

LA REUNION SECTORIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA

Por Alfonso Ponce Robles y Rafael González Lamadrid*

A raíz de la primera Reunión Sectorial de la Industria Automovilística dentro del marco de la ALALC, celebrada en el mes de agosto pasado, conviene destacar algunos aspectos interesantes del desarrollo al que ha llegado ese sector industrial en los países signatarios del Tratado de Montevideo.

En principio, sólo se puede hablar de tres países fabricantes que han logrado llegar a un alto grado de integración nacional en la fabricación de vehículos automotores: Brasil, Argentina y México —principalmente los dos primeros. En su caso, el porcentaje de integración, con relación al peso, es de 91.1% a 98.3% en camiones pesados y ómnibus, con un promedio de 93.8%; y, con referencia al valor, de un promedio de 87.1%, en el mismo renglón. En automóviles estos porcentajes son mayores y tienen como promedio de integración un 93.5% en peso y un 89.9% en valor.

Estos dos países iniciaron su plan de fabricación hace alrededor de 9 años y, aproximadamente se producen 30 tipos diferentes de vehículos en Brasil y 40 en Argentina, entre camiones pesados y ómnibus, camiones medios, camionetas de carga y pasajeros, utilitarios y automóviles.

El desenvolvimiento de esta industria ha resultado costoso, como era natural esperar en países que no tienen las ventajas de contar con una producción de materias primas suficiente, una técnica bien cimentada, recursos económicos y una producción en gran escala.

México por su parte, como país que recientemente ha entrado a la etapa de fabricación, con un grado de incorporación nacional de partes y componentes del 60% del costo directo de fabricación de los vehículos, se enfrenta a serios problemas de aprovisionamiento de partes nacionales y de altos costos en las materias primas que son indispensables.

Parece necesario citar algunas cifras respecto a la situación de cada una de las industrias de automotores establecidas en Latinoamérica. En Brasil el capital actual de las once empresas productoras de automóviles y camiones excede de 2,300 millones de pesos mexicanos, al tipo de cambio actual.

El valor de las ventas totales de las once empresas brasileñas productoras de vehículos para el año de 1963, fue de 3,595 millones de pesos mexicanos. Mientras que las ventas de las siete principales empresas de nuestro país y de las ocho principales empresas argentinas con datos para 1964, alcanzaron respectivamente, las siguientes cifras: 3,511.9 y 7,040.3 millones de pesos mexicanos, hecha la conversión para esta última cifra al tipo de cambio actual.

La inversión en activos fijos que han realizado las ocho principales empresas argentinas a partir de 1959, alcanza la cifra de 2,500 millones de pesos mexicanos. Esta inversión refleja, al igual que la de Brasil, una sobrecapitalización, dado el estrecho mercado al que se encuentran sujetos, y que hace indispensable ampliar sus fronteras.

* Los autores son, respectivamente, Gerente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz y Gerente de la Asociación Nacional de Fabricantes de Productos Automotrices. Ambos encabezaron a la delegación mexicana en la reciente Reunión Sectorial de la Industria Automotriz, celebrada en Montevideo.

El volumen de la producción ha seguido, en general, una tendencia irregularmente creciente en los tres países, como se aprecia en el cuadro 1.

Cuadro 1
PRODUCCION DE AUTOMOVILES Y CAMIONES
1960-1965

Años	Brasil	Argentina	México (a)
1960	133 078	89 338	53 676
1961	145 674	136 188	61 789
1962	191 194	129 880	63 478
1963	174 126	104 899	74 085
1964	183 721	166 483	90 847
1965 (b)	75 718	92 120	48 110

(a) Ventas.

(b) Primer semestre.

El nivel de la ocupación en la industria fabricante de automotores, para cada uno de los tres países, fue de 44,121 personas para Brasil, de 30,970 para Argentina y 15,445 para México, en las cuales se encuentran incluidos obreros, personal administrativo y técnico. Los sueldos y salarios pagados llegaron en Brasil a 344.3 millones de pesos, en Argentina a 850.9 millones y en México a 324.1 millones. Es pertinente indicar que la industria auxiliar fabricante de partes y componentes establecida en México alcanza a la fecha una inversión aproximada de 2,000 millones de pesos y un número de 28,000 obreros y empleados que prestan sus servicios en ella.

