14 681
"	Super Mini Ranchera, 4 puertas, autom., 4 cil.	15 781	15 881
Volkswagen	1900 Super Salazo Sedán, 2 puertas, sino., 4 cil.	10 690	11 870
"	1600 L Variant Ranchera, 2 puertas, sino., 4 cil.	16 565	16 890

Elaborado con datos de la Industria Automotriz Venezolana y sus Representaciones de Distribución. Edición preliminar, octubre 1969.

Quadro 18

PRECIOS VEHICULOS DE PASAJEROS MODELO 1970

Marca, modelo, características y equipos	Precio público contado (bolívares)
<b>Ford</b>	
Cortina Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros, radio	13 150
Cortina Sedán, 4 puertas, automático, 4 cilindros, radio	14 010
Cortina Ranchera, 4 puertas, sinerónica, 4 cilindros, radio	13 650
Cortina Ranchera, 4 puertas, automática, 4 cilindros, radio	14 590
Falcón Sedán, 4 puertas, sinerónico, 6 cilindros, radio	18 900
Falcón Sedán, 4 puertas, automático, 6 cilindros, radio	19 810
Falcón Futura, sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, radio	21 720
Fairlane Sedán, 4 puertas, sinerónico, 8 cilindros, radio	20 720
Fairlane 500, sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	23 890
Fairlane 500, sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, aire acondicionado, radio	26 230
Fairlane 500, ranchera, 4 puertas, sinerónica, 8 cilindros, radio	23 820
Fairlane 500, ranchera, 4 puertas, automática, 8 cilindros, radio	25 870
Mustang Coupé, Hardtop, 2 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	23 430
Mustang Coupé, Hardtop, 2 puertas, sinerónico, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	22 260
Mustang Coupé, Hardtop, 2 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, aire acondicionado, radio	26 660
Mustang Coupé, Hardtop, 2 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, techo de vinil, aire acondicionado, radio	27 210
Custom 500, sedán, 4 puertas, sinerónico, 8 cilindros, radio	22 810
Galaxie 500, sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	26 590
Galaxie 500, sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, aire acondicionado, radio	28 920
LTD Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, techo de vinil, aire acondicionado, radio	34 170
Country Sedán, ranchera, 4 puertas, automática, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	28 570
Country Sedán, ranchera, 4 puertas, automática, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, aire acondicionado, radio	30 690
<b>Chevrolet</b>	
Chevy II Nova, sedán, 4 puertas, sinerónico, 6 cilindros	19 510
Chevy II Nova, sedán, 4 puertas, automático, 6 cilindros, dirección hidráulica, radio	20 950
Chevy, coupé, 2 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, aire acondicionado, radio	28 790
Chevelle Concours, ranchera, 4 puertas, automática, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	28 190
Chevelle, coupé, 2 puertas, automático, 3 velocidades, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, aire acondicionado, radio	28 290
Chevelle, sedán, 4 puertas, sinerónico, 8 cilindros	21 500
Chevelle, sedán, 4 puertas, automático, 3 velocidades, 8 cilindros, radio	23 780
Chevelle, sedán, 4 puertas, automático, 3 velocidades, 8 cilindros, aire acondicionado, radio	27 080
Blazer, sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, radio	23 800
Captiva, sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, aire acondicionado, radio	33 570

Modelo 16 (cont. 1)

Marca, modelo, características y equipos	Precio público contado (bolívaras)
<b>Oldsmobile</b>	
Oldsmobile, sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, aire acondicionado, radio	29 240
<b>Plymouth</b>	
Plymouth, sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros	19 195
Plymouth Caravan, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros	19 290
Plymouth Coupé, 2 puertas, sinerónico, 4 cilindros, motor l. 18	14 610
Plymouth Coupé, 2 puertas, sinerónico, 4 cilindros, motor l. 98	15 750
Plymouth Sedán, Fast Back, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros	14 690
Plymouth Sedán, Fast Back, 4 puertas, automático, 4 cilindros	15 610
Plymouth Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros	16 750
Plymouth, Sedán, 4 puertas, automático, 4 cilindros	17 910
Plymouth, Caravan, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros	17 090
Plymouth, Caravan, 4 puertas, automático, 4 cilindros	18 330
<b>Oldsmobile</b>	
Oldsmobile, Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros	19 680
Oldsmobile, Sedán, 4 puertas, automático, 4 cilindros	14 660
Oldsmobile, Ranchera, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros	14 440
Oldsmobile, Ranchera, 4 puertas, automático, 4 cilindros	15 460
Oldsmobile, Sedán, 2 puertas, sinerónico, 4 cilindros	9 820
<b>Plymouth</b>	
Plymouth, Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros, radio	16 890
Plymouth, Sedán, 4 puertas, automático, 4 cilindros, radio	17 200
<b>Plymouth</b>	
Plymouth Sedán, 4 puertas, sinerónico, 6 cilindros, radio	18 900
Plymouth Sedán, 4 puertas, automático, 6 cilindros, radio	19 960
Plymouth Ranchera, 4 puertas, automático, 6 cilindros	22 670
Plymouth SUV, Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros	29 960
Plymouth SUV, Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, aire acondicionado	24 900
Plymouth SUV, Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio, aire acondicionado	25 810
Plymouth SUV, Ranchera, 4 puertas, automática, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia	26 080
Plymouth SUV, Coupé, 2 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio, aire acondicionado	27 290
Plymouth SUV, Coupé, 2 puertas, sinerónico, 8 cilindros	23 230
Plymouth SUV, Coupé, 2 puertas, sinerónico, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio, aire acondicionado	25 120
Plymouth SUV, Coupé, 2 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia	23 770
Plymouth SUV, Coupé, 2 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio, aire acondicionado	27 280

Cuadro 18 (cont. 2)

Marca, modelo, características y equipos	Precio público contado (bolívares)
<b>Renault</b>	
R-10 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros, motor 1 100 c.c.	10 840
R-10 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros, motor 1 300 c.c.	11 310
R-16 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros, radio	13 970
R-16 T8, Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros, radio	15 390
<b>Flax</b>	
124 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros	13 580
124 Familiar, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros, radio	15 170
125 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros, radio	17 207
1500 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros, radio	14 670
1500 Familiar, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros, radio	15 400
2900 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 6 cilindros, dirección hidráulica, radio	17 800
2900 Familiar, 4 puertas, sinerónico, 6 cilindros, dirección hidráulica, radio	18 940
<b>Mercedes Benz</b>	
200 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros	22 485
200 AN Sedán, 4 puertas, automático, dirección hidráulica, 4 cilindros	27 310
220 B Sedán, 4 puertas, sinerónico, 4 cilindros, motor Diesel	25 385
230 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 6 cilindros	27 310
230 AN Sedán, 4 puertas, automático, dirección hidráulica, 6 cilindros	29 265
230 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 6 cilindros	29 800
230 AN Sedán, 4 puertas, automático, dirección hidráulica, 6 cilindros	31 220
260 SE Sedán, 4 puertas, sinerónico, dirección hidráulica, 6 cilindros	34 685
260 S&N Sedán, 4 puertas, automático, dirección hidráulica, 6 cilindros	36 380
<b>Volvo</b>	
1200 Sedán, 2 puertas, sinerónico, 4 cilindros	10 670
1300 Sedán, 2 puertas, sinerónico, 4 cilindros	11 940
1500 Sedán, 2 puertas, sinerónico, 4 cilindros	12 985
1500 Sedán, 2 puertas, automático, 4 cilindros	13 375
1600 Variant Sanchera, 2 puertas, sinerónico, 4 cilindros	17 000
1600 Variant Sanchera, 2 puertas, automático, 4 cilindros	18 075
1600 V1 Sedán, 2 puertas, sinerónico, 4 cilindros	16 900
1600 V1 Sedán, 2 puertas, automático, 4 cilindros	17 940
1600 V1 Sedán, 2 puertas, automático, 4 cilindros	19 290
1600 V1 Sedán, 2 puertas, automático, 4 cilindros	19 290
<b>Volvo</b>	
New Fast Sedán, 4 puertas, automático, 6 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, techo de vinil, radio, aire acondicionado	25 210
New Vesta Sedán, 4 puertas, automático, 6 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, techo de vinil, radio, aire acondicionado	26 275

Cuadro 18 (cont.)

