| CAMIONES |

Fuerte reclamo de Iveco

El único fabricante de pesados y semipesados del país estudia comenzar a importarlos desde Brasil por las asimetrías en las alícuotas del IVA

Iveco Argentina, la única terminal que produce camiones pesados y semipesados en el país, podría comenzar a importar unidades desde Brasil, ante los problemas originados por las asimetrías en las alícuotas del IVA: la empresa paga el 21 por ciento y factura sólo el 10,5 –debido a la reducción a la mitad que rige desde 2001 para bienes de capital–, lo que se tradujo en los últimos cinco años en un importante desequilibrio económico.

"Tenemos una clara vocación de presencia industrial en la Argentina, pero nos podríamos ver forzados a traer camiones desde Brasil. Si queremos ser competitivos, no tenemos más remedio que importar, porque eso no tiene problemas; en cambio, fabricar aquí, sí", afirmó Fernando Fraguío, director general de Iveco Argentina, durante una entrevista que concedió a este suplemento.

El desequilibrio tiene su origen en 2001, cuando mediante el decreto 493/01 el gobierno del entonces presidente Fernando de la Rúa redujo el IVA para quienes compran bienes de capital a la mitad (del 21 al 10,5 por ciento), como una medida de fomento a la producción nacional.

GENTILEZA EXPOTRADE

Fernando Fraguío, director general de Iveco Argentina

Promesa

Fraguío dijo que esa medida fue apoyada por todos, pero que el inconveniente surgió a partir del sistema de devolución al productor de esos bienes de capital, como lo es Iveco, por la diferencia del IVA. "Nosotros adquirimos bienes y servicios pagando un IVA del 21 por ciento y cuando vendemos nuestros productos y facturamos cobramos sólo el 10,5 por ciento", señaló.

En su momento, el Gobierno prometió un sistema ágil de devolución, equivalente al del IVA para las exportaciones, que según el titular de Iveco funciona bien. Sin embargo, en lugar de esto se aplicó un régimen de "devolución imperfecta", que sólo permite recuperar el IVA de los insumos físicos que conforman el precio del producto.

"El IVA de gastos tan importantes como los de comercialización, publicidad, marketing o simplemente de las computadoras para ventas es irrecuperable; entonces, lo que estamos diciendo es que esto está penalizando fuertemente al productor argentino. ¿Por qué? Porque si importásemos bienes de capital como hace nuestra competencia, en la aduana pagamos el 10,5 por ciento y lo vendemos con el 10,5 por ciento. Claramente se perjudica y se sacrifica al productor argentino", subrayó.

Durante la charla, en el piso 24 de la sede que ocupa Iveco, en la zona de Catalinas, Fraguío puso como ejemplo las unidades que la firma poseía en stock cuando entró en vigor la reducción de la alícuota. Ese IVA que nunca se pudo descargar significó para la empresa unos cuatro millones de dólares de imposible recuperación. "Es una locura", enfatizó.

Tras destacar que la situación no sólo afecta a Iveco sino a todos los productores de bienes de capital, como los que producen maquinaria agrícola, el empresario lamentó que las gestiones en despachos oficiales hasta ahora no hubieran obtenido respuesta favorable. "Nos hemos reunido muchas veces con diferentes funcionarios de distintas áreas. Hemos recibido palabras de apoyo y comprensión pero ninguna acción concreta", indicó.

Desaliento

"Iveco es el único fabricante de camiones pesados y semipesados de la Argentina y emplea en forma directa más de mil profesionales calificados, sin contar las redes de distribución. Por eso nos negamos a creer que este problema no tenga solución, y la verdad es que medidas como ésta desalientan la inversión, van al costo del producto y lejos de fomentar algo perjudican al productor argentino, porque el que importa no tiene problemas", explicó.

Recordó: "Todos los camiones que circulan en la Argentina son brasileños, menos los de Iveco, y no tienen este problema porque pagan el 10,5 por ciento en aduana. Nosotros tenemos fábrica en Brasil para hacer lo mismo. Hasta ahora hemos contado con la comprensión de nuestros accionistas para seguir adelante, pero la paciencia no es infinita".

"Creemos que un país de la extensión de la Argentina no puede quedarse sin el manejo de un bien estratégico como es el camión, y nos queda una sola fábrica. No pedimos ningún subsidio. Simplemente que no se nos discrimine, que no haya asimetrías negativas como esta del IVA", insistió.

Texto Expotrade

Propuesta para renovar la flota

Las terminales automotrices y la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadeeac) están trabajando en conjunto para elevar al Gobierno una propuesta de promoción para la renovación de la flota de camiones de las empresas nacionales, que actualmente tiene una antigüedad promedio superior a los 18 años. "Esta propuesta parte de la base de que hay que sacar los viejos camiones del mercado pero sin afectar la fuente de trabajo", aclaró el director general de Iveco Argentina, Fernando Fraguío.

Según el empresario, se busca establecer una cadena escalonada, para lograr que quienes puedan accedan a unidades cero kilómetro, y que quienes no puedan se hagan de usados más nuevos que los que tienen actualmente, y que se mantenga la capacidad de carga y de flete.

Tras una reunión en la sede de Fadeeac, Iveco convocó a la Comisión de Transportes de Adefa (Asociación de Fábricas de Automotores de Argentina) para analizar el tema. Fraguío adelantó que los primeros borradores de la propuesta ya se encuentren en estudio y serían elevados al Gobierno con la mayor brevedad posible.

"Las flotas actuales tienen una edad promedio de 18 años y esto acarrea problemas de seguridad vial, ecológicos y de elevado costo de mantenimiento. Tenemos que ayudar al Estado con ideas, pero claramente esto no tiene que ser compulsivo, unilateral ni arbitrario. Ningún transportista debe quedar sin trabajo o sin acceso a cambiar sus unidades", aseguró.

NUEVOS Y USADOS