En cuanto a los países que en menor grado han desarrollado su industria de automotores y que puede identificarse como ensambladora exclusivamente, podemos señalar el interés que manifiestan por participar de los avances que han logrado otros países del hemisferio. Es el caso de países como Chile, Uruguay, Venezuela y Colombia que actualmente tienen una industria ensambladora bien constituida y que no se conforman con seguir ese simple proceso. Perú, por ejemplo, ha iniciado prácticamente su etapa de ensamble en este año de 1965, debido a que ya se han constituido en ese país varias empresas con ese fin, contando con los estímulos tributarios que ofrece el Decreto No. 80, publicado en noviembre de 1963. Por ese mismo camino se encuentran países como Ecuador y Paraguay. Todos estos países representan actualmente un consumo estimado anual de automóviles y camiones de 650,000 unidades, de las cuales una gran proporción, el 75% aproximadamente, ya se fabrica en un grado de incorporación nacional, de los respectivos países, superior al 60%, ya se trate de peso, de valor o costo directo del vehículo, y el otro 25% en unidades ensambladas y para ensamblar.

El cuadro 2 es representativo de la situación en que se encontraba la industria ensambladora de vehículos de esos países para 1964, pero no refleja la realidad en cuanto al mercado que representan, ya que todavía dependen de la importación de unidades armadas.

Cuadro 2

PRODUCCION DE AUTOMOVILES Y CAMIONES

1964

	Total	Automóviles	Camiones
Chile	10 200 (a)	—	—
Colombia	11 700	8 700 (b)	3 000 (b)
Perú	743	—	743
Venezuela	44 850	31 650 (b)	13 200 (b)
Uruguay	15 000 (a)	—	—

(a) No se especifica el tipo de vehículos.

(b) Estimaciones.

Resulta oportuno destacar el inventario de vehículos en circulación que existe en cada uno de esos países, por su orden de importancia: con datos para 1965, expresados en miles de unidades, corresponden a Brasil 1,784, a Argentina 1,382, a México 1,081, a Colombia 226, a Perú 205, a Uruguay 200, a Chile 159, a Ecuador 40, y a Paraguay 16.

Se espera que para 1970, esta región pueda absorber alrededor de 900,000 unidades anuales, lo cual representa un mercado potencial sumamente atractivo para la constitución de una industria floreciente.

ANTECEDENTES DE LA REUNIÓN SECTORIAL

Los antecedentes de la reunión sectorial pueden resumirse en la forma siguiente: Cuatro países, miembros de la ALALC, entre ellos México, han participado en los años pasados en reuniones dirigidas a precisar la conveniencia de complementar sus sectores industriales de automotores. En las reuniones de industriales mexicanos y brasileños se estableció que la industria mexicana no podría ser complementada hasta que se pusiera en marcha el programa de desarrollo y se cumplieran las condiciones del Decreto de 23 de agosto de 1962, que estatuyó el programa de integración de la industria.

Posteriormente se promovieron reuniones entre representantes de los gobiernos de Argentina, Brasil y Chile. Los acuerdos adoptados consistieron, principalmente, en que Chile fomentaría el desarrollo de esta industria en su territorio, seleccionando líneas de vehículos entre la producción de Brasil y adquiriría piezas de ese país y de Argentina. En las actas de estas reuniones se establecieron principios de política relativos al origen de las mercancías y su control, uniformación de vehículos en el área, liberación de gravámenes, arancel frente a terceros países, estímulos para el desarrollo industrial de los países integrantes del acuerdo y ampliación de las bases para la promoción del equilibrio de oportunidades mediante otros acuerdos sectoriales y la expansión del intercambio global, mecanismos de compensación, medidas anti-dumping y condiciones de comercialización.

Se estimó que los principios anteriores podían no ser aceptables para México debido a que algunos parecían ser incompatibles con el Tratado, otros deberían ser más precisos y otros más, aun cuando adoptados por Chile, dadas sus condiciones específicas de desarrollo industrial, serían perjudiciales para nuestro país.

En diciembre de 1963 los gobiernos de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, comunicaron al Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC su intención de concertar un acuerdo de complementación de sus respectivos sectores automotrices, considerando que las reuniones bilaterales y tripartitas celebradas con anterioridad, indicaban que ya era posible iniciar la negociación del acuerdo. De este modo, la negociación debería iniciarse el 20 de marzo de 1964.