Marca, modelo, características y equipos

Precio  
público  
cotizado  
(Bolívares)

**Fluxus**

Valiant V-100 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 6 cilindros	18 550
Valiant V-100 Sedán, 4 puertas, automático, 6 cilindros	19 760
Valiant V-100 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 8 cilindros	19 905
Valiant Signet Sedán, 4 puertas, automático, 6 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	21 120
Valiant Signet Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	21 635
Bolvedere Sedán, 4 puertas, sinerónico, 8 cilindros	20 890
Bolvedere Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros	21 985
Bolvedere Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	24 015
Pony Hard Top Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	28 490
Pony Hard Top Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, techo de vinil, radio, aire acondicionado	31 460
Satellite Sedán, 4 puertas, sinerónico, 8 cilindros	20 890
Satellite Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros	21 980

**Opel**

Opel 170 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 6 cilindros	19 035
Opel 170 Sedán, 4 puertas, automático, 6 cilindros	20 890
Opel 170 Sedán, 4 puertas, sinerónico, 8 cilindros	19 790
Opel 170 Custom Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	22 080
Opel 170 Custom Sedán, 4 puertas, automático, 6 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	21 605
Opel Sedán, 4 puertas, sinerónico, 8 cilindros	21 710
G.T. Sport Coupé, 2 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	24 760
Corsica Sedán, 4 puertas, sinerónico, 8 cilindros	21 075
Corsica Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros	22 210
Corsica Sedán, 4 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	24 240
Corsica Ranchera, 4 puertas, sinerónica, 8 cilindros	25 040
Corsica Ranchera, 4 puertas, automática, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	27 380
Corsica HF Coupé, 2 puertas, automático, 8 cilindros, dirección hidráulica, frenos de potencia, radio	26 810

4.1.2 En el campo de la fabricación de partes se señalan los dos primeros factores correspondientes al de la fabricación de vehículos, a los cuales se agregan la inseguridad en el volumen de los pedidos de partes por las ensambladoras y las deficiencias organizativas de una rama industrial cuyo desarrollo es muy reciente.

4.1.3 En el campo de la distribución se plantea el mismo problema del alto índice de capacidad ociosa debido al creciente número de distribuidores. Para 1968 existían en Venezuela 475 distribuidores de vehículos. Como la producción fue de 62 868 unidades, el promedio por establecimiento sólo llega a 132 vehículos por año, promedio que en la práctica es mucho menor en razón de que los productores realizan ventas directas al Gobierno Nacional y a las grandes compañías.

4.1.4 En el campo de financiamiento operan empresas financiadoras especializadas que si bien cobran intereses nominales inferiores al doce por ciento (12 %) anual, límite establecido por la ley, encarecen la operación por las retenciones que practican, el cobro de fuertes sumas por concepto de gastos de servicio. Según documentos que se citan en el estudio, el margen de comercialización del producto se estima en un 56 % sobre el precio de venta del vehículo en puerta de fábrica. De este 56 %, el 26 % constituye el margen para el distribuidor y el 30 % cubre los gastos de financiamiento.

## 5. Impuestos

En Venezuela no existen impuestos sobre ventas. Solamente al nivel municipal se paga la denominada Patente de Industria y Comercio consistente en una suma fija o en un porcentaje sobre el total de ventas que realizan las empresas productoras de bienes o servicios. El monto de la patente es muy variable, siendo por lo general más elevado en las ciudades de mayor importancia. En el área metropolitana de Caracas los distribuidores de vehículos pagan una patente del 1 % del total de sus ventas ya sean éstas a crédito o de contado que, naturalmente se carga a cada comprador.

/Los usuarios

Los usuarios de vehículos están sometidos al pago de dos contribuciones: una nacional y otra municipal. La contribución nacional se limita al cobro de 20.00 bolívares anualmente por el registro del vehículo. La municipal, que se denomina Patente de Vehículos se paga también anualmente y su monto varía según la categoría del vehículo y zona de matriculación, pues cada municipalidad establece libremente el monto de la patente, la cual por regla general es inferior en los municipios escasamente poblados. En el área metropolitana de Caracas los vehículos de pasajeros están sometidos a un pago anual que oscila entre 140.00 y 352.00 bolívares de acuerdo con el peso del vehículo y los vehículos de carga un pago que oscila entre 248.00 y 3 268.00 bolívares de acuerdo con su capacidad de carga. Los municipios con escasa población, como se ha dicho, tienen escalas menores y debido a la falta de controles, muchos usuarios de vehículos los matriculan en la municipalidad más cercana donde la matrícula es menor. Así, los municipios cercanos al área metropolitana para proveerse de rentas han establecido matrículas que equivalen aproximadamente al 40 % del monto de la matrícula en aquélla.

#### 6. Inversiones

Para 1963 las inversiones en activos fijos en las empresas dedicadas a la fabricación de vehículos (terrenos, edificaciones, maquinarias, herramientas, instalaciones, equipos de oficina y medios de transporte) ascienden a 88.3 millones de bolívares y para 1968 se colocaron 186.0 millones de bolívares, o sea, más de dos veces, tal como aparece del cuadro 19.

Según el origen de los capitales suscritos, el 65.5 % es capital extranjero y el resto nacional. De las catorce ensambladoras, tres son nacionales, cinco exclusivamente de capital foráneo y el resto inversiones mixtas.

#### 7. Ocupación

Para 1963 la industria de fabricación de vehículos daba empleos directos a 2 719 trabajadores, cifra que se ha colocado en 5 712 trabajadores en 1968, tal como aparece en el cuadro 20.

Quadro 19

INVERSIONES EN ACTIVOS FIJOS EN LA FABRICACION  
DE VEHICULOS, 1963/1968

(Miles de bolívars)

Años	Capital
1963	88 255
1964	108 665
1965	128 971
1966	165 167
1967	198 624
1968	185 987

Fuente: Información suministrada por la Cámara Venezolana de la Industria Automotriz (CIVA).

Quadro 20

PERSONAL EMPLEADO POR LAS PLANTAS OBREROS Y EMPLEADOS, 1963/1968

Años	Obreros	Empleados	Total
1963	1 906	813	2 719
1964	2 964	926	3 890
1965	4 033	1 115	5 148
1966	4 164	1 320	5 484
1967	3 858	1 655	5 513
1968	4 165	1 516	5 681

Fuente: Información suministrada por la Cámara Venezolana de la Industria Automotriz (CIVA).

A. ~~Industria~~

8. Remuneraciones

Por concepto de sueldos, salarios y utilidades, las plantas productoras de vehículos pagaron en 1963 la cantidad de 37.8 millones de bolívares que sumados a 3.5 millones de bolívares cancelados por concepto de prestaciones sociales, totalizan 41.3 millones de bolívares. Para 1968 los trabajadores recibieron por sueldos, salarios y utilidades 97.9 millones de bolívares que sumados a 15.1 millones de bolívares por prestaciones sociales da un total de 113.0 millones de bolívares (cuadros 21 y 22).

9. Compras locales

El valor de las compras de partes de fabricación nacional en 1963 alcanzó la cifra de 26.6 millones de bolívares. En 1968 las plantas productoras de vehículos realizaron compras de partes de fabricación nacional por un monto de 249.5 millones de bolívares (cuadro 23).

10. Impuestos y otros gastos de producción

En el período comprendido entre 1963 y 1968 las plantas productoras de vehículos por concepto de impuestos nacionales (Impuesto sobre la Renta y de Importación), impuestos municipales, contribuciones nacionales (Instituto Nacional de Cooperación Educativa (INCE) y Seguro Social Obligatorio), teléfonos, energía eléctrica y materiales localmente adquiridos usados en la producción, gastaron las cantidades que se señalan en el cuadro 24.

Cuadro 21

SUELDOS, SALARIOS Y UTILIDADES, 1963/1968

(Sin incluir prestaciones sociales y otros beneficios)

(Miles de bolívares)

Años	Obreros	Empleados	Totales
1963	18 314	19 463	37 777
1964	31 098	23 179	54 277
1965	45 616	28 079	73 695
1966	50 365	33 426	83 791
1967	52 154	40 250	92 405
1968	54 820	43 036	97 856

Fuente: Información suministrada por la Cámara Venezolana de la Industria Automotriz (CIVA).

Cuadro 22

PRESTACIONES SOCIALES Y OTROS BENEFICIOS, 1963/1968

(Miles de bolívares)

Años	Obreros	Empleados	Totales
1963	1 335	2 174	3 508
1964	3 213	2 392	5 606
1965	4 138	3 297	7 436
1966	5 428	2 748	8 176
1967	8 216	5 198	13 414
1968	8 779	6 336	15 115

Fuente: Información suministrada por la Cámara Venezolana de la Industria Automotriz (CIVA).

/Cuadro 23

Cuadro 23

VALOR DE COMPRAS DESTINADAS A INCORPORACION DE PARTES  
NACIONALES EN LOS VEHICULOS PRODUCIDOS EN  
VENEZUELA, 1963/1968

(Miles de bolívars)

Años	Obligatoria	Opcional	Total
1963	16 514	4 131	20 645
1964	33 840	24 354	58 194
1965	48 612	67 489	116 101
1966	61 538	116 627	178 165
1967	81 707	108 504	190 211
1968	143 194	106 349	249 543

Fuente: Información suministrada por la Cámara Venezolana de la Industria Automotriz (CIVA).

