

INT-1545

(E)

CEPAL(1545)

Documento Informativo No. 18

GRUPO DE TRABAJO SOBRE ECONOMIAS DE ESCALA
EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ LATINOAMERICANA
Santiago, Chile, Septiembre de 1970

CITROEN EN AMERICA LATINA

presentado por

S.A. Automobiles CITROEN

Nota: Este Grupo de Trabajo constituye una etapa del proyecto "Perspectivas y modalidades de integración regional de la industria automotriz en América Latina" que están desarrollando la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con la colaboración de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI).

INDICE

	<u>Página</u>
I. INTRODUCCION	1
II. CITROEN ARGENTINA	2
1. Noticia histórica	2
2. Vehículos producidos	3
3. Fabricaciones realizadas por Citroën Argentina de Buenos Aires y por sus principales proveedores	4
4. Capacidades de producción de los distintos modelos	6
5. Descripción de las fábricas	6
6. Inversiones	8
III. CITROEN CHILENA	
1. Noticia histórica	10
2. Vehículos producidos	11
3. Fabricaciones de Citroën Chilena	12
4. Capacidad de producción de los diferentes modelos	13
5. Descripción de la fábrica	13
6. Inversiones	14
IV. INTEGRACION LATINOAMERICANA	
A. Compensación - Complementación	14
B. Citroën Argentina	15
1. Integración argentina	15
2. Fabricaciones compensadas	16
3. Inversiones	16
4. Precio de costo	16
C. Citroën Chilena	
1. Integración chilena	18
2. Fabricaciones compensadas	18
3. Inversiones	18
Cuadro: Vehículos producidos	9

CITROEN EN AMERICA LATINA

I. INTRODUCCION

En América Latina, dos filiales de Citroën Francia producen actualmente vehículos populares del tipo francés 2/3 CV:^{1/}

CITROEN ARGENTINA en la Argentina

CITROEN CHILENA en Chile

En este "estudio del caso", exponemos simplemente cómo Citroën se estableció en ambos países y los resultados obtenidos.

Las principales directivas dadas en 1959 para la instalación de las fábricas fueron las siguientes:

- Producción de un vehículo popular de una calidad por lo menos igual a la obtenida en Francia al precio de costo mínimo.
- Asegurar la integración nacional impuesta por los reglamentos vigentes.
- Selección severa en las inversiones: eliminación de todos los gastos que no sean necesarios para la obtención de la calidad y del precio en condiciones de trabajo convenientes.
- Extraer el máximo provecho de las industrias nacionales ayudándolas a desarrollarse.
- Producir en cooperación entre los dos países - a pesar de las dificultades - teniendo en cuenta los acuerdos económicos que los unen en el marco de la ALALC.
- Hacer evolucionar el vehículo francés para adaptarlo a las condiciones de utilización y a las exigencias del mercado.

En 1959, al mismo tiempo que considerábamos las posibilidades futuras de América Latina, estimamos que era necesario concebir instalaciones que respondieran a las exigencias del momento y que era más interesante, en el plano financiero, desarrollar una verdadera fábrica que mantener en actividad una fábrica importante que sólo provea un débil porcentaje de la producción para la cual fue prevista.

^{1/} Potencia administrativa francesa.

II. CITROEN ARGENTINA

1. Noticia histórica

En 1959, el Poder Ejecutivo nacional establece las bases para crear en la República Argentina una verdadera industria automotriz.

Por Decreto N° 12267 del 30 de septiembre de 1959, Citroën obtiene la autorización para establecerse en el país, dando así origen a Citroën Argentina S.A.

Sucesivos decretos autorizaron la "radicación" ^{2/} de capital extranjero, elevándose el monto total autorizado al 31 de diciembre de 1969 a 9.2 millones de dólares.

La contrapartida en acciones atribuidas a las sociedades que han "radicado" es actualmente de 5 millones de dólares.

El capital autorizado de Citroën Argentina es de:

3 mil millones de pesos moneda nacional.

En julio de 1970, sumando los aportes nacionales a las distintas radicaciones, tenemos:

capital suscrito	=	1 500 millones de pesos moneda nacional
capital realizado	=	1 454 millones de pesos moneda nacional

Aprovechando las posibilidades de una industria nacional de elevado tecnicismo y con un gran espíritu de decisión, la firma Pfaff-Bromberg de Jeppener, se comienza en 1959, inmediatamente después de la aparición del Decreto N° 12267, a armar algunos vehículos con elementos importados en un taller perteneciente a esa firma que constituye para Citroën Argentina un taller piloto.

