

La locomotora y los carros

Patricio Arrau
Gerente General
Gerens Capital S.A.
(Columna diario La Tercera, 20 de abril de 2007)

No es f3cil comprender que ocurri3 esta semana en el Senado con la principal medida del plan Chile Invierte. No se entiende si el an3lisis se circunscribe s3lo a la medida concreta que estaba en juego, puesto que dicha propuesta es la m3s potente propuesta pro inversi3n en muchos a3os. ¿Por qu3 se produce una alianza circunstancial tan extra3a como la que se produce entre los senadores Ominami y Zald3var, que vienen de ra3ces tan distintas? ¿Por qu3 la Alianza se desmarca tan abiertamente de los grandes gremios empresariales y lo hace tan unida?. ¿Por qu3 la pol3mica se centra en las empresas peque3as versus las empresas grandes?. Sostengo que estas preguntas tienen una respuesta com3n y dice relaci3n con el agotamiento de un “modo” de hacer pol3tica econ3mica. Comprender esa respuesta representa una oportunidad para el ministro Velasco, pues le permitir3 enmendar errores e imprimir un giro a su conducci3n econ3mica, redoblando las apuestas para desprenderse de las herencias de la anterior administraci3n y enfatizar su propio sello.

Primero algunos antecedentes. La econom3a chilena se parece a un tren. Por mucho tiempo se ha venido “amononando” la locomotora y todav3a quedan muchas cosas por hacer para incrementar su capacidad de arrastre y velocidad. Sin duda que el tren no se mueve si no tiene una potente locomotora y los carros se mueven arrastrados por ella. Sin embargo, cada vez se hace m3s dif3cil arrastrar los carros si las ruedas de 3stos est3n oxidadas y los eslabones de enganche se encuentran en serio riesgo de cortarse. En Chile existen 7.000 empresas con ventas superiores a UF 100 mil anuales, o lo que es lo mismo, con ventas mayores a \$ 150 millones al mes. Son las llamadas grandes empresas. Son la locomotora. Tambi3n existen 690.000 empresas con ventas inferiores a dicho monto y que gen3ricamente llamamos empresas peque3as. Son los carros de la econom3a, que llevan el 80% de la poblaci3n y del empleo. No existe una desagregaci3n detallada pero estimaciones gruesas sugieren que cerca del 90% de la inversi3n en maquinaria y equipos de la econom3a chilena la realiza la locomotora. Los problemas de inversi3n de los carros tienen que ver con la inversi3n en capital de trabajo, es decir, en las cuentas por cobrar, y la inversi3n en inventarios. Los problemas de financiamiento de estos dos tipos de inversi3n son el verdadero problema de las peque3as. Las cuentas por cobrar en muchos casos son cuentas por cobrar a la locomotora, son el eslab3n de enganche de los carros. El sistema de financiamiento para las peque3as y los eslabones de enganche en el tren no est3n en buenas condiciones y requieren urgentes medidas de ajuste.

La Concertaci3n siempre ha tenido claro lo importante que es tener una locomotora bien aceiteada y por ello sus gobiernos han realizado m3ltiples reformas para favorecerla. Desde el a3o 2002, los conductores de la locomotora han reconocido esta realidad y giraron oficialmente desde la cr3tica hacia la colaboraci3n con el gobierno. En buenahora. En la segunda mitad del gobierno del presidente Lagos, el ministro Eyzaguirre busc3

insistentemente el apoyo de esta nueva amistad para aprobar las iniciativas econ3micas, lo que le ahorra tener que preocuparse de los partidos u otros intereses. El esquema, que funcion3 bien entonces, se agot3 por todos los frentes. Es resistido por igual por un senador de raiz “intelectual”, a la izquierda de la Concertaci3n (Ominami), como por otro de raiz “empresarial”, que se encuentra a la derecha en el bloque gobernante (Zaldívar). Ya no est3n disponibles para “llamados a la disciplina” en este contexto o “modo” de hacer pol3tica econ3mica. El esquema es tambi3n resistido por la Alianza, pues su independencia de la gran empresa es clave para llegar al poder. Adem3s, todo ello se da en el contexto de problemas reales de las peque1as empresas, mal comprendidos en el gobierno hasta ahora. El ministro Velasco ha dado un gran impulso a la institucionalidad del emprendimiento y su sello a favor de la microeconomía es ampliamente apreciado. No es su sello, sin embargo, este “modo” de hacer pol3tica econ3mica, o el aferrarse a los ingresos del impuesto de timbres y estampillas, menos en el contexto de las actuales holguras fiscales. Tampoco es su sello el superávit del 1%. En las actuales condiciones tanto sus colegas como la comunidad internacional est3n abiertos a una modificaci3n de la meta fiscal. El ministro tiene la oportunidad de desprenderse de esta herencia de la administraci3n anterior y administrar un nuevo equilibrio econ3mico y pol3tico, con autonomía, que incluya un adecuado diagn3stico de lo que ocurre en el mundo de la peque1a empresa. Finalmente una tarea para la locomotora. Es necesario que amplíe su agenda e incorpore un diagn3stico del estado de los eslabones hacia atr3s, es decir, del sistema de pago a proveedores. Si tuvi3ramos estadísticas, veríamos un alargamiento considerable de los plazos de pago en los últimos a1os, lo que redundaba en serios problemas de financiamiento de capital de trabajo para la peque1a.