México solicitó un aplazamiento de un mes con el propósito de estudiar la posición a adoptar. Sin embargo, en

abril de 1964, debido a los cambios políticos operados en Brasil, se suspendió indefinidamente esta reunión. Meses después, Chile intentó revivir el interés por este acuerdo, aun cuando no hubo respuesta adecuada por los demás países.

En la primera Reunión Sectorial de la Industria Automotriz convocada por el Comité Ejecutivo Permanente en agosto pasado, según la agenda respectiva, se planteó básicamente la integración del sector por dos caminos: 1) inclusión de los productos del sector en el programa de liberación (Listas Nacionales) o bien, 2) mediante la celebración de acuerdos de complementación. Convenía, en consecuencia, examinar estas dos tendencias dentro del marco de la industria automotriz nacional, productora de vehículos y productora de partes y componentes.

El sector ha iniciado el cumplimiento de las metas incluidas en sus programas; sin embargo, no podría considerarse finalizada dicha etapa y, tampoco, en forma general que ha llegado a una etapa de consolidación. Este factor debe ser considerado en la política de los industriales frente a las posibilidades de incluir los productos del programa de liberación o en un acuerdo de complementación.

1. *Inclusión de los productos del sector en el programa de liberación.*—Por este camino, la reunión sectorial recomendaría al CEP que se incorporaran los productos del sector en el programa de liberación en los términos del capítulo II del Tratado de Montevideo (Listas Nacionales). Teniendo en cuenta los problemas de las industrias automotrices de los países de la ALALC, sus diferentes grados de desarrollo y sus objetivos divergentes en cuanto a aspiraciones de desarrollo industrial, aspectos que no podrían ser considerados adecuadamente en una negociación común, en la cual, además, la negociación de los productos del sector estaría sujeta a la influencia de los productos, correspondientes a sectores diversos, es de estimarse que este camino no ofrecía las soluciones específicas que requiere el sector automotriz. Adicionalmente a estas desventajas, a fin de establecer una posición de la delegación empresarial mexicana, era necesario considerar la posición que podrían sustentar los países restantes. Por un lado se tiene a los que han alcanzado un alto grado de integración que, eventualmente, podrían sostener esta posición y por otro, a los menos desarrollados (Chile, Uruguay, Colombia, Perú y Ecuador) que, dentro de sus posibilidades, intentan desarrollar esta industria. Evidentemente, para estos últimos, la negociación, en Listas Nacionales, no podría garantizarles la realización de sus propósitos.

2. *Acuerdo de complementación.*—Frente a las consideraciones anteriores, era de estimarse que la Resolución 99 (IV) *Normas y Procedimientos para los Acuerdos de Complementación*, ofrece el camino adecuado para garantizar el desarrollo y consolidación de la industria automotriz nacional, permitiendo además, la armonización de intereses de los diversos países. En tal virtud, a fin de que la reunión sectorial automotriz obtuviera resultados que, finalmente, propiciaran el proceso de integración zonal del sector, era de proponerse que la delegación empresarial mexicana sustentara la posición tendiente a la negociación por la vía de complementación.

El 9 de agosto de 1965 se inauguró en Montevideo la reunión sectorial de la industria automotriz. Participaron en esta reunión delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguay, Perú y Uruguay, y asistieron como observadores, industriales de Venezuela y representantes del Banco Interamericano de Desarrollo y de la Asociación de Industrias Latinoamericanas.

DESARROLLO DE LOS TRABAJOS

Se resolvió formar dos comisiones. La "A" estudiaría los puntos siguientes: 1.—Suministro e intercambio de informa-

ciones; 2.—Análisis de los factores que todavía dificultan el comercio intrazonal; y 3.—Examen de las posibilidades de abastecimiento zonal de materias primas. Por su parte, la Comisión "B" se encargó de estudiar: 1.—La posibilidad de celebrar acuerdos de complementación; 2.—La conveniencia de crear un arancel común externo para el sector; y 3.—La posibilidad de utilizar los planes nacionales de fabricación como instrumento de intercambio de partes y vehículos entre los países de la ALALC. (Dentro de la Comisión "B", la delegación de México formuló una protesta por la forma en que se estaban llevando adelante los trabajos, ya que en lugar de procederse al estudio de los lineamientos generales que se utilizarían en futuras negociaciones en el sector de la industria automotriz, se había procedido a estudiar la redacción de acuerdos de complementación, lo que no era precedente, y, por tanto, se opuso al procedimiento seguido.)

CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN "A"

Por lo que se refiere al primer punto que correspondió tratar a esta comisión (Suministro e intercambio de informaciones), no obstante que la secretaría general había solicitado se recabaran todos los datos estadísticos de los principales productos automotrices que se fabrican en la zona, las delegaciones asistentes a la reunión, con excepción de la de México, manifestaron no estar en posibilidad de presentar esas informaciones debido a que se enfrentaban a serios problemas de tipo estadístico.

Por esta razón, la delegación de México dio a conocer su opinión en el sentido de que no podía llevarse adelante la negociación de acuerdos de complementación, mientras no se conocieran debidamente los datos fundamentales de la industria, pues la carencia de esos datos impedía conocer la capacidad de producción, su producción real, sus costos, sus necesidades, etc., y por tanto no podían hacerse los análisis respectivos que permitirían llegar a un conocimiento pleno del sector automotriz de la ALALC, además de que no se cumplía con el primer punto establecido por la Resolución 55 (II), que señala que tal información es la primera de las finalidades de las reuniones sectoriales y a la cual queda condicionada la posibilidad de concertar acuerdos de complementación. Por unanimidad, todas las delegaciones asistentes expresaron su conformidad en el sentido de que dichas informaciones resultaban indispensables y se acordó elaborar en forma provisional una lista de los principales productos automotrices que se fabrican en los países de la ALALC, para que los sectores empresariales los complementaran e hicieran saber sus observaciones a la secretaría general antes del día 15 del mes de octubre en curso.

De los 118 productos que se listaron provisionalmente, Argentina y Brasil indicaron que cada uno de ellos los fabricaba en su totalidad; México informó que fabricaba 62; Chile más o menos la misma proporción y el resto de los países participantes indicaron fabricarlos en menor cantidad.

Otros acuerdos alcanzados en el seno de la Comisión "A" fueron los siguientes:

Gravámenes y restricciones.—Que el Grupo de Trabajo permanente cuya creación se propuso, con la participación de fabricantes de vehículos y de fabricantes de partes, se avoque a la recopilación de todos los datos, factores o elementos que contribuyan a determinar el costo de exportación de los productos de la especialidad en la zona, de manera que permita llegar con mayor seguridad a un sistema progresivo de desgravación.

Terminología.—Hubo un consenso unánime en adoptar una terminología común con base en definiciones que se aceptaron y que estarán sujetas a revisión cuando se estime necesario, a las cuales se deberá agregar la identificación NABA-LALC y establecer la individualización del producto.

Requisitos de origen.—Recomendar al CEP que al fijar requisitos de origen para productos del sector automotriz, tenga presente las normas generales y específicas ya determinadas en el artículo 1o. de la Resolución 82 (III) que indica lo siguiente: "serán originarios de la zona cuando sean elaborados íntegramente en el territorio de cualquier Parte Contratante y cuando en su elaboración se utilicen exclusivamente materias primas zonales." Se convino en principio, por todas las delegaciones presentes, que deberán ser considerados originarios de la zona, "los productos semielaborados y las partes o piezas en cuya elaboración se utilicen materias primas extrazonales, siempre que resulten de fabricación realizada en el territorio de cualquier Parte Contratante que modifique la forma o estructura de dichas materias primas, mediante proceso de fundición, estampado, forjado, moldeado, extrusión o cualquier otro proceso industrial que involucre transformaciones tecnológicas de significación equivalente". Fue también motivo de discusión el considerar qué porcentaje deben tener los conjuntos o subconjuntos para que puedan aceptarse como originarios de la zona. En este caso, no se llegó a ningún acuerdo, ya que hubo diferentes opiniones en cuanto al porcentaje que deba aceptarse, pues en tanto que Brasil propuso el 90% y Argentina, Chile y Uruguay el 80%, México, Paraguay y Perú expresaron que no era posible recomendar porcentajes sin contar con las informaciones previas correspondientes a que se ha hecho mención anteriormente. Situación semejante se observó al quererse determinar cuándo puede considerarse un vehículo automóvil como originario de la zona y, en igual forma que en el caso anterior, no se llegó a ningún acuerdo por los mismos motivos. En este particular, el problema que se presenta es diferente y en lo futuro será sin duda materia de serias discusiones, pues mientras México tiene como base el costo directo del vehículo, otros países lo hacen con referencia al valor CIF y otros más con referencia a su peso.

