

IMPORTACION Y VENTA DE AUTOMOVILES EN CUBA

inf. de 3/53

“Hay importadores de automóviles que no han logrado vender los modelos del 52 y tienen almacenados los del 53”.- E. Lamas

“Antes de la Primera Guerra Mundial, en Cuba, circulaban más carros europeos que norteamericanos”.- G. Milián

“Los automóviles franceses pagan más de un 30% de derechos de aduanas que los demás carros importados”.- E. Lippai

Por FERNANDO ALLOZA

(De la redacción de INFORMACION. Fotos Aldo Díaz)

ETIENNE LIPPAI

EL gerente de “Motores y maquinaria franco-cubana, S. A.”, señor Etienne Lippai, coincide con los demás importadores de automóviles europeos que en el gusto del público cubano va inclinándose hacia los tipos europeos de máquinas, particularmente por sus características de economía y duración.

—Los modelos de automóviles en Europa —nos informa— no cambian frecuentemente, por el contrario, se mantienen con el mismo modelo durante seis u ocho años, introduciendo única-

mente las innovaciones y rectificaciones que impone la experiencia, pero nunca supone esto un cambio radical en el modelo. Están hechos para una larga duración y para escaso consumo en combustible. En síntesis —resume el señor Etienne Lippai— la economía de los automóviles europeos puede resumirse en dos ventajas sustanciales: Depreciación mínima del capital invertido y ahorro en los gastos diarios de tracción.

Se refiere a continuación nuestro entrevistado a las condiciones de importación de los carros franceses señalando que, en concepto de derechos de aduanas, están pagando más de un 30 por ciento que los demás automóviles.

—Y este exceso en los aranceles para la importación de máquinas —agrega— no afecta por igual a todos los países europeos, puesto que los automóviles ingleses, e incluso los alemanes, en virtud de un tratado comercial reciente, están equiparados a los

aranceles vigentes para la importación americana. Creo que Francia, país también consumidor del azúcar cubano, debiera recibir el mismo trato que Alemania e Inglaterra en los derechos de aduana para la importación de máquinas.

Nos explica el señor Lippai, que su agencia tiene establecido un servicio para turistas cubanos en Europa que consiste en la venta de automóviles puesto en la ciudad europea que convenga al comprador.

—Es decir, —aclara— cualquier cubano que vaya a Europa puede adquirir un automóvil en Cuba y la casa productora lo pone a su disposición en cualquier país del viejo continente, obteniendo las siguientes ventajas: No ha de pagar el flete de su máquina a Europa, tiene su propio automóvil para viajar por los países que le interese y hace una gran economía puesto que las tarifas ferroviarias son elevadas en Europa, viaja cómodo y en definitiva, puede vender su máquina al regresar a Cuba o puede traérsela, después de haber economizado en viajes, una cantidad casi equivalente a su precio.

Por último nos habla de la situación general del comercio de automóviles, señalando que en la actualidad, está pasando por una situación difícil.

—El exceso de importaciones —termina— y, acaso de producción, hace que esté sobresaturado el mercado y veamos que muchas marcas anuncien sus máquinas de años anteriores a precio de costo y como dicen sus propios anuncios, al precio que las quiere pagar el cliente.



EMILIO LAMAS

-EL exceso de existencias en automóviles —nos dice el señor Emilio Lamas— gerente de la "Agencia Principal de Autos, S. A.", que tiene cada uno y la totalidad de los importadores, hace que el mercado esté pasando por una situación penosa porque obliga a salir de las existencias a muy bajos precios. Hay importadores que no han logrado vender los modelos de 1952, tienen almacenados los del 53 y están a punto de recibir los del 54. Esto les obliga a vender modelos nuevos como carros de uso, aunque tampoco logran resolver la situación porque también hay grandes existencias de carros de uso que no tienen salida.

Según la apreciación del señor Lamas, los importadores de máquinas europeas no tienen este problema, porque en Europa los fabricantes no cambian el modelo de sus automóviles con la frecuencia que lo hacen los fabricantes americanos.

—El carro inglés, por ejemplo, está construido para una larga duración y los modelos no cambian en cuatro o cinco años. Sus características no son, esencialmente la línea o el modelo, sino la calidad, economía, comodidad, rendimiento y duración. En estas condiciones —continúa— el descenso en el mercado nos afecta naturalmente, pero no se produce entre los importadores de carros europeos, esa acumulación de modelos atrasados por la que atraviesan los importadores de máquinas americanas.