Cuadro 24

IMPUESTOS Y OTROS GASTOS DE PRODUCCION, 1963/1968

(Miles de bolívars)

Años	Bolívars
1963	29 046
1964	48 174
1965	61 664
1966	69 664
1967	67 534
1968	71 182

Fuente: Información suministrada por la Cámara Venezolana de la Industria Automotriz (CIVA).

## Sección II

### LA INDUSTRIA DE FABRICACION DE PARTES

#### 1. Antecedentes

La fabricación de partes de vehículos automotores se inicia en Venezuela antes que el ensamblaje de vehículos. En el transcurso de la II Guerra Mundial se promueve e instala la primera planta de neumáticos y cámaras de aire, por parte de la Empresa General en asociación con un grupo de inversionistas nacionales. Posteriormente se inicia el ensamblaje de baterías y otros renglones no especificados,<sup>1/</sup> en su mayoría distintos a los metal-mecánicos y orientados, como los anteriores, al mercado de repuestos.

Con la instalación de la primera planta ensambladora en los años 1948-1950 se desarrolló la producción de partes elementales, basada en el ensamblaje de insumos importados. Según informe preparado en 1961 por COEDIPLAN,<sup>2/</sup> al finalizar la década del 50 la contribución de la fabricación nacional de partes de vehículos en el proceso de ensamblaje, ascendía aproximadamente a un 8 % del peso del vehículo.

#### 2. El Programa Automotriz de 1962 y el desarrollo de la fabricación de partes

El programa de desarrollo de la industria automotriz adoptado en 1962 para iniciarse a partir del siguiente año - el cual se analiza en cuanto a los instrumentos de política utilizados y en sus resultados en la Sección III de este informe - estableció un porcentaje creciente de incorporación de partes de fabricación nacional medidas en términos de peso. Consecuentemente, la apertura de ese mercado condujo al aprovechamiento de la capacidad instalada de muchas empresas metalmeccánicas, que adicionaron la fabricación

---

<sup>1/</sup> Pinturas, solventes, grasas y lubricantes.

<sup>2/</sup> Elementos para una Política de Desarrollo de la Industria Automotriz.

de partes automotrices a las líneas de producción que venían explotando, y también promovió la instalación de plantas dedicadas exclusivamente a la producción de aquellos.

Las informaciones sobre la situación de la industria de partes y el grado de desarrollo alcanzado sólo se conoce a partir del año 1966 gracias al levantamiento de una encuesta realizada por CORDIPLAN. La muestra cubrió 132 establecimientos industriales de las 165 empresas productoras de partes. Del total de la muestra, 124 establecimientos correspondieron a empresas productoras de partes y accesorios automotrices y el resto a empresas productoras de carrocerías; y de las primeras el 50 % se dedicaban exclusivamente a la producción de renglones destinados a la industria automotriz. Los principales resultados de la muestra se presentan en los cuadros 25 y 26 y la situación general del subsector se estimó conforme se indica en el cuadro 27. Las informaciones globales, correspondientes a 1968, se presentan en el cuadro 1 de la Sección I de este informe.

La encuesta de 1966 sólo incluyó las empresas de la rama metal-mecánica no considerando, por lo tanto, otras ramas que proveen insumos a la industria de fabricación de vehículos, entre ellas las del caucho. La II Encuesta Industrial realizada por CORDIPLAN en 1967 suministra información sobre la industria de fabricación de neumáticos, cámaras de aire y artículos conexos. Los principales indicadores correspondientes a las cuatro empresas que cubren la totalidad del mercado de los dos primeros renglones (neumáticos y cámaras de aire) se presentan en el cuadro 28.

La producción de partes en renglones seleccionados para 1968 se presenta en el cuadro 29.

#### 2.1 Los resultados del Programa de Incorporación

En el párrafo 4 de la Sección III de este informe se señalan las causas más importantes del retardo en el cumplimiento del programa de incorporación de partes establecido a partir de 1963. Como consecuencia de este retardo en 1970 el porcentaje de incorporación que se alcanzará será del orden del 41 % con una diferencia bastante elevada con relación al 59.4 % programado para este año. En el cuadro 30 se presentan los porcentajes efectivos de incorporación de partes nacionales durante el período 1963/1970.

/Cuadro 25

Cuadro 25

ENCUESTA DE PARTES PARA 1966

(Muestra)

Estratificación ocupacional	Número de establecimientos	Capital suscrito	Capital pagado	Activos fijos	Valor de producción
01 - 10	49	25 232	21 644	44 262	10 597
11 - 20	34	30 036	29 131	31 172	24 819
21 - 30	11	6 737	5 310	9 785	11 750
31 - 40	7	3 610	3 610	4 922	10 960
41 - 50	4	7 644	7 587	8 986	9 656
51 - 100	10	17 024	8 864	23 104	40 348
Más de 100	9	41 992	30 835	24 653	105 214
<b>Total</b>	<b>124</b>	<b>132 275</b>	<b>106 981</b>	<b>146 884</b>	<b>213 344</b>

Fuente: "Estudio sobre la Industria Automotriz Venezolana y sus Perspectivas de Desarrollo". Edición mimeografiada, octubre 1969.

Cuadro 26

ENCUESTA DE PARTES PARA 1966

(Muestra)

Estratifi- cación ocupacional	Número de estable- cimien- tos	Ocupación			Remuneraciones			Cargas sociales		
		Obreros	Empleados	Total	Salarios	Sueldos	Total	Obreros	Empleados	Total
01 - 10	49	205	64	269	1 438	899	2 337	275	174	449
11 - 20	94	410	110	520	2 950	1 540	4 490	444	280	624
21 - 30	11	228	94	322	1 687	1 019	2 696	191	46	237
31 - 40	7	208	46	254	1 462	884	2 346	213	63	276
41 - 50	4	145	33	178	789	746	1 535	195	97	292
51 - 100	20	979	128	697	3 930	3 778	7 708	1 193	494	1 687
Más de 100	9	1 343	425	1 768	12 002	10 050	22 052	3 086	1 793	4 879
<b>Total</b>	<b>152</b>	<b>2 112</b>	<b>622</b>	<b>2 734</b>	<b>24 252</b>	<b>18 916</b>	<b>43 168</b>	<b>5 437</b>	<b>2 627</b>	<b>8 064</b>

Nota: "Estudio sobre la Industria Automotriz Venezolana y sus Perspectivas de Desarrollo". Edición mimeografiada, octubre 1969.

Cuadro 27

ENCUESTA DE PARTES AMPLIADA, 1966

Descripción	Monto (miles de bolívaros)
<b>1. Capital</b>	
a) Suscrito	164 326
b) Inversión en activos fijos	260 521
<b>2. Ocupación</b>	<u>5 052</u>
a) Obreros	3 812
b) Empleados	1 240
<b>3. Costo total personal ocupado</b>	<u>70 586</u>
- Obreros	40 620
- Empleados	29 966
a) Remuneraciones	59 760
- Sueldos	26 062
- Salarios	33 698
b) Cargas sociales	10 826
- Obreros	6 922
- Empleados	3 904
<b>4. Valor de producción</b>	<u>325 892</u>
a) Equipo original	227 700
b) Reposición	98 192
<b>5. Valor agregado</b>	<u>234 000</u>

Cuadro 28

LA INDUSTRIA DE NEUMATICOS, CAMARAS DE AIRE Y ARTICULOS  
CONEXOS, AÑO 1968

	<u>Unidades</u>
1. Unidades industriales	4
2. Personal ocupado	<u>1 929</u>
3. Obreros ocupados	1 367
4. Empleados ocupados	503
5. Directores y gerentes	59
	<u>Miles de bolívars</u>
6. <u>Venta anual</u>	<u>207 636</u>
7. <u>Valor de la producción bruta</u>	<u>210 912</u>
8. Consumo materias primas nacionales	10 594
9. Consumo materias primas importadas	60 130
10. <u>Total insumo materiales</u>	<u>79 343</u>
11. <u>Valor agregado</u>	<u>131 569</u>
12. Royalties y/o patentes	6 961
13. Capital suscrito	41 050
14. Capital suscrito de origen extranjero	20 782
15. <u>Capital fijo depreciado</u>	<u>145 601</u>

Fuente: "Perfiles Industriales". Oficina Central de Coordinación y  
Planificación, abril 1969.