Por otra parte, las delegaciones de Argentina, Brasil, Chile y México estuvieron acordes en recomendar un tratamiento especial para determinar el requisito de origen a los países de menor desarrollo económico relativo, para el intercambio de vehículos completos y que el sector privado preste su asesoramiento a este respecto en la próxima reunión sectorial de la industria automotriz que se celebre. México propuso que esas condiciones preferenciales a los países de menor desarrollo económico relativo se establezcan basándose en porcentajes sobre el valor de los insumos importados.

Importaciones extrazonales.—Se aprobó también elevar al Comité Ejecutivo Permanente la siguiente recomendación que fue presentada por varias delegaciones y se contrae a: "Solicitar a los gobiernos de los países miembros de la ALALC que busquen la manera de orientar las importaciones de los productos de este sector desde la zona y que sólo recurran a importaciones extrazonales en los siguientes casos: a) que se trate de productos no fabricados en la zona, cuyas características técnicas sean significativamente distintas de los productos zonales; y b) en los casos en que las condiciones de comercialización del producto zonal sean marcadamente desfavorables en relación con el mismo producto extrazonal".

Para finalizar, la Comisión "A" se avocó al "examen de las posibilidades de abastecimiento zonal de materias primas". Las delegaciones manifestaron no estar en condiciones de suministrar las informaciones necesarias para examinar las posibilidades de abastecimiento zonal de materias primas, partes o piezas y productos terminados. Sin embargo, existió consenso en el sentido de que hay que buscar la forma de recabar dichas informaciones para estar en posibilidad de emprender su examen. Para ese fin, se consideró que el grupo de trabajo cuya creación se acordó formar, podrá tener a su cargo esta labor, con la colaboración de IIAFA y con la asistencia técnica de la Secretaría Ejecutiva de la ALALC.

CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN "B"

En la Comisión "B", y a propuesta de la delegación de México, se acordó recomendar al Comité Ejecutivo Permanente:

1o.—Integrar la industria automotriz de la zona dentro del marco de un acuerdo de complementación, con lo cual se asegurarán resultados benéficos para todos los países.

2o.—Solicitar el estudio de la industria automotriz zonal y la determinación de las posibilidades y medios para realizar la complementación de conformidad con las normas y procedimientos que señala la Resolución 99.

3o.—Encomendar estos trabajos a la Comisión Asesora de Desarrollo Industrial, con fundamento en la Resolución 41, la que deberá tomar muy en consideración los proyectos de protocolo elaborados con las observaciones hechas por las demás delegaciones.

4o.—Solicitar que los trabajos señalados en esta recomendación sean realizados en el plazo más breve posible.

5o.—Solicitar a sus respectivos gobiernos, en aquellos países en donde no existe ninguna disposición que reconozca como nacionales partes y componentes de la zona, se expida un instrumento legal en la forma y condiciones adecuadas al programa industrial de cada país, con el fin de propiciar el intercambio automotriz en el área.

La anterior recomendación fue aprobada por todos los participantes en la reunión sectorial, aunque las delegaciones de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay condicionaron su aprobación en cuanto no se oponga a los proyectos de acuerdos de complementación que suscribieron durante la reunión.

La segunda recomendación al CEP fue solicitar que se convocara a una reunión sectorial de la industria de fabricantes de tractores para el próximo año de 1966. Esta recomendación se aprobó por las delegaciones de Argentina, Brasil y Chile, con la abstención de Paraguay y el voto negativo de las delegaciones de México y Uruguay.

La tercera recomendación, con la aprobación de la delegación de México, fue solicitar a los gobiernos de los respectivos países que, dentro de su política de promoción industrial, orienten a los inversionistas para que no establezcan nuevas fábricas de vehículos, en los países en que ya esté instalada esta industria.