En 1960, la producción se realiza en un taller piloto más importante puesto a disposición de Citroën Argentina por Pfaff-Bromberg. Esta producción comporta la incorporación de elementos nacionales; en particular, de los talleres de Pfaff-Bromberg no tardan en salir fabricaciones mecánicas.

^{2/} Radicación: aportes de medio de producción sin derechos de aduana ni pagos efectivos; la contrapartida queda asegurada por la entrega de acciones de la sociedad argentina a la o las sociedades que aportan. Se trata, por supuesto, de medios que no pueden hallarse en el país.

/En septiembre

En septiembre de 1960 comienza una producción de vehículos en la propia fábrica de Citroën Argentina en Buenos Aires, donde continúa actualmente.

El lugar ocupado por el taller piloto en Jeppener se halla destinado a fabricaciones mecánicas, pues la firma Pfaff-Bromberg continúa desarrollando sus fabricaciones para Citroën Argentina.

En la actualidad, más de 350 máquinas herramientas que forman parte de la "radicación" Citroën se encuentran instaladas en los talleres de Pfaff-Bromberg, los cuales producen aproximadamente 200 piezas y/o conjuntos mecánicos.

Esta firma trata de utilizar sus materiales con pleno rendimiento, produciendo también para otras fábricas de automotores (Fiat, Peugeot).

La producción en un taller piloto, mientras se instalaba la fábrica de Citroën Argentina, nos permitió ganar tiempo sobre el perfeccionamiento de la calidad de los elementos nacionales y sobre la integración nacional.

2. Vehículos producidos

a) Modelos de vehículos

Febrero 1960	Berlina AZL	(2CV)	con motor de 12 CV SAE
Febrero 1960	Furgoneta AZU	(2CV)	con motor de 12 CV SAE
Abril 1964	Mismos modelos	(2CV)	con motor de 14 CV SAE
Octubre 1965	Mismos modelos	(2CV)	con motor de 18 CV SAE
Octubre 1965	Berlina AZAM	(2CV)	con motor de 18 CV SAE
Septiembre 1969	Mismos modelos	(2CV)	con motor de 18 CV SAE
Septiembre 1969	Berlina AX	(3CV)	con motor de 32 CV SAE
Marzo 1970	Furgoneta AK	(3CV)	con motor de 32 CV SAE
Septiembre 1970	Previsión de salida del Break AMF	(3CV)	con motor de 35 CV SAE

/b) Precio

b) Precio de los vehículos que se producen actualmente

Modelos	ARGENTINA				FRANCIA			
	PHT		PVP		PHT		PVP	
	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares	FF	Dólares	FF	Dólares
AZAM (2CV)	5 708	1 427	8 640	2 160	4 401	793	6 743	1 215
AX (3CV)	5 950	1 487.50	9 650	2 412	4 767	859	7 283	1 312
AK (3CV)	5 200	1 300	9 170	2 292.50	4 917	886	7 082	1 276

PHT: Precio sin impuestos, llamado en Francia "Precio mayorista sin impuestos" (Precio de venta para "agentes de exportación"). En el caso argentino, se deduce el "drawback", la restitución de impuestos internos y el impuesto a la venta. Este precio argentino puede reducirse en algunos casos si se contempla la exportación como un suplemento de producción, reduciendo los gastos generales, amortización, etc.

PVP: Precio de venta al público en el país de origen.

c) Producción de 1960 a 1970

Ver cuadro anexo.

3. Fabricaciones realizadas por Citroën Argentina de Buenos Aires y por sus principales proveedores

a) Fábrica Citroën de Buenos Aires

Las fabricaciones mecánicas importantes que realiza son:

- Carter motor
- Culatas
- Brazos de suspensión
- Volante de motor
- Palanca de acoplamiento
- Corona de embrague centrífugo

En lo concerniente a la carrocería, realiza:

- Conjunto carrocería (ensamblado)
- Conjunto plataforma (ensamblado)
- Conjunto puertas (ensamblado)
- Revestimientos
- Montaje general de los vehículos

/b) Fábrica de

b) Fábrica de Jeppener

Sus fabricaciones mecánicas más importantes son:

- Travesaño delantero
- Travesaño trasero
- Carter caja de velocidades
- Caja diferencial
- Cilindro motor
- Cilindros de freno de rueda
- Cilindro maestro
- Corona de arranque
- Balancines
- Múltiple de admisión y escape
- Tapa trasera de caja de velocidades
- Palanca de cambios
- Horquillas
- Conjunto pivots de dirección
- Conjunto núcleo delantero
- Conjunto núcleo trasero
- Tambores de freno
- Barra de dirección
- Arbol de dirección
- Conjunto asiento delantero y trasero
- Piezas varias del pote de suspensión

c) Otras fábricas

Las fabricaciones provenientes de los principales proveedores son:

- Piñonería de caja de velocidades
- Neumáticos
- Piezas estampadas
- Embrague (conjunto completo)
- Instrumental
- Pinturas
- Tornillería
- Bomba de nafta
- Motor de arranque

/Alternador

Alternador
Dinamo
Regulador de voltaje
Baterías

4. Capacidades de producción de los distintos modelos

La fábrica de Buenos Aires posee actualmente una capacidad de producción de 6 vehículos/hora, lo cual, teniendo en cuenta los dos turnos de trabajo que totalizan 17 horas por día, da para un año de 250 días de trabajo una producción anual de 25 000 vehículos.

Esta producción puede ser realizada en un solo modelo o en varios pertenecientes a la gama que se fabrica actualmente.

5. Descripción de las fábricas

Descripción sumaria de las fábricas de Citroën Argentina y del más importante de sus proveedores.

a) Fábrica de Citroën Argentina en Buenos Aires

En sus comienzos, Citroën Argentina S.A. inició sus operaciones en el taller piloto de Jeppener, en la provincia de Buenos Aires, en los terrenos de la firma Pfaff-Bromberg.

Hacia mediados del año 1960 se adquirió un establecimiento industrial en la ciudad de Buenos Aires (Calle Zepita 3220).

Dicha fábrica se compone de tres edificios principales que tienen las siguientes superficies:

<u>Edificios</u>	<u>Superficie terreno</u>	<u>Superficie cubierta</u>
Sur	35 000	32 000
Norte	35 000	28 000
Este	<u>8 000</u>	<u>8 000</u>
<u>Total</u>	78 000	68 000

Se trata de una fábrica que hemos equipado en su totalidad con medios modernos de fabricación y control para su fabricación propia y para la recepción de piezas de proveedores. Como elementos notables podemos señalar:

/Edificio Sur

Edificio Sur

Centraliza todas las fabricaciones de carrocería, pintura y montaje del vehículo. La soldadura de carrocería ocupa una superficie de más de 7 000 m². Se dispone para las carrocerías de una instalación de fosfatizado e impresión por inmersión total, constituida por 6 cubas de una capacidad de 30 000 litros cada una, completada por un horno de secado a 120° C. La impresión se realiza por inmersión en otra cuba de la misma capacidad, que se halla seguida por un horno de secado a 130° C.

La instalación de pintura se compone de:

- zona de lijado y preparación de las chapas
- cabina de pintura climatizada (regulación de la temperatura y de la humedad)
- horno tipo túnel de 40 m de longitud para 130° C.

El montaje del vehículo se efectúa en dos cadenas o líneas automáticas, la de primera terminación de 62 m de largo y la de segunda terminación de 120 m. El montaje termina en una línea llamada de comercialización de 65 m, donde finalizan el control y el acabado del vehículo.

En ese mismo edificio están ubicadas las instalaciones para control, almacenes, recepción de materiales, etc.

Edificio Norte

En él se encuentran las líneas de fabricación de partes mecánicas: carter motor, culatas, embrague, suspensión, etc. Esas líneas tienen la particularidad de que cada máquina se halla equipada con medios de autocontrol de una gran precisión que permiten, en cada operación, que el operario realice por sí mismo los controles necesarios.

- montaje de órganos mecánicos: motor, caja de velocidades, suspensión, dirección, etc.
- bancos de ensayo para motores
- sala de prueba de potencia (freno Fronde)
- taller de mantenimiento de máquinas-herramientas y fabricación de dispositivos y utilaje
- en un edificio separado se encuentran el laboratorio, el comedor y la cocina
- la administración se encuentra instalada en un edificio de 1 250 m² en dos pisos.