Cuadro 29

PRODUCCION DE ALGUNOS RENGLONES DE PARTES, AÑO 1968

Producto	Producción		
	Cantidad	Unidad	Valor (bolívares)
Bandas para frenos	492 538	kilogramo	3 376 187
Tubos de escape	361 200	unidad	4 679 416
Silenciadores	248 268	unidad	6 318 179
Radiadores	58 463	unidad	9 880 049
Filtros de aceite	387 228	kilogramo	2 038 246
Otros accesorios y repuestos	8 126 255	unidad	46 284 273
Bujías	5 835 237	unidad	9 294 792
Dinamos	9 232	unidad	186 062
Acumuladores	2 516 976	unidad	32 055 074
Cauchos para automóviles	1 002 264	unidad	70 085 743
Cauchos para camionetas y gandolas	315 566	unidad	31 323 935
Cauchos para camiones	205 209	unidad	81 443 836
Cauchos para maquinarias	6 540	unidad	11 388 540
Carrocerías	7 947	unidad	22 734 387

Fuente: Ministerio de Fomento.

Cuadro 30

PORCENTAJE EFECTIVO DE INCORPORACION DE PARTES NACIONALES

Categorías	Años								
	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970 <sup>a/</sup>	
Pasajeros	12.00	15.50	21.50	26.50	31.00	34.50	38.50	41.00	
Comerciales I <sup>b/</sup>	10.00	16.00	22.00	27.00	33.50	36.00	39.00	41.00	
Comerciales II <sup>c/</sup>	10.00	11.50	15.00	18.00	24.50	26.00	27.50	28.50	
Plásticos	10.00	17.00	24.00	27.00	31.00	33.00	36.00	39.00	
Químicos	10.00	10.75	12.50	14.50	20.00	21.00	22.00	23.00	

Fuente: Ministerio de Fomento. Dirección de Industrias.

a/ Redondeo.

b/ Comerciales cuyo peso sea inferior a 4 000 kilogramos/unidad.

c/ Comerciales cuyo peso sea superior a 4 000 kilogramos/unidad.

## 2.2 El Mercado de Reposición

Inicialmente la producción de partes se desarrolló en función de la producción de vehículos, por lo que su participación en el mercado de reposición fue relativamente baja durante los primeros años; pero luego acusa un fuerte ascenso y de 30.1 % del valor de la producción que se destinaba a ese mercado en 1966, se elevó al 44.4 % en 1968, tal como aparece en el cuadro 31.

Cuadro 31

### COMPOSICION DEL VALOR DE PRODUCCION EN LA INDUSTRIA DE PARTES

(Millones de bolívars a precios corrientes)

Descripción	1966	%	1967	%	1968	%
<u>Valor de producción</u>	<u>325</u>	<u>100.0</u>	<u>424</u>	<u>100.0</u>	<u>530</u>	<u>100.0</u>
a) Equipo original	227	69.9	241	56.8	295	55.6
b) Reposición	98	30.1	183	43.2	235	44.4

Fuente: Cálculos basados en estadísticas del Ministerio de Fomento.

## 2.3 La situación en 1968

Para el año 1968 la industria de fabricación de partes aparece bastante diversificada estimándose en 200 el número de empresas productoras. En los cuadros 32 y 33 se presenta la relación de las partes que se producen y el número de empresas según la obligatoriedad o no de la incorporación. Conviene advertir que muchas empresas cubren una gama variada de productos, por lo que la suma de las mismas excede en gran medida la cifra de 200 antes señalada.

/Cuadro 32

Cuadro 32

RELACION DE PARTES DE INCORPORACION OBLIGATORIA Y NUMERO  
DE EMPRESAS PRODUCTORAS, 1968

Productos	Número de empresas productoras
Aceites y grasas lubricantes	16
Acumuladores	12
Alfombras vinílicas, textiles y de caucho	24
Cajas camionetas Pick-up	6
Cajas de volteo	6
Carrocería camiones de estaca	8
Carrocerías camiones servicio aseo urbano, furgones, grúas, plataformas y tanques	25
Carrocería para autobuses	6
Cornetas	8
Electrodos para soldadura de acero	4
Estructuras metálicas de asientos	22
Líquido para frenos hidráulicos	7
Neumáticos y cámaras de aire	4
Pasta amortiguadora de sonido	3
Pinturas solventes y lacas	31
Pisos de madera	2
Radiadores	5
Resortes de ballestas y espirales	4
Revestimiento de piso	7
Sistemas de escape	10
Tapicería interior	37
Triángulos de seguridad	2
Vidrios de seguridad	6

Fuente: "Estudio sobre la Industria Automotriz Venezolana y sus  
Perspectivas de Desarrollo", Edición mimeografiada, octubre 1969.

Cuadro 33

RELACION DE PARTES DE INCORPORACION OPCIONAL, 1968

Productos	Número de empresas productoras
Abrazaderas	9
Acolchado de piso	8
Acondicionadores de aire	2
Alfombras accesorias	3
Alternadores	8
Amortiguadores	5
Antenas para radios	3
Bandas, bloques y segmentos para frenos	8
Bandejas de baterías	6
Bandejas para asientos	1
Barras de tiro	2
Barras estabilizadoras	1
Bisagras para puertas	1
Bobinas	8
Bombas de aire	3
Bujías	2
Cables auxiliares de batería	8
Cables para alumbrado, acumuladores y bujías	13
Cajas de baterías	5
Cajas y sacos para herramientas	4
Calzascuchos	5
Cama para acompañante	1
Capota de lona y armadura	13
Cartones	1
Centros en V para ventilador	2
Cinturones de seguridad	2
Cremas de parachoques	12

Cuadro 33 (cont. 1)

Cuadro 33 (cont. 1)

Productos	Número de empresas productoras
Defensas de guardafangos	1
Defensas de parachoques	8
Defensas de parrilla	2
Depósitos plásticos para agua del limpiaparabrisas	1
Diafragmas y otras partes de goma para frenos	2
Discos y platos de clutch	2
Ejes calibrados	2
Empacaduras	5
Espesjos retrovisores	2
Esterillas accesorias	8
Estribos	7
Faldones de goma guardafangos	3
Faros	1
Filtros	7
Gatos y palancas	13
Generadores	4
Guardafangos	5
Llave de ruedas	5
Manillas de arranque	1
Maquinado de tambores y masas de ruedas, discos de frenos múltiples de escape, soportes de resortes de balísticas y volantes del motor	3
Material para tapicería y alfombras	2
Miembros laterales de chasis	2
Motores de arranque	6
Parachoques	18
Partes de carrocería	7
Pasamanos	1
Pedales, freno y embrague	1
Pegamentos	12

Cuadro 33 (cont. 2)

Cuadro 33 (cont. 2)

Productos	Número de empresas productoras
Pisos para carrocería	3
Placas de identificación	4
Portaequipajes	3
Portaplacas	4
Portarueda de repuesto	16
Protector caja de cambios	2
Protección entre ejes	1
Protector motor	2
Protector radiador	3
Protectores de goma para bobinas, cables de bujía y tapas del distribuidor	3
Puertas traseras	3
Radios	7
Refuerzos de chasis	11
Refuerzos de parachoques	4
Refuerzos de piso	2
Refuerzo guantera	1
Refuerzos varios	9
Reguladores de voltaje	8
Relleno para asientos	6
Remolques	11
Ruedas de metal	3
Seguros antirrobo	3
Soldaduras de estaino	4
Soportes de amortiguadores	4
Soportes de asientos	5
Soportes de batería	9
Soportes de cabinas	4
Soportes de capot	2

Cuadro 33 (cont.)

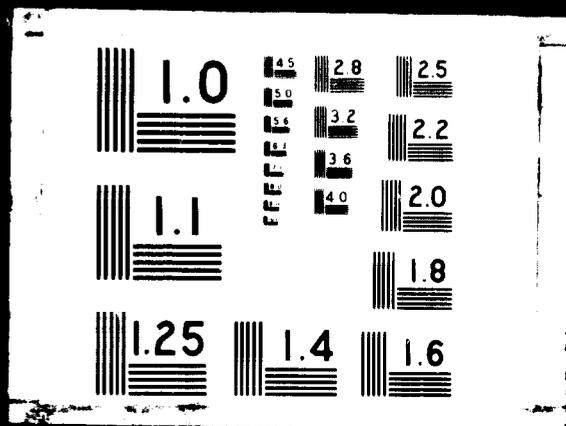


8 . 8 . 7 3

2 OF 2

D O

2998



Cuadro 33 (conc.)

Productos	Número de empresas productoras
Soportes de parachoques	11
Soportes de radiador	6
Soporte dirección	1
Soporte guadafango	2
Soporte motor	7
Soporte sistema de escape	7
Soporte resorte de ballesta	2
Soporte tanque combustible y aire	2

Fuente: "Estudio sobre la Industria Automotriz Venezolana y sus  
Perspectivas de Desarrollo". Edición mimeografiada, octubre 1969.

La política aplicada por el Gobierno de no permitir la integración vertical en la industria de ensamblaje, dominada por el capital foráneo, ha determinado una mayor participación del capital nacional en la industria de partes. De las 200 empresas de esta rama existentes para 1968, 135 son de capital 100 % nacional, 16 de capital 100 % internacional y 49 de capital mixto nacional y foráneo.