Las delegaciones de empresarios de Argentina, Brasil y Chile acordaron recomendar a sus respectivos representantes ante el Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC que auspiciaran la creación de un acuerdo de complementación cuyo proyecto de Protocolo fue suscrito por dichas delegaciones.

Igualmente, las delegaciones empresariales de Argentina, Brasil y Paraguay también propiciaron un proyecto de Protocolo de acuerdos de complementación que comprende no sólo partes y componentes sino también automóviles y camiones terminados.

Los dos proyectos de acuerdos de complementación mencionados implican una serie de obligaciones a los respectivos gobiernos así como la adopción de una serie de medidas a las cuales estará condicionado el funcionamiento de dichos Acuerdos. En el caso de que los gobiernos de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay estén dispuestos a celebrar dichos acuerdos de complementación lo deberán participar así al Comité Ejecutivo Permanente, el cual podrá aprobarlos una vez que se haga el estudio correspondiente y se firmen los protocolos a que se refiere el Tratado de Montevideo. Aún en este caso, México puede adherirse a dichos Acuerdos dentro de los plazos a que se refiere la Resolución 99 si así conviene al país.

En resumen, se puede decir que los industriales del Brasil persiguen la desgravación total de aranceles relativos a los

automóviles y camiones terminados así como sus partes y piezas, conjuntos y subconjuntos y la creación de un arancel externo común para los demás países de fuera de la zona, pues consideran que es indispensable una total integración.

La delegación de Paraguay secundó en parte esta moción con la esperanza de que las unidades que se ensamblan en dicho país puedan ser intercambiadas a los países de la zona.

Las delegaciones de Argentina, Perú, Chile y Uruguay son partidarias de acuerdos de complementación para las partes, conjuntos y subconjuntos, pero no de los productos terminados. La delegación de México estuvo de acuerdo con la vía de Acuerdos de Complementación solamente por lo que se refiere a partes, conjuntos y subconjuntos, pero previo el estudio que debe hacerse de todos los problemas técnicos, arancelarios, financieros, etc., por un organismo que puede ser la Comisión Asesora de Desarrollo Industrial, pues consideró que sin ese estudio previo, no hay base racional para ningún proyecto de acuerdo. La delegación de México propuso que los gobiernos de cada país decretaran que se estableciera que la importación de partes de la zona, en el volumen y condiciones adecuados a los programas de industrialización de cada país, se consideraran como nacionales para efectos de su integración local. Con base en ese decreto podrán iniciarse los intercambios y complementaciones por las distintas empresas fabricantes de automóviles y de la industria auxiliar.

ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA REUNIÓN

Se considera que esta primera reunión sectorial de la industria automotriz ha sido de mucha utilidad porque en ella se han expresado las opiniones de los industriales de los diferentes países de la ALALC y han sido valiosos los contactos y cambios de impresiones realizados entre los mismos.

Por otra parte, se estima que los proyectos de acuerdos de complementación no alcanzarán ninguna realización efectiva, sin que antes los gobiernos de los distintos países allanen el camino y se llegue a una armonización de aranceles, de gravámenes, así como los problemas de tipo monetario y financiero, problemas todos que no está en condiciones de resolver el sector privado de cada país, o sea, que es indispensable que los gobiernos de las naciones firmantes del Tratado estén resueltos a llevar adelante los objetivos y finalidades del mismo.

ALGUNAS SUGERENCIAS

En vista de lo anterior, se considera pertinente hacer las siguientes sugerencias prácticas que son válidas para todos los sectores industriales del país:

1.—Que cada empresa fabricante de productos industriales, separadamente o en unión con las otras empresas de la misma rama industrial, procuren desarrollar personal especializado en el estudio y resolución de los problemas de la ALALC, ya que es muy común que los industriales de México le den muy poco interés a este asunto a diferencia de lo que sucede entre los industriales de los demás países de la zona.

2.—Que en cada organismo empresarial, sea Cámara o Asociación, se cree un departamento especializado en asuntos de la ALALC, si el caso lo amerita, o bien que la Confederación de Cámaras Industriales instale dicho Departamento que exclusivamente se dedique a los problemas específicos de la Zona de Libre Comercio, al estudio de los problemas arancelarios, financieros, del transporte y otros, a nivel empresarial, y que al mismo tiempo esté en estrecho contacto con el grupo especializado del sector público relacionado con la ALALC.