/Edificio Este

Edificio Este

En él se encuentran los servicios:

- repuestos
- taller de reparaciones, post-venta
- dirección comercial

La energía eléctrica que utiliza la fábrica de Buenos Aires proviene de la red pública y es suministrada en alta tensión. La distribución en el interior de la fábrica se realiza también en alta tensión, suministrándose energía a seis sub-estaciones de transformación.

b) Fábrica de Pfaff-Bromberg en Jeppener

Superficies:

- Superficie terreno (zona industrial más barrio viviendas) 206 113 m²
- Superficie terreno zona industrial 47 583 m²
- Superficie industrial cubierta 17 000 m²

En el terreno disponible se encuentran no sólo los edificios industriales sino también 67 casas y 5 departamentos para uso familiar, y edificios con dormitorios destinados al personal soltero. Se dispone también de otros edificios: comedor, consultorio médico, dormitorio para el personal soltero.

En un terreno perteneciente a la sociedad y situado en la ciudad de Coronel Brandsen (14 km), con una superficie de 8 000 m², se dispone de 10 casas para el personal, y hay otras 6 en construcción.

La superficie industrial cubierta se encuentra ocupada por una serie de edificios destinados a:

Vigilancia, tratamientos galvánicos, forja, fabricación asientos, taller de utilaje, central eléctrica, almacenes, fabricaciones mecánicas, tratamientos térmicos, carpintería, administración y laboratorio, dirección general, portería y vestuarios.

6. Inversiones

De 1960 a 1969, las inversiones en miles de dólares fueron:

medios importados	7 987.8
medios nacionales	<u>11 802.7</u>
<u>Total</u>	19 790.5

Las inversiones nacionales contabilizadas en pesos argentinos han sido convertidas a dólares USA al curso medio correspondiente a cada año.

/VEHICULOS PRODUCIDOS

VEHICULOS PRODUCIDOS

Año	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970 prev.
Capacidad total de producción veh/h.	1.5	3	4	6	6	6	6	6	6	6	6
Producción realizada:											
AZL	741	3 441	4 541	2 427	5 766	3 822	1 262	1 793	779	736	900 AMF
AZAM	-	-	-	-	-	281	4 272	6 228	8 847	10 388	4 424
AX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 200	10 661
AZU	197	826	875	541	1 181	542	680	507	2 386	2 956	2 914 AK
<u>Total</u>	<u>938</u>	<u>4 267</u>	<u>5 416</u>	<u>2 968</u>	<u>6 947</u>	<u>4 645</u>	<u>6 214</u>	<u>9 228</u>	<u>12 012</u>	<u>15 280</u>	<u>18 899</u>
Producción acumulada:	938	5 205	10 621	13 589	20 536	25 181	31 395	40 623	52 635	67 915	86 814

/III. CITROEN CHILENA

III. CITROEN CHILENA

1. Noticia histórica

En 1958, el señor José Llorente funda en la zona franca de Arica la Sociedad "Importadora J. Llorente", constituida principalmente por un taller de montaje de vehículos. Las franquicias generosas y transitorias de dicha zona franca estaban destinadas a atraer a las industrias de armado de automóviles y a la industria electrónica. Un vehículo particular, con carrocería de plástico, salió de la mencionada fábrica en cantidad próxima al centenar.

En 1959, el montaje se orienta hacia un chasis-cabina Citroën 2CV tipo furgoneta (AZU), transformado en vehículo de dos puertas, cuatro plazas, capaz de cumplir funciones de pick-up (baúl trasero abierto). El plan de fabricación, basado en referencias técnicas, financieras, y en un programa de nacionalización, es finalmente aprobado.

En 1960, las dificultades financieras para la realización del programa ocasionan la cesión de la mayor parte de las acciones de la sociedad "Importadora J. Llorente" a dos nuevos asociados que, de 1961 a 1964, darán un impulso comercial vigoroso y emprenderán realizaciones técnicas originales, lo que permitirá responder a las exigencias de una clientela ávida y de un mercado insatisfecho.

En 1962 aparece el Decreto N° 385 (30 de junio de 1962) que fija las bases de la integración nacional, determinada a 50% del valor fob del país de origen, porcentaje articulado sobre coeficientes de integración y de montaje que deben ser fijados anualmente.

En 1964, ante las dificultades crecientes para alcanzar el mínimo de integración nacional exigida, y frente a la aparente disminución de la rentabilidad del negocio, los asociados mayoritarios ceden su participación y la autorización de fabricación a Citroën Chilena.