### 3. Precios

La tendencia ascendente de los precios de los vehículos armados, a la cual se ha hecho referencia en el párrafo 4 de la Sección I de este informe, también se presenta en el campo de las partes (equipo original y repuestos). Los factores de aumento de costos en el campo de la fabricación de partes se han señalado en el párrafo 4.1.2 de la Sección I. Comparaciones recientes entre el precio al público de algunos productos automotrices de fabricación nacional con sus similares de Estados Unidos muestran diferencias muy irregulares, tal como se presentan en el cuadro 34.

### 4. Normalización

El problema de la calidad de las partes ha sido motivo de fricción entre los productores de vehículos y los fabricantes de partes. La carencia de un laboratorio oficial con capacidad técnica y legal para dirimir los desacuerdos entre los ensambladores de vehículos y los proveedores de partes automotrices, alarga la solución de esos conflictos con el consiguiente retardo en el Programa de Incorporación.

El Instituto de Investigaciones Tecnológicas Industriales, que funciona dentro de la Universidad Central de Venezuela como una fundación separada, ha brindado una cooperación muy limitada en esta materia en razón de la escasez de recursos con que cuenta.

En el campo de la normalización industrial actúa desde 1959 la Comisión Venezolana de Normas Industriales (COVENIN) y hasta ahora, en lo que se refiere a industria automotriz, han sido aprobadas normas para cuatro productos:

Vidrios de seguridad.

Ligas para frenos.

Gomas para frenos.

Material de fricción para el sistema de frenos (bandas, tacos y bloques).

/Cuadro 34

Cuadro 34

COMPARACION DE COSTO DE COMPONENTES AUTOMOTRICES  
SELECCIONADOS, VENEZUELA Y ESTADOS UNIDOS

(Dólares)

	Venezuela	%	Estados Unidos	%
Sistema de escape de camión	15.96	431.4	3.70	100.0
Llantas 6.50 x 16	85.90	86.7	99.04	100.0
Batería	10.79	135.7	7.95	100.0
Radiador	46.30	233.6	19.82	100.0
Parachoques delantero y trasero	23.00	410.7	5.60	100.0
Regulador de voltaje	11.01	389.0	2.83	100.0
Carrocería de camión ligero	143.17	173.6	82.45	100.0
Asiento y espaldar de camión	52.86	265.9	19.88	100.0
Radio 4 bandas 12 voltios	48.46	147.7	32.80	100.0

Fuente: "Estudio sobre la Industria Automotriz Venezolana y sus Perspectivas de Desarrollo". Edición mimeografiada, octubre 1969.

### Sección III

#### POLITICA AUTOMOTRIZ

##### 1. Antecedentes

El Gobierno Nacional impulsó a partir de 1959 un proceso de industrialización acelerado con el objeto de lograr los cambios estructurales necesarios para darle una base estable al desarrollo económico y social del país.

Los principales esfuerzos habían estado destinados fundamentalmente a impulsar la industrialización de algunos sectores básicos especialmente la industria siderúrgica y la industria petroquímica. A fin de provocar un efecto multiplicador mayor de estos desarrollos, se hacía necesario ir a la programación de otros sectores, usuarios de productos de las industrias básicas, en los que la iniciativa privada tuviese la responsabilidad principal y cuyo desarrollo podría tener una influencia benéfica sobre un amplio sector de la economía.

En función de ello, el Gobierno en su política de industrialización inició la programación de las industrias de transformación de metales y químicas, sin que ello significara menoscabar el desarrollo de los demás sectores industriales, especialmente de la producción de alimentos y de otros artículos de consumo popular.

Dentro del campo de transformación de metales, la industria automotriz tiene una gran trascendencia en la economía de todos los países, por cuanto su efecto multiplicador sobre otras actividades industriales y comerciales es de gran importancia. Especialmente significativa es la influencia que este sector ejerce sobre la industria mecánica y metalúrgica, la que provee las partes integrantes de los vehículos.

Basado en estas razones de origen general, y considerando la necesidad de iniciar una acción programadora de algunos campos específicos de la manufactura nacional, el Comité de Industrias de la Comisión Económica del Consejo de Ministros encomendó al Ministerio de Fomento preparar un estudio, que permitiese programar el futuro desarrollo de la industria automotriz:

/Este estudio

Este estudio fue presentado durante 1961 bajo el título de "Elementos para una Política de Desarrollo de la Industria Automotriz" y sirvió de base fundamental para el diseño de la política que se implantó.

El desarrollo automotriz venezolano fue concebido dentro de las siguientes premisas fundamentales:

- a) Estimular el desarrollo de la industria metalmecánica a través de la actividad de ensamblaje, con el objeto de provocar una mayor integración del complejo industrial y de una mayor generación de empleo.
- b) Permitir la participación de todas las ensambladoras que tuviesen interés en producir en Venezuela, no limitando por tanto el número de plantas de ensamblaje.
- c) Para poder generar multiplicidad de industrias fabricantes de partes y expandir a ritmos adecuados la ocupación, no se permitió la integración vertical de las plantas ensambladoras.
- d) El programa de incorporación de partes nacionales se diseñó para ser ejecutado y controlado en peso, por no contarse en ese momento con instrumentos que permitiesen un adecuado control del valor de las partes producidas o importadas.

## 2. Política aplicada

Las principales medidas de política que se han dictado para regular la acción en este campo han sido las siguientes:

- 2.1 Con fecha 20 de noviembre de 1959, por Resolución de los Ministerios de Hacienda y Fomento, se sometió al requisito de licencia previa la importación de automóviles y camionetas de paseo (station wagon).
- 2.2 El 13 de febrero de 1960, y posteriormente el mes de junio del mismo año el Ministerio de Fomento, anunció y ratificó, respectivamente, el propósito del Despacho de desarrollar una política tendiente a la instalación en el país de la capacidad industrial necesaria para el ensamblaje en Venezuela de la totalidad de sus necesidades en automóviles, camionetas y posteriormente camiones, vehículos de carga y usos varios y tractores agrícolas.

/2.3 El

- 2.3 El 30 de septiembre de 1960 el Director de Industrias convocó a todos los importadores de automóviles, vehículos comerciales y tractores agrícolas y a la Asociación de Distribuidores de Maquinarias, a fin de ratificar la política anunciada por el Ministerio y pedirles que para fecha no posterior al 1º de noviembre de 1960, presentaran, los que no lo habían hecho, sus proyectos de ensamblar en Venezuela.
- 2.4 Durante 1960, se clasificaron las empresas abastecedoras de vehículos al país, en tres categorías:
- Categoría "A". Aquellas empresas que estaban ensamblando en el país.
- Categoría "B". Aquellas empresas que habían manifestado su interés de ensamblar en el país vehículos de pasajeros.
- Categoría "C". Resto de las empresas.
- 2.5 La importación de vehículos armados para 1961 fue sometida al requisito de licencia y se asignaron cuotas de importación por categoría y por trimestre para ese mismo año.
- 2.6 Se estableció como limitación a la concesión de licencias para aquellos vehículos, cuyo valor cif puerto venezolano más impuesto excediese de 10 000 bolívares.
- 2.7 Durante 1962 se amplió esta medida sometiendo a licencia los vehículos comerciales y de tracción en las cuatro ruedas (rústicos) y dándole oportunidades para las empresas del Grupo "C" que quisiesen ensamblar vehículos comerciales o rústicos presentar sus proyectos antes del 31 de octubre de 1962.
- 2.8 A partir de abril de 1963 se previó el mantenimiento del requisito de licencia previa como medio de proteger el desarrollo de la producción nacional de partes, repuestos y accesorios para automotores, igualmente la concesión de licencias para vehículos comerciales y de tracción en las 4 ruedas será sólo para las empresas que hubieren formalizado sus compromisos de fabricación, y sólo podrán traer los vehículos completamente desarmados (CKD).

