

Oferta de carros y cauchos bajar  otro 30% en Venezuela

Autor Administrator

Tuesday, 13 de June de 2017

Modificado el Tuesday, 13 de June de 2017

Las recientes suspensiones de actividades de transnacionales como General Motors Venezuela (GMV), Pirelli y Colgate-Palmolive, que durante décadas han operado en el país, encienden las alarmas por la reducción de la oferta que terminar  impactando en la ya acentuada escasez y en un alza de los precios.

Falta de materia prima y dificultad para acceder a las divisas figuran como las causas principales de las empresas para paralizar sus operaciones.

En el caso de GMV, la multinacional automotriz explicó, mediante un comunicado el 20 de junio, que cesaba sus labores en su planta en Valencia por el embargo por parte de las autoridades públicas, impidiendo las operaciones normales .  

La confiscación fue otorgada y aplicada con total desprecio del derecho de GMV al proceso debido, causando un daño irreparable a la compa a, a sus 2.678 empleados, sus 79 concesionarios (la red de servicio mayor del país con más de 3.900 trabajadores) y sus proveedores , rese  la empresa.

La compa a, con 69 años en el país, hasta 2015 estuvo ensamblando automóviles debido a la limitaciones para el acceso a dólares para la comprar de los insumos y las piezas que requería.

Tras el embargo, anunció que a partir del pasado 1 de mayo sacar  de su balances globales a Venezuela, lo cual le acarreará a un costo de aproximadamente 100 millones de dólares.

El presidente de Fedecámaras-Carabobo, Damiano Del Vescovo, en conversación con PANORAMA, sostuvo que el 80% del ensamblaje de vehículos del país depende de GMV, Ford y el grupo Fiat Chrysler (FCA). Por lo que el cierre de GMV representa la salida del 27% de la oferta de carros y autopartes en el mercado nacional.

Sostuvo que la fabricante venía trabajando a 10% de su capacidad instalada, al igual que Ford y FCA.

Nadie se imaginaba que General Motors iba a bajar la santamaría. El embargo termin  de afectar a 2 mil trabajadores directos , explicó.  

Esto afecta también a la pequeña y mediana industria que han cerrado sus puertas porque comercializaban autopartes que ahora no reciben. Hay 55 mil trabajadores en situación de suspensión (devengando salario sin cestatigue ni bonos) , agregó.

 

Esta misma semana, la fabricante de neumáticos, Pirelli, anunció que a mediados de mes suspenderá sus operaciones

indefinidamente en sus instalaciones en Guacara, estado Carabobo, debido a la carencia de materia prima.

En entrevista con la agencia de noticias The Associated Press, Alvis Pérez, secretario del sindicato de la empresa, precisó que 80% de las gomas y químicos son importados.

De acuerdo con datos que aportó el representante de Fedecámaras, Del Vescovo, el 90% de la producción de cauchos se concentra en Carabobo, de manos de las empresas Bridgestone, Pirelli y Firestone. «Eso representa 33,3% de la oferta de neumáticos en el país solo por parte de Pirelli», precisó.

Otra de las multinacionales que también suspendió sus operaciones por materia prima fue Colgate-Palmolive, la cual ya había dejado de producir crema dental desde marzo, y jabón tocador desde febrero, según expuso Carlos Rodríguez, secretario de actas y correspondencias del sindicato.

«Esto acentúa la escasez de productos de higiene y trae como consecuencia un aumento de los precios», insistió el dirigente de Fedecámaras.

Incluso, del lado de las aerolíneas también hubo retiros de empresas. United Airlines le puso fin a sus vuelos diarios a Venezuela por la baja demanda y la deuda de divisas que mantiene el Gobierno con ella. La seguridad de los tripulantes también preocupa a la compañía aérea.

Un análisis de la situación la ofrece el director de Banca y Finanzas, César Aristimuño. «Las empresas ven poca rentabilidad de negocio tanto por la poca disponibilidad de divisas como por el entorno fiscal y laboral que los termina afectando», dijo a este Diario.

Explicó que el Gobierno está en una encrucijada para otorgar dólares. «O da divisas al sector productivo para que siga operando o paga la deuda financiera de Pdvsá y los bonos globales», explicó.

Mientras que el economista Andrés Santeliz, criticó que más de la mitad de los dólares se otorguen al sector público concentrado al final de la cadena productiva y no al sector privado que se ubica en la parte intermedia.

«Venezuela tiene que plantearse un Programa de Incentivo de Exportaciones No Petroleras, posiblemente de exportaciones industriales. En lugar de venderle a Bolivia bienes finales, venderle a Colombia bienes industriales», subrayó el también profesor de la UCV.

Ambos expertos coinciden que debe darse un viraje al modelo económico y ejecutar políticas gubernamentales que generen confianza, incentiven la inversión y reactiven la importación.

<http://www.panorama.com.ve/ciudad/Ofer-ta-de-carros-y-cauchos-bajara-otro-30-en-Venezuela-20170612-0022.html>