Desde entonces, bajo el impulso renovado de Citroën Francia, la asistencia técnica de los años 1961 a 1964 se transforma en dirección técnica y comercial. Las ideas de integración nacional, por medio del intercambio

/compensado con

compensado con la sociedad Citroën Argentina, son estudiadas nuevamente, pues el acuerdo bilateral chileno-argentino permite ahora realizar el intercambio.

Hacia fines de 1964, Citroën Argentina envía ya a Citroën Chilena las primeras piezas del intercambio para su control y aceptación.

A partir de 1965, la existencia de Citroën Chilena se halla ligada a la de Citroën Argentina.

La distancia entre la sede de la Dirección General en Santiago de Chile y la fábrica de Arica obligan a crear la Dirección Técnica en Arica, que tendrá a su cargo la gestión industrial, lo cual permitirá obtener una mejor administración.

En 1968, se realizan estudios que demuestran que para satisfacer las exigencias: de la integración nacional creciente (reales y potenciales), de calidad mínima de la producción, de cantidad de producción que solicita el mercado, y de los intercambios multinacionales cada vez más importantes, era necesario pensar en una extensión industrial considerable que finalmente comienza a convertirse en realidad en abril de 1970. Esta extensión de la fábrica de Arica será destinada a la producción de piezas de estampado y de forja y de ciertos conjuntos mecánicos.

En 1970 comienzan los trabajos de la extensión industrial. Dicha extensión, basada en las condiciones económicas existentes y en pleno desarrollo, será de una rentabilidad rápida y eficiente.

2. Vehículos producidos

a) Modelos de vehículos

En 1959	Berlina AZL	(2CV)	con motor de 12 CV SAE					
" 1964	" "	(2CV)	" " " 14 " "					
" 1965	" "	(2CV)	" " " 18 " "					
	Furgoneta AZU	(2CV)	" " " " " "					
" 1969	Berlina AZL	(2CV)	" " " " " "					
	Berlina AZAM	(2CV)	" " " " " "					
	Furgoneta AZU	(2CV)	" " " " " "					
" 1970	Berlina AZAM	(2CV)	" " " " " "					
	Berlina AX	(3CV)	" " " 32 " "					
	Furgoneta AZU	(2CV)	" " " 18 " "					
	Furgoneta AK	(3CV)	" " " 32 " "					

/b) Precio

b) Precio de los vehículos que se producen actualmente

Modelos	C H I L E				F R A N C I A			
	PHT		PVP		PHT		PVP	
	E°	Dólares	E°	Dólares	FF	Dólares	FF	Dólares
AZAM (2CV)	29 334	2 399	42 731	3 494	4 401	793	6 743	1 215
AZU (2CV)	27 522	2 250	40 250	3 292	4 573	824		

PHT: Precio sin impuestos.
 Precio al cual pueden ser exportados los vehículos.

PVP: Precio de venta al público.

c) Producciones de 1959 a 1970

Modelo	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
AZL	546	1020	1187	2192	1936	1533	1347	720	1620	1980	45	
AZAM											2025	900
AX												1875
AZU							3	630	315	855	1260	855
AK												525
Total	546	1020	1187	2192	1936	1533	1350	1350	1935	2835	3330	4155
Cumulé	546	1566	2753	4945	6881	8414	9764	11114	13040	15884	19214	23369

3. Fabricaciones de Citroën Chilena

Fábrica de Arica

Carrocería:

Techo	Aleta de capot
Baúl	Pisos de plataforma
Tapa baúl	Pedal y varilla acelerador
Parte trasera carrocería	Cablerío
Pisos laterales	Soporte de faros
Capota	Tanque de nafta
Asientos	Guardabarro trasero
Además, montaje general del vehículo	

/4. Capacidad

4. Capacidad de producción de los diferentes modelos

La fábrica de Arica posee actualmente una capacidad potencial de producción de tres vehículos/hora, lo cual representa, con dos equipos de trabajo que totalizan 17 horas por día y para un año de 250 días de trabajo, una producción anual posible de 12 240 vehículos.

Para alcanzar esta producción sería necesario realizar una inversión poco importante, pero las posibilidades de llegar a ella están limitadas por el escaso potencial industrial de los proveedores locales.

Esta producción puede ser realizada en un solo modelo o en varios pertenecientes a la gama que se fabrica actualmente.

5. Descripción de la fábrica

a) Fábrica de Arica

La fábrica se halla instalada en un terreno que tiene una superficie total de:

34 000 m²

y la superficie total cubierta es de:

19 500 m².