- 2.9 A partir de 1963 se suspendieron las licencias para importar vehículos armados, salvo para aquellos que por tener características especiales y no contar con similares o sustitutos adecuados ensamblados en el país, sean necesarios para el buen funcionamiento de servicios de interés nacional, así como también para aquellas unidades que sirven como modelos prototipos para el ensamblaje, exhibición o pruebas.
- 2.10 Para los vehículos ensamblados en el país se permitió la importación de los CKD en las cantidades que cada empresa requiriera con la sola excepción de que no debían importarse pinturas, solventes, lacas y similares, neumáticos y cámaras de aire, acumuladores, vidrios planos de seguridad, grasas y lubricantes, producciones que para esa fecha la industria nacional producía en cantidades y calidades adecuadas y las cuales debían comprarse por parte de las firmas ensambladoras, e incorporarse a las unidades ensambladas en el país con carácter obligatorio.
- 2.11 Las firmas ensambladoras debían utilizar en el ensamblaje de los vehículos un porcentaje de piezas de incorporación nacional equivalente al 2 % del peso seco de automóviles y camionetas de paseo, armados durante el primer semestre de 1963 y un 1 % para los vehículos comerciales; para el segundo semestre de 1963 estos porcentajes fueron de 4 y 2 % respectivamente. Este programa de incorporación semestral por peso se ha continuado y permanecerá hasta 1970. Los pesos por año y categorías alcanzados se señalan en el cuadro .
- 2.12 Durante ese mismo año de 1963 se fijaron las normas de presentación de informes, programas de incorporación, relación de piezas locales, y en fin un conjunto de medidas administrativas que permitiesen un adecuado control del programa, entre ellos el sistema de estímulos y sanciones que se aplicarían a las empresas ensambladoras que cumplieren o no el programa de incorporación de partes nacionales.

2.13 A fin de coordinar la ejecución de la política automotriz con los representantes de las empresas ensambladoras y representantes de los fabricantes de partes automotores se creó en marzo de 1961 el Grupo Programador de la Industria Automotriz. Este grupo ha venido contribuyendo a la orientación del desarrollo de esta industria en el país proponiendo las medidas necesarias para lograr dicho objetivo y las pertinentes a la ejecución y vigilancia de las Resoluciones que adopta el Gobierno Nacional para regir la mencionada rama industrial. Las referidas recomendaciones podía formularlas al Comité de Industrias del Consejo de Ministros, a los Despachos Oficiales competentes y a las demás entidades públicas o privadas que creyese conveniente.

Inicialmente estuvo constituido por un participante en representación de cada una de las empresas ensambladoras, uno por las empresas de partes automotrices nacionales, y tres por el sector oficial, o sea uno por la Dirección de Industrias del Ministerio de Fomento, otro por la Corporación Venezolana de Fomento y uno por CORUPLAN.

Una vez constituido, con fecha 13 de marzo de 1961, se abocó de inmediato al estudio de la citada industria, para lo cual se crearon tres Comisiones de Trabajo con las finalidades siguientes:

- Comisión "A" Estudio del mercado.
- Comisión "B" Partes incorporables y repuestos.
- Comisión "C" Licencias.

Posteriormente en julio de 1963, tomando en cuenta los progresos operados en el campo de la integración latinoamericana en otros países del Continente, se acordó constituir una Comisión para que analizara detalladamente la situación venezolana en tal sentido y las posibilidades de formar parte de la referida integración. Esta nueva Comisión del Grupo Programador se denominó la Comisión "D".

En mayo de 1965 se creó la Comisión "E", teniendo como objetivo la promoción de las medidas necesarias para ampliar la producción nacional de partes automotrices.

/En ese

En ese mismo mes, se modificó el reglamento del Grupo Programador, reduciéndose sus miembros a un total de siete (7), asignados así: 2 representantes por la Cámara de la Industria de Vehículos Automotores, 2 por los Fabricantes de Partes para Vehículos y 3 por el sector público, representando uno al Ministerio de Fomento, uno a la Corporación Venezolana de Fomento y otro a CORDIPLAN, con lo cual se logró que este organismo consultivo trabajara en forma más eficiente y de acuerdo al desarrollo de esta importante rama industrial.

A la fecha presente el Grupo Programador continúa desempeñando la labor que le ha sido encomendada en materia de orientación del programa automotriz y se han ampliado sus miembros para dar cabida en su seno a la representación de los distribuidores de maquinaria, a los vendedores de repuestos para vehículos y a los consumidores.

2.14 Durante 1964 y 1965 se siguieron dictando medidas administrativas para mejorar el sistema, entre ellas las normas para el otorgamiento de licencias de vehículos desarmados y prototipos, las definiciones de material desarmado (CKD) para las distintas categorías de vehículos y para la presentación de los informes de incorporación nacional.

2.15 Con fecha 2 de mayo de 1969 se publicó la Resolución 1593 que recogió en un cuerpo orgánico todas las resoluciones que venían rigiendo el desarrollo automotriz desde 1961. Esta Resolución fue modificada en 1970 para dar cabida a las nuevas condiciones previstas para el desarrollo de la segunda etapa de la industria automotriz.

### 3. Características del Programa Automotriz

El programa de desarrollo automotriz adoptado por el Gobierno Venezolano se fundamentaba en una tendencia creciente en la demanda de vehículos automotores, lo cual permitiría abordar la actividad de ensamblaje y de fabricación de piezas similares con relativa eficiencia,

/Se dividieron

Se dividieron los vehículos en dos categorías:

- a) Automóviles, comerciales y camiones ligeros, cuya "unidad básica" es similar y cuya fabricación, de acuerdo a las escalas mínimas, es posible en el país, a excepción de la carrocería y algunas piezas especiales; y
- b) Camiones pesados y tractores cuyas "unidades básicas" son diferentes y cuyo ensamblaje se puede hacer en el país desde el comienzo de la primera etapa, pero cuyas partes básicas difícilmente podrán ser manufacturadas localmente si no cambian las condiciones del mercado previstas en las estimaciones o se produzcan cambios tecnológicos de mucha significación.

Las operaciones propias de la actividad automotriz también se dividieron en 4 grandes categorías a fin de dejar claras las etapas que se pretendían abarcar.

La clasificación adoptada fue la siguiente:

- a) Ensamblaje o armado de conjuntos de vehículos y subconjunto de carrocerías.
- b) Fabricación de piezas sencillas, elementos comunes a todos los vehículos y materiales de uso general, que normalmente se hacen en talleres o fábricas independientes de los productores de vehículos propiamente dichos (abrazaderas, baterías, cristales, herramientas, etc.).
- c) Fabricación o maquinado de piezas mayores, cuya manufactura puede hacerse en instalaciones únicas o centralizadas que sirven a diversas marcas y modelos (fundición de bloque y culata, estampados grandes, forja pesada, grupos mecánicos, etc.).
- d) Operaciones que son características de los fabricantes de vehículos propiamente dichos y que, por consiguiente, deberán añadirse en el futuro a sus operaciones de ensamblaje (armado del motor, maquinado del bloque, culata, árbol de levas, bielas, etc.).

/En base

En base a las consideraciones anteriores y haciendo un desglose de las operaciones de la industria, se pudo, aplicando escalas mínimas de producción, realizar una programación tentativa muy preliminar, que permitiera determinar la nueva estructura económico-industrial necesaria para lograr la integración de la industria.

Una vez definidos los grupos de vehículos y las operaciones fundamentales se fijaron las etapas en las cuales se aspiraba a desarrollar el programa automotriz.

Fue así como el desarrollo de la Industria Automotriz se dividió en dos grandes etapas:

a) Primera etapa: de ensamblaje e "integración primaria", que comprende el armado de conjuntos de vehículos y subconjuntos de carrocería, la fabricación e incorporación de piezas sencillas diversas y materiales de uso general y el comienzo de la manufactura de piezas más complejas de uso común, tanto para originales como para repuestos.

b) Segunda etapa: de fabricación o "integración superior", que comprende fundamentalmente la manufactura y maquinado del motor, la elaboración e incorporación al ensamblaje de piezas mayores, grupos mecánicos y demás elementos constitutivos del vehículo. Esta segunda etapa se iniciaría en enero de 1969. Se produciría una tipificación y uniformidad del parque que repercutiría en la fabricación de piezas de repuestos.

#### 4. Evaluación de la Primera Etapa del Desarrollo Automotriz

En las dos primeras secciones del presente estudio se han presentado los indicadores más importantes del desarrollo de la industria automotriz en Venezuela, tanto en el campo de la industria terminal como en la fabricación de partes.

La primera etapa de ese desarrollo deberá concluir en 1970, fecha en que los porcentajes en peso de incorporación de partes de fabricación nacional para las diversas categorías de vehículos deberá llegar a las cifras contenidas en el cuadro 30. A partir de 1972 se iniciará la segunda etapa, orientada por las disposiciones de la Resolución N° del Ministerio de Fomento, de fecha

de 1970, que

/más adelante

más adelante se comenta. El año de 1971 será un año de transición entre las dos etapas que se utilizará en la adecuación de los mecanismos administrativos requeridos para el control y administración de la nueva política.

