

## RESUMEN EJECUTIVO

Siguiendo un enfoque de equilibrio parcial, se dimensionó cualitativa y cuantitativamente los efectos sobre la Industria Automotriz en Chile de los Tratados de Libre Comercio (TLC) firmados por Chile con Corea, la Unión Europea y Estados Unidos.

Para analizar las consecuencias en términos de creación y desviación de comercio de los tres TLC, se estimó una función de demanda por automóviles, dividiendo la muestra en tres categorías, 1000-1499cc., 1500-2499cc. y los tipo *todo - terreno*, estos últimos con una cilindrada superior a 1500cc. Los resultados indican que si bien el ingreso corriente de los chilenos no sería una variable relevante en la decisión de compra de ninguna categoría de vehículo, sí lo es la riqueza del individuo y el precio del automóvil. Así, como se debería esperar para un bien de consumo durable, la cantidad demandada anualmente por automóviles en Chile responde en forma negativa y estadísticamente significativa a cambios en la tasa de interés y el precio del bien en cuestión. La elasticidad - tasa de la demanda por automóviles para cada una de las tres categorías en estudio fue estimada en  $-0.19$ ,  $-0.09$  y  $-1.33$  y la elasticidad - precio en  $-0.03$ ,  $-0.03$  y  $-0.86$ , respectivamente.

Comparando una situación con desgravación arancelaria respecto a una sin ésta –arancel de un 6%–, dado la escasa sensibilidad al precio que observan los consumidores chilenos, la cantidad demandada anual aumenta sólo en 167 unidades anuales, con un aumento en el excedente del consumo que alcanza a los US \$16.822.331 al año. Considerando que la desgravación arancelaria lleva al Fisco a disminuir su recaudación tributaria anual en US \$ 16.694158, las ganancias netas del TLC para Chile, por creación de comercio, llegan al año a US \$ 128.173. Las pérdidas por desviación de comercio alcanzarían como máximo a US \$814.470 anuales –esto es, suponiendo que los vehículos no afectos al TLC, en su inmensa mayoría de Japón, son reemplazados en su totalidad por aquéllos que sí quedan afectos–. Dichas pérdidas, sin embargo, sólo se concentrarían en el segmento más económico (1000-1499cc), donde los automóviles japoneses son relativamente más baratos para nuestro país que sus homólogos producidos en Corea, Estados Unidos y Europa. Así, aún firmando un TLC con socios tan eficientes como los

son Corea del Sur, Estados Unidos o Europa en el Sector Automotriz, Chile observaría una pérdida anual en dicho sector que bordea los US \$700 mil.

Categoría	Aumento en Excedente Consumidores (US \$ / Año)	Disminución Recaudación Tributaria ( US \$/Año)	Ganancia Neta por Creación de Comercio (US \$/Año)	Pérdida por Desviación de Comercio (US \$/Año)	Beneficio Neto para el País (US \$/Año)
1000-1499cc.	3.541.342	( 3.537.355 )	3.987	( 814.470 )	( 810.483 )
1500-2500cc.	8.594.502	( 8.588.085 )	6.417	0	6.417
Utilitarios	4.686.487	( 4.568.718 )	117.769	0	117.769
Total	16.822.331	( 16.694158 )	128.173	( 814.470 )	( 686.297 )

Una lección importante del presente ejercicio es que los beneficios netos de un TLC serán menores para un país mientras: mayor sea el grado de su apertura inicial –esto es, mientras menor sea la tasa arancelaria inicial previo a la firma del TLC–, menor sea la elasticidad - precio de los consumidores y menor sea la eficiencia productiva del eventual socio comercial.

Así, en términos de políticas públicas, la apertura bilateral que impulsa un país debe ser extremadamente selectiva, en especial si el país tiene previo a la firma del Acuerdo una tasa arancelaria general a sus importaciones muy alta –no es el caso chileno–, con la eficiencia productiva que observa el potencial socio comercial, de manera de disminuir las pérdidas por desviación de comercio que son más probables mientras menos eficiente sea el país con el cual se firma un TLC.