La potencia instalada es de:

3 500 KVA.

i) Edificio antiguo. En este edificio se encuentran las líneas de:

- soldadura, pintura y montaje de vehículos
 - fabricación de cables
 - anexo: almacenes, central de fluidos y administración
- en total se tienen 6 660 m² cubiertos.

ii) Edificio nuevo. Se encuentra en construcción, en una etapa muy avanzada, y parcialmente habilitado. En el mismo se instalará:

- estampado de elementos de carrocería
- forja
- mecanizado y montaje de elementos mecánicos
- matricería, mantenimiento de dispositivos
- control, metrología, laboratorio

en total se tienen 11 340 m².

/iii) Edificio

iii) Edificio servicios y administración:

- vestuarios, sanitarios, comedor
- administración: dirección, contabilidad, planning, métodos, etc.
con un total de 750 m².

b) Centro de aprovisionamiento Santiago (San Nicolás)

En este centro, situado en la ciudad de Santiago, se dispone en total de 1 020 m² cubiertos, en los cuales se ha instalado:

- Servicio de aprovisionamiento
- Control de recepción
- Contabilidad de proveedores
- Almacén y expedición

6. Inversiones

Las inversiones realizadas hasta 1969 pueden ser evaluadas en 1 200 000 dólares. La extensión industrial en curso representa una inversión del orden de los 4 000 000 de dólares, lo que elevará el total invertido hasta 1971 a 5 200 000 dólares.

IV. INTEGRACION LATINOAMERICANA

A. Compensación - Complementación

En 1963, Citroën estimó que, teniendo en cuenta la importancia de la producción posible en Chile, las inversiones a realizar en el país para alcanzar el porcentaje de integración nacional exigido por el gobierno chileno en el curso de los años siguientes no podrían justificarse para un constructor.

El gobierno chileno admitió entonces que sería considerada como nacional una parte importada de la ALALC con la condición de que Chile pudiera exportar a la zona una parte que representara el contravalor de la parte importada de la ALALC.

Fue en 1964 que Citroën comenzó las operaciones de compensación con el acuerdo de los gobiernos argentino y chileno. Como lo hizo el señor Beckel en Karlovy-Vary, hay que rendir homenaje a los gobiernos que han comenzado esta cooperación.

/En porcentaje

En porcentaje del precio de fábrica Francia del vehículo completo ^{3/}
cada vehículo se halla compuesto:

- de una parte importada de Europa
- de una parte nacional propia del país producida a la cadencia del país
- de una parte nacional latinoamericana producida a la suma de las cadencias de ambos países y de la cual una parte es exportada al otro país
- de una parte latinoamericana importada del otro país.

B. Citroën Argentina

1. Integración argentina

Para Citroën Argentina se indica seguidamente cómo ha progresado la integración nacional desde 1960 hasta 1965.

<u>Modelo</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>
AZL	37.6	43.2	57.2	72.5	88.3	92.6
AZU	37.6	43.2	52.0	71.9	87.9	92.6

En 1970, la integración es la siguiente, en porcentaje sobre el valor total de la nomenclatura (precio GHT del vehículo completo):

<u>Modelo de vehículo</u>	<u>AZL/A53</u>	<u>AK/M28</u>	<u>AZAM/M28</u>
Parte importada	6.58	7.96	7.43
Parte argentina no exportada	68.44	38.75	40.11
Parte argentina latinoamericana	21.55	50.29	48.61
Parte chilena	<u>3.43</u>	<u>3.00</u>	<u>3.15</u>
<u>Total</u>	100.00	100.00	100.00
Parte total argentina	89.99	89.04	88.72

^{3/} Precio llamado en Francia "Precio mayorista sin impuestos" (GHT). Es el precio "Agente exportación" que no es pasible de impuestos y tasas franceses.

/2. Fabricaciones

2. Fabricaciones compensadas

Fabricaciones de Citroën Argentina que cubren las necesidades de Argentina más Chile:

a) <u>Fabricaciones</u>	b) <u>Montajes</u>
Conjunto plataforma	Conjunto eje delantero
Conjunto panel lateral	Conjunto eje trasero
Conjunto entrada de puertas	Conjunto pote de suspensión
Conjunto puertas	Conjunto motor - caja velocidades
Conjunto de parafuego	Conjunto pedalera
Conjunto brazo de suspensión	
Volante motor	
Palanca de acoplamiento	

3. Inversiones

En razón de haber realizado la compensación con Chile, Citroën Argentina ha reducido sus inversiones o las ha retrasado. Puede estimarse que sólo para el lanzamiento del vehículo AMF (Break), esta empresa ha efectuado una reducción de sus inversiones del orden de 300 millones de pesos argentinos, o sea 750 000 dólares, sin tomar en cuenta las inversiones realizadas por los proveedores locales y que representan una cantidad similar.