Los resultados de la primera etapa muestran un apreciable retardo entre las metas programadas de incorporación de partes nacionales y las efectivamente alcanzadas, en especial en el renglón de vehículos de pasajeros, que fue el único renglón sometido desde 1962 a un programa a largo plazo. A continuación se presentan las metas programadas para los años 1963, 1965 y 1970 y las efectivamente alcanzadas:

PORCENTAJES DE INCORPORACION PROGRAMADOS Y LOS  
ALCANZADOS EN AÑOS SELECCIONADOS

Años	% programado	% alcanzado	Diferencia
1963	15.8	12.0	3.8
1965	31.0	21.5	10.5
1970	59.4	41.0	18.9

Como se observa, desde el inicio del programa se presentó un retraso y esta brecha inicial, lejos de cerrarse, fue ampliándose con el transcurrir del tiempo. Como causas más importantes de esa tendencia al estancamiento del programa pueden señalarse, entre otras, las siguientes:

- a) La industria de fabricación de partes no concurre con la oferta de partes y piezas incorporables, debido entre otras razones a que la inexistencia de una base industrial metalmeccánica dificultaba el inicio y afianzamiento de una producción especializada.
- b) La cooperación de las plantas terminales en el suministro de especificaciones, planos y en el financiamiento de la matricería, ha sido de difícil negociación, frenando en muchos casos el desarrollo de los proyectos.

/o) La

- c) La falta de protección para el mercado de piezas de reposición limitó la producción de partes y piezas al equipo original, desestimulando muchos proyectos que necesitaban apoyarse en este mercado mayor, o determinando producciones antieconómicas en muchos productos.
- d) La gran variedad de modelos que se ensamblan y la adopción de todos los cambios anuales frenó la posibilidad de fabricación de muchas piezas o conjuntos.
- e) La mecánica seguida para la implementación del programa, de discutir y evaluar los proyectos existentes para fijar las metas anuales sobre esas bases, determinó que la producción de series pequeñas de vehículos influyese en la fijación de menores porcentajes de incorporación.
- f) La falta de control sobre los precios de las partes fabricadas y de las unidades armadas. Fue apenas en 1969 que se estableció la primera regulación de precios de los vehículos armados, limitada a consolidar los precios existentes en ese momento.

La lentitud del ritmo de incorporación observado entre los años 1963 y 1964 - la que determinaría una brecha mayor para 1965 - condujo al Gobierno Nacional a realizar un estudio sobre las causas de la misma, a cuyo fin contrató en 1965 los servicios de dos expertos extranjeros, R.W. Walker, de Inglaterra y Claude Sicard, de Francia; y convocó a un Seminario Nacional con participación a los sectores interesados fabricantes de vehículos, fabricantes de partes y distribuidores de vehículos. Los expertos contratados realizaron su trabajo en forma independiente: Walker para el Ministerio de Fomento y Sicard para la Corporación Venezolana de Fomento.

4.1 Las conclusiones más importantes de los estudios mencionados y del Seminario realizado fueron las siguientes:

#### /4.1.1 Conclusiones

4.1.1 Conclusiones del informe Walker <sup>1/</sup>

- a) Establecer el objetivo o meta para la integración local sobre una base anual en lugar de semestral, como se venía realizando, con lo cual se eliminaba el problema que confrontan los ensambladores con los cambios de modelo durante el segundo semestre del año. Con esta finalidad el sistema de dos listas de partes para incorporación, o sea la lista opcional y la lista obligatoria, debía ser reemplazado por el sistema de lista única, ya que de otra manera la rata de porcentaje de integración, dominada por la lista opcional, tendría tendencia a nivelarse en vez de aumentar, a medida que las partes automotrices de esta última sean declaradas obligatorias. Alternativamente se podría prescindir de ambas listas, de manera que los ensambladores de vehículos puedan, a su discreción, decidir con respecto a las partes automotrices, que incorporan dentro del porcentaje global, según su peso, establecidas para cada año en el programa de integración. La importación de las partes que ya aparecen en la lista obligatoria, sería prohibida ipso facto, a excepción de los casos específicos que cubren partes que no son disponibles en las fuentes locales de proveedores en el tamaño o especificación requeridos, o para las cuales la poca demanda contemplada en el mercado pueda resultar sin atracción para los fabricantes nacionales.
- b) Establecer un programa de integración a largo plazo, con indicación del porcentaje que debe alcanzarse en cada año hasta su finalización. De esta manera los ensambladores de vehículos podrían programar con anticipación, con lo cual se estimularía al mismo tiempo el desarrollo de la industria de partes.

---

<sup>1/</sup> R.W. Walker, "Estudio sobre la industria automotriz venezolana", publicación N° 1619, Ministerio de Fomento, edición mimeografiada, junio 1965.

- c) Someter a licencia previa la importación de todos los repuestos y accesorios usados en vehículos automotores y motores de recambio, identificando la cantidad y tipos de las partes o repuestos que se desee importar. La finalidad de esta medida es proteger y tener un registro desglosado de estos productos a fin de facilitar los estudios de mercado para futuras sustituciones por producción nacional.
- d) Acordar la inspección de los embalajes CKD para asegurar que las plantas ensambladoras cumplen estrictamente con las normas establecidas y, en particular, que las partes y componentes de fabricación nacional, que llenen los requisitos de calidad y estén disponibles en cantidad suficiente para cubrir su demanda, como equipo original, no formen parte de los mismos.
- e) Prescindir del Grupo Programador en todo lo referente a discusiones para la fijación del porcentaje de incorporación así como también para el establecimiento de los porcentajes de peso a reconocerse a los productos automotores cuyo proceso de fabricación no se lleva a cabo totalmente en el país. Los porcentajes en ambos casos deben fijarse en forma ejecutiva por el Ministerio de Fomento, sin previa consulta al referido organismo.
- f) Considerar la instalación de un laboratorio central con el objeto de controlar la calidad de materias primas y componentes utilizados por la industria automotriz. Dicho laboratorio funcionaría bajo la dirección del Ministerio de Fomento, y sus actividades incluirían la preparación e imposición de normas reconocidas para el mercado automotriz, muy en especial, para las prontas soluciones a los desacuerdos que surjan entre los ensambladores de vehículos y los proveedores de partes automotrices.

/g) Establecer

g) Establecer un sistema de control de precios dentro de la industria de partes automotrices, no solamente para combatir los conocidos casos de abuso, sino también con el propósito de conservar los precios de los vehículos dentro de los límites razonables, a medida que progrese el programa de integración. En relación con esta materia estimaba que el mayor costo por la sustitución de partes importadas por partes nacionales, era de alrededor de 10.00 bolívares por cada kilogramo, equivalente a un aumento en los precios de los vehículos entre 70.00 bolívares a 160.00 bolívares por cada uno por ciento (1 %) del peso de la unidad respectiva que deba ser cubierto con piezas manufacturadas localmente.

#### 4.1.2 Conclusiones del estudio Sicard <sup>2/</sup>

- a) Realizar estudios básicos sobre el aumento de los costos con relación al adelanto de la incorporación local, con el propósito de precisar el objetivo previsto de 60 % de integración local.
- b) Realizar con urgencia estudios de especialización de las fabricaciones, dentro del marco de intercambio con otros países, en especial Colombia y México.
- c) Reducir el número de marcas y modelos. Conociendo las dificultades particulares que esta política puede provocar y teniendo en cuenta el hecho de que Venezuela es un país rico en divisas, se propone una solución intermedia entre las medidas extremas adoptadas por ciertos países y un liberalismo integral. Dicha solución consiste, en lo que se refiere a los carros particulares, en dividir el mercado en dos partes, una de ellas reservada a vehículos de fabricación nacional (grado muy elevado de incorporación nacional), y la otra a vehículos importados con grado muy débil de incorporación nacional.

---

<sup>2/</sup> Claude Sicard, "Industria Automotriz en Venezuela", edición mimeografiada, diciembre 1965.

La primera parte del mercado podría ser dedicada a 3 modelos producidos de esa fecha hasta dentro de algunos años, a razón de 10 000 por año cada uno aproximadamente, escogiendo:

- 2 automóviles de tipo "popular" (600 a 1 000 cm<sup>3</sup>)
- 1 automóvil de tipo "medio" (1 500 o 1 600 cm<sup>3</sup>)

Con ayuda de estos tres modelos se llevaría la incorporación local muy lejos, cosa que haría posible el ritmo previsto. En lo que se refiere a la otra parte del mercado, se detendría la incorporación local al nivel actual. Con el fin de lograr este propósito el mecanismo utilizado sería en especial de orden fiscal, mediante el aumento paulatino de los derechos de importación y los impuestos internos sobre los vehículos de débil grado de incorporación local (en general vehículos de lujo), cuyo producto se destinaría a subvencionar los aumentos progresivos de los costos de fabricación de los tres modelos de fabricación nacional.

- d) Adoptar una definición del grado de incorporación en valor y no en peso, y referirse a la definición siguiente:

Valor en la colección CKD de las partes fabricadas en Venezuela.

Valor total de la colección CKD.

Esta unificación de las definiciones y la elección de referencias al valor y no al peso son elementos importantes para organizar los intercambios dentro del marco del Acuerdo Subregional.

