

LA INDUSTRIA TUNECINA:

¿ALIMENTADA O SOBRE PROTEGIDA?

ABDELKRIM HIZAOUÏ

El distrito residencial de El Menzah está sólo a pocos minutos del centro de Túnez, la capital. En su verde primaveral, la ciudad es una invitación a descansar, pero también es la sede de una de las más promisorias empresas industriales de Túnez: el Complejo Mecánico de Túnez (CMT), creado en 1981 por el gobierno y símbolo del nacimiento de la industria de gran escala en el país. En sus plantas de Mateur, a 60 kilómetros de la capital, el CMT aspira a manufacturar "tractores 100 por ciento tunecinos". "Ya hemos superado el nivel del 30 por ciento", dice Slaheddine Bacha, ejecutivo principal del CMT.

El programa de recuperación económica de Túnez, recientemente iniciado, aspira a construir una base industrial nacional. Pero todo el mundo, se pregunta cuál es el costo de esta "aventura" de la industrialización para los tunecinos.

Un estudio financiado por el CIID y realizado por el Instituto de Economía Cuantitativa de Túnez (IEQ) indica que la industria ha recibido tres veces más ayuda oficial que la agricultura.

Como industrial comprometido, Bacha se impacienta con tales comparaciones: "No olvide que bajo el último plan nacional fue la industria la que registró la tasa más alta de crecimiento, 5,4 por ciento".

Para el investigador del IEQ, Néjib Boussemli, el estudio demuestra claramente que, comparada con la agricultura, la industria ha recibido tratamiento preferencial. El estímulo estatal se dio en forma de protección contra la competencia extranjera y de varios incentivos, entre ellos las ventajas tributarias. "En relación con el descuido relativo de la agricultura, continua Boussemli, debe notarse que por mucho tiempo el trigo tunecino ha sido comprado por el estado a un precio menor que el internacional". El precio del trigo tunecino en 1985, por ejemplo, fue de 15 denarios (1 denario = CA\$1,68) por 100 kilos, en comparación con 16 denarios para el trigo importado. Es más, de 1974 a 1984 las importaciones de grano aumentaron más rápidamente que la producción nacional. (Hay que notar, desde

luego, que los precios del trigo reflejan imperativos políticos como los disturbios del pan causados por los aumentos de corto plazo en los precios de los productos del grano en enero de 1984).

En comparación, el precio de los automóviles ensamblados en Túnez siempre ha sido mayor que el de los vehículos importados. La comparación de precios muestra que un coche de turismo armado en Túnez cuesta 92 por ciento más que si hubiera sido importado. Y el ensamble ni siquiera le permite al país ahorrar divisas.

"Esto es normal", explica Bacha de CMT. "El ensamble de vehículos es más costoso debido a los gastos adicionales de transporte y almacenamiento". La razón principal para hacer el ensamble en Túnez es social. "Crea empleos", dice Bacha, nos ayuda a dominar la tecnología y abre el camino para la ejecución de una estrategia industrial a largo plazo".

Algunos pueden preguntarse si vale la pena mantener una infraestructura industrial costosa y no competitiva, especialmente cuando la rentabilidad y la competitividad se cuentan entre los objetivos prioritarios del último plan de recuperación económica adoptado por el gobierno. "Hasta hoy día, explica Boussemli, la industria tunecina se ha alimentado de la asistencia del estado y los sacrificios de los consumidores obligados a comprar productos caros a menudo de calidad mediocre".

Debido a este mercado nacional cómodamente protegido, los industriales tunecinos tienen el hábito de obtener ganancias fácilmente. No sienten la necesidad de operar en los mercados extranjeros donde se necesita ser

competitivo y agresivo. Pero tal comportamiento ya no es aceptable puesto que el nuevo programa de recuperación económica obliga a los tunecinos a mejorar su productividad o a desaparecer. Bajo el programa, los impuestos a los productos extranjeros fueron rebajados inicialmente al 50 por ciento, luego a un tope del 25 por ciento, reduciendo drásticamente la protección a los manufactureros tunecinos.

Estas medidas obligarán a la industria a adaptarse. En efecto, ya lo han hecho, asegura Bacha. El señala que durante el último plan nacional, la industria fue la actividad de exportación más importante después del petróleo.

"Y el CMT es competitivo", añade, con cuadros en la mano. Los tractores Mateur son menos costosos que muchas otras marcas internacionales. El asunto, no obstante, es saber si son igualmente buenos.

Bacha ofrece otro ejemplo de competitividad. Los ejes manufacturados en Alemania cuestan 1000 marcos cada uno. "A partir de julio de 1987, vamos a producirlos a sólo 600 marcos", dice, y agrega que está pensando en exportarlos.

La industria tunecina parece ahora capaz de sostenerse en sus propios pies. Después de substituir con éxito productos extranjeros populares por "hecho en Túnez", debe ahora enfrentarse al reto de la exportación. Esta es la única forma en que el país podrá abocar con calma la era post-petrolera, cuando sus reservas se agoten. ■

Abdelkrim Hizaoui enseña en el IPSI, Instituto de Prensa y Servicios de Información, en Túnez.



Foto: STIP

Vulcanización de llantas en un fábrica tunecina con licencia extranjera para su manufactura.