A juzgar por los datos que nos facilita nuestro entrevistado la venta de automóviles en Cuba ha descendido en los dos últimos años en un 40%.

—Sin embargo —agrega— la estabilidad en el mercado de carros es de esperar que se produzca con la estabilidad económica del país que todo hace prever días de normalidad. No obstante existe otro factor en este giro que habrá de tenerse muy en cuenta y es que los importadores tendrán que suspender importaciones o reducir las a las demandas normales del mercado cubano.

Según nos informa el señor Lamas, el automóvil europeo ha ido introduciéndose en el mercado cubano y en pocos años ha logrado aceptación por parte de los automovilistas.

Hoy —añade— puede calcularse en un 10% el número de máquinas europeas que se venden en Cuba y esta cifra tiende a aumentar, especialmente en marcas inglesas que se importan de acuerdo con las mismas tarifas

de aduanas que las norteamericanas. También rige un trato parecido para los automóviles alemanes, pero éstos no han conseguido ganar nuestro mercado. En cuanto a las marcas francesas se refiere, no gozan de las mismas tarifas aduanales y su venta en Cuba está en una fase incipiente. Volviendo sobre el problema principal del mercado de automóviles, el señor Lamas, termina afirmando:

—Es urgente suspender la importación de automóviles y desde luego, para llegar a una estabilización del mercado, reducir las cuotas de importación para el futuro.

GONZALO MILIAN

-ANTES de la Primera Guerra Mundial o sea, antes de 1914, en Cuba circulaban más carros europeos que americanos —afirma el gerente de "Autos Ingleses, S. A.", señor Gonzalo Milián.

—A raíz de aquella guerra se perdió el mercado para los carros europeos, pero en 1947 empezaron a verse de nuevo máquinas europeas en Cuba. En seis años ha ido en línea ascendente la venta de ellas y esperamos que Cuba sea un buen mercado para las marcas de automóviles del viejo continente.

Considera el señor Milián que las posibilidades de nuestro mercado para los automóviles europeos, se cifran en la economía, rendimiento, comodidad y duración.

—La lucha de los importadores de carros europeos —continúa— para ganar el mercado es dura, pero las características que diferencian al automóvil americano del europeo son tan radicales que llegaremos a tener un buen número de clientes. El cubano va comprendiendo las ventajas de una máquina fácilmente parqueable, de mínimo consumo y larga duración. Además, el problema de los servicios y repuestos, que era lo que tenía estancada la venta de carros europeos, hoy ha dejado de ser un problema, porque las agencias disponemos de repuestos en cantidades muy superiores a las necesidades de los carros de nuestras respectivas marcas. La construcción y solidez del carro europeo, hace que el desgaste de sus piezas no sea, ni mucho menos, como el desgaste de las piezas del carro americano. Una y otra circunstancia han hecho que desaparezca el

temor a no encontrar las piezas de repuesto que paralizaba la venta y hoy, en Cuba, el servicio de los carros europeos está rodeado de las mismas o mejores garantías que los americanos.

Al examinar las condiciones generales del mercado de automóviles en nuestro país, el señor Milián, nos dice que han descendido las ventas muy considerablemente, debido a las grandes existencias que tienen los importadores.

—No creo, sin embargo —agrega— que Cuba sea un mal mercado, lo que ocurre es que ateniéndose a las ventas de años anteriores, mantuvieron las mismas cifras de importación las marcas americanas y ahora se encuentran con modelos de años atrasados que han de ponerlos a la venta como máquinas de uso.

Al volver sobre los carros europeos, nuestro entrevistado, alude a los modelos deportivos ingleses de gran aceptación entre automovilistas.

—Pero —agrega— el automóvil como deporte en Cuba está en plena decadencia, a pesar de que en otras épocas gozó de gran auge. A mi juicio debieran organizarse clubs automovilísticos, que fomentaran este deporte ofreciendo una nueva atracción y organizando las relaciones que entre todos los países del mundo hay establecidas entre automovilistas, para organizar competencias y servir de orientación y fomento de excursiones y turismo.

Exp. dic 3/53