- e) Proyectar, por lo menos momentáneamente, la integración local más hacia los vehículos industriales en vez de los automóviles particulares.
- f) Imponer grados de incorporación local, vehículo por vehículo, y no agrupando categorías de vehículos como se procede todavía actualmente.

Posteriormente, en agosto de 1967, Sicard regresó a Venezuela y la C.V.F. le pidió revisase su informe e incorporase algunos elementos acerca del desarrollo automotriz dentro del marco del Acuerdo Subregional.

En esta oportunidad Sicard confirmó todas sus recomendaciones y preparó un esquema del estudio, necesario para definir el desarrollo automotriz en el marco de la integración

#### 4.1.3 Resultados del Seminario Automotriz

En noviembre de 1966, el Gobierno Nacional convocó al I Seminario sobre Industria Automotriz con la finalidad de evaluar los resultados del desarrollo de las mismas y oír las opiniones de todos los sectores nacionales sobre el desarrollo futuro.

Tanto la Cámara de Fabricantes de Vehículos Automotores, como la Cámara de Fabricantes de Partes, presentaron a su juicio, los problemas que enfrentaba para ese momento el programa automotriz.

Los fabricantes de vehículos enfatizaron en los problemas de tipo administrativo (poca consulta al Grupo Programador, dificultad en la tramitación de las licencias, importación por parte del Gobierno de vehículos armados especiales y ampliación del respectivo departamento en el Ministerio de Fomento).

Los fabricantes de partes de vehículos centraron sus observaciones en los puntos siguientes:

- a) Necesidad de definir un programa a mediano y largo plazo.
- b) Necesidad de un cuerpo legal que regule el programa automotriz.
- c) Reducción de marcas y modelos.
- d) Control sobre partes no genuinas.
- e) Poco control oficial del cumplimiento del programa de incorporación.

Durante este Seminario, los fabricantes de vehículos presentaron un documento donde señalaban diversas alternativas para el desarrollo de la segunda etapa automotriz.

Las alternativas planteadas fueron las siguientes:

- 1) Consolidación del desarrollo alcanzable por el sistema vigente.
- 2) Integración de componentes mayores en etapas violentas y predominantes.
- 3) Consolidación y desarrollo al máximo posible, junto con una activa participación en el campo ALAIC.

5. La Segunda Etapa del Desarrollo de la Industria Automotriz

La consideración por parte del Gobierno Nacional de los estudios y proposiciones anteriormente citados, han culminado con la Resolución N° del Ministerio de Fomento ya citada, que regulará el desarrollo de la industria automotriz hasta 1975. Su aplicación permitirá la corrección de muchas de las deficiencias anotadas y el suministro durante los próximos años de las informaciones necesarias para una programación más ambiciosa. Abre así una etapa de transición entre la situación actual de estancamiento del programa y un futuro desarrollo más acelerado.

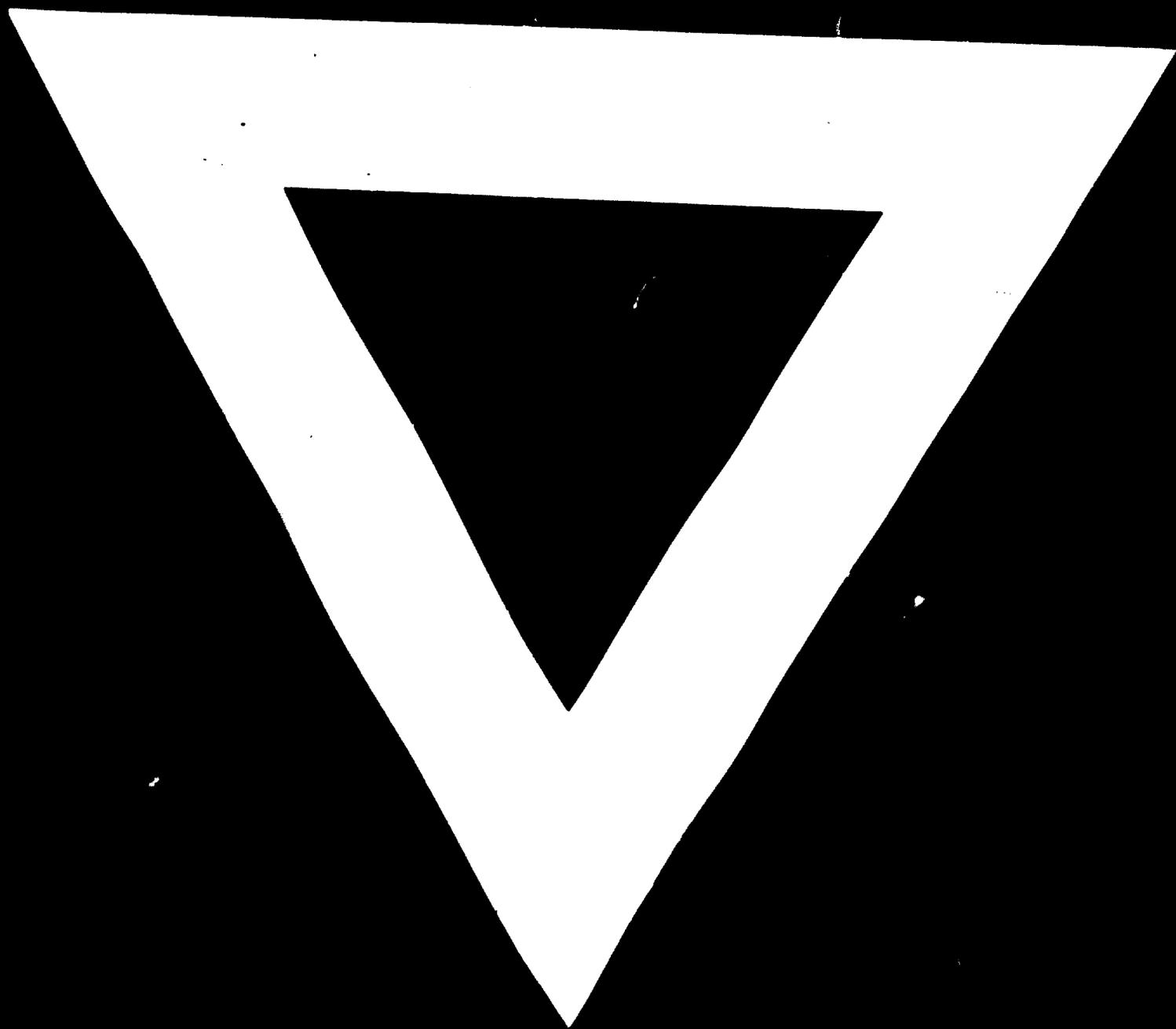
Los aspectos más resaltantes incluidos en la Resolución son los siguientes:

- a) Fijación de un programa a mediano plazo (5 años) que permita a los fabricantes y ensambladores tomar adecuadas decisiones de inversión. El programa abarcará hasta 1975.
- b) Cambio en la forma de medición del programa de incorporación a fin de ir reduciendo la importancia fundamental del factor "peso" en las piezas fabricadas. Se ha previsto un sistema combinado denominado kilo/bolívar, que combinará ambas magnitudes.
- c) Cambio en el mecanismo de medición al relacionar en adelante con los precios de referencia de los vehículos en el país de origen. Esto fundamentalmente sería como norma para vigilar los aumentos de precios de las unidades armadas.
- d) Reducción progresiva de modelos y variantes.
- e) Fijación en seiscientas (600) unidades de la serie mínima de producción de vehículos de pasajeros.
- f) Apertura de una licitación para la fabricación de un vehículo económico para el servicio público de transporte de pasajeros.
- g) Fijación de sobrepuestos máximos permisibles para las partes de fabricación local.
- h) Tratamiento de nacionales a las partes provenientes del exterior dentro de acuerdos compensados de intercambio con piezas de fabricación local.
- i) Reglas para la medición del grado de manufactura local de las partes.

/Como la

Como la resolución establece un porcentaje de aumento de la incorporación de partes de fabricación local sobre el que resulte en 1970, a partir de 1972 hasta 1975, de acuerdo con el nuevo sistema kilo/bolívar, la base para tales incrementos no se conoce, por lo cual se imposibilita formular una apreciación algo aproximada sobre la velocidad que tendrá el programa. Sin embargo, por considerarse relativamente tímidas las medidas para forzar la reducción de modelos, elemento indispensable dentro de una política de sano desarrollo de la industria - característica que resulta de la base tan baja establecida para las series mínimas de producción de vehículos de pasajeros - no parece probable que se pueda promover un adecuado aumento de las series de producción que permitirían una significativa reducción de los costos y el consiguiente aumento de las series de producción de las partes. Si a ello se agrega que la ampliación del mercado de partes hacia el campo de los repuestos no ha sido debidamente considerada, puede adelantarse que el nuevo programa alcanzará resultados más bien modestos.





8 . 8 . 7 3