4. Precio de costo

La compensación ha permitido en ciertos casos que los proveedores argentinos reduzcan sus precios de venta a Citroën Argentina en razón de que los pedidos han aumentado para satisfacer las necesidades de Argentina sumadas a las de Chile.

A título de ejemplo, enumeramos seguidamente ciertos casos concretos de reducción:

/N° elemento

Nº elemento	Designación	Precio para la Argentina pesos nuevos	Precio para Chile pesos nuevos	Reducción %
A 721-120/120a	Refuerzo central	1.83	1.62	11.5
A 721-122/122	Refuerzo central	1.56	1.34	14.10
VAZ 852-2	Capot (M.O.)	21.00	19.50	7.14
AM 721-83	Guardabarro delant.	1.00	0.90	10.00
A 381-2	Toma de velocímetro	2.28	0.64	71.92
A 314-9a	Resorte	1.77	1.33	24.85
480-S	Tornillo	0.40	0.28	30.00
620-002	Rodamiento	4.59	3.90	15.03
10-482	Rodamiento	8.26	7.02	15.01
89-964	Rodamiento	10.63	9.35	12.04
AZ 565-04	Limpiaparabrisas	44.37	36.48	17.78
AZ 564-50e	Desempañador	8.00	5.34	33.25
AZ 535-1b	Regulador	17.45	13.09	24.98
s/nº	Conjunto mecánico embrague y disco embrague	51.92	24.00	53.77
V 416-04	Rueda	14.00	10.80	22.85
A 344-01	Piñón y corona	76.20	35.00	54.06

El hecho de haber agregado a la fabricación de Citroën Argentina los elementos necesarios para Citroën Chilena se ha reflejado en una reducción de los precios de costo. En efecto, las piezas o conjuntos mecánicos que Citroën Argentina fabrica a la cadencia de Argentina más Chile han reducido sus precios de costo en un 6% aproximadamente.

De 1967 a 1970, la complementación Argentina-Chile permitió, en razón del aumento de las adquisiciones a los proveedores, compensar parcialmente las alzas de precios de éstos durante este período.

Es oportuno señalar que en el período de que se trata los precios mayoristas en el sector no agropecuario han pasado de un índice de 380 a 510, mientras que los precios de los vehículos no han experimentado variaciones notables. El mantenimiento de los precios no se debe únicamente a las exportaciones a Chile, pero no puede negarse que éstas han ejercido una gran influencia, sin olvidar sin embargo, el aumento de la producción argentina.

/C. Citroën

C. Citroën Chilena

1. Integración chilena

Se indica seguidamente la integración nacional chilena propiamente dicha entre 1966 y 1969 en porcentaje de la nomenclatura.

<u>Modelo</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>
AZL	37 %	37 %	37 %	36 %

En 1970, la integración es la siguiente, en porcentaje sobre el valor total de la nomenclatura (precio GHT del vehículo completo):

<u>Modelo de vehículo</u>	<u>AZL</u> (Porcentaje)
Parte importada	31
Parte chilena no exportada	35
Parte chilena latinoamericana	6
Parte argentina	<u>28</u>
<u>Total</u>	100
Parte total chilena	41

2. Fabricaciones compensadas

Fabricaciones de Citroën Chilena que satisfacen las necesidades de Chile más las de Argentina:

Ventilador - piezas plásticas
Aletas de capot, pisos, piezas de chapa
Soporte de faros
Cablerío eléctrico
Tanque de nafta
Forja

3. Inversiones

En razón de haber realizado la compensación con la Argentina, Citroën Chilena ha reducido sus inversiones o las ha retrasado.

Puede estimarse que para una producción de 30 vehículos por día, o sea 7 000 vehículos por año, con una integración nacional de 75%, y en las condiciones de estructura económica chilena actual, habría sido necesario realizar inversiones del orden de 9 000 000 dólares para satisfacer las exigencias chilenas únicamente, sin tener en cuenta las de la Argentina.