

P O R D E N T R O

POR MARTÍN BAEZA Y LAURA GUZMÁN



# LA HISTÓRICA FÁBRICA DE NEUMÁTICOS DE MAIPÚ QUE QUEDÓ EN LA LÍNEA DE FUEGO DE DONALD TRUMP

**H**ubo un tiempo en que Ford tenía una planta de ensamblaje en Casablanca, la Chevrolet LUV se producía en Arica y las francesas Citroën y Peugeot fabricaban autos en Los Andes. Aunque casi nada queda de esa industria nacional, todavía sobreviven algunos productores de piezas de vehículos, como Horse Cormecánica que, también en Los Andes, hace cajas de cambio para Renault y Nissan.

Y en Maipú, sigue en pie una histórica planta de neumáticos que emplea alrededor de 1.500 personas y que hoy pertenece a la gigante estadounidense Goodyear. Prácticamente todo lo que produce la norteamericana en esa planta lo exporta. Y lo curioso es que el principal mercado de destino es, justamente, EEUU.

## Desde Aguirre Cerda hasta Trump

Cuando a principios de abril, Donald Trump, planilla en mano, salió a anunciar aranceles a diestra y siniestra -que en el caso de Chile implican una sobretasa de un 10% para casi todos los productos-, todas las miradas se posaron en las frutas y los salmones, los grandes sectores exportadores no mineros.

En el aire, quedaba la pregunta de qué pasaría con el cobre, duda que resolvió el propio Trump la semana pasada anunciando un nuevo arancel de 50% al metal rojo, haciendo sonar las alarmas en La Moneda y las grandes mineras.

Entre los productos de origen nacional que siguen en la lista destacan los neumáticos. En 2024, Chile exportó US\$ 373 millones de este producto: el 95% fue al mercado

estadounidense. La verdad, es que el país jamás ha sido un acérrimo fabricante de neumáticos. La planta de Goodyear es la única que hay en Chile.

¿Por qué unos estadounidenses decidieron instalarse en Maipú para exportar neumáticos a EEUU? La respuesta tiene sus orígenes en el gobierno de Pedro Aguirre Cerda, cuando dentro de la política de industrialización del país, en 1941, se creó la Industria Nacional del Neumático (INSA). Después del Golpe, la fábrica fue expropiada por la Junta Militar y terminó siendo adquirida por The Goodyear Tire and Rubber Company en US\$ 34 millones de la época.

Si bien, en su creación, fue pensada para abastecer el mercado interno, fue reconvertida por completo. Según la Cámara de la Industria del Neumático de Chile (CINCI), se trata de una fábrica tecnológicamente compleja, que produce neumáticos de alto desempeño y enfocada en mercados de exportación.

Según distintas fuentes del mercado automotor, esto hace que la demanda por sus productos sea poco elástica. "Producen un neumático de aro grande, para un nicho de mercado que paga un alto valor en EEUU", explica un ejecutivo. "Es una planta muy moderna, para un producto bien masivo y de alta calidad, no es un neumático comino", agrega otro.

Relativamente hace poco, en 2008, la compañía anunció una inversión por US\$ 400 millones para duplicar la producción en Maipú, con el fin de "competir en el lucrativo segmento de autos de lujo, SUV, camionetas livianas y todo terreno".

Forman parte de la Cámara Chilena-Norteamericana de Comercio (AmCham), aun-

**Desde 2021 que la norteamericana Goodyear ha estado resintiendo las turbulencias macroeconómicas, lo que la ha llevado a disminuir gradualmente la producción de la única fábrica de neumáticos que existe en Chile. Dicha producción, se destina casi por completo a EEUU. Y con ese telón de fondo, llegaron los aranceles.**

## »» PRÁCTICAMENTE TODO LO QUE PRODUCE LA NORTEAMERICANA GOODYEAR EN ESA PLANTA LO EXPORTA. Y LO CURIOSO ES QUE EL PRINCIPAL MERCADO DE DESTINO ES, JUSTAMENTE, EEUU. ««

que, según una fuente de esta asociación, no participan activamente.

### The bad years

Con neumáticos de alta gama y todo, la planta maipucina no ha escapado a los turbulentos vaivenes del mercado internacional que, desde la pandemia por Covid-19, no han dado tregua.

Si bien Goodyear descartó en dos ocasiones participar de este artículo, por políticas de la compañía, en documentos judiciales de causas laborales ha entregado más detalles de su situación.

A mediados de 2024, justificando despidos por necesidad de la empresa, explicó que dada la disminución de la demanda desde Norteamérica, su principal cliente, y la afectación de la industria por el ingreso masivo de neumáticos asiáticos que compiten con "precios demasiado agresivos", su participación de mercado había disminuido considerablemente. Por eso, dijo, en los últimos tres años, la cantidad de unidades producidas cayó un 10% y el tonelaje hizo lo propio un 2%. Asimismo, agregó que entre 2021 y 2024 el costo total del producto creció un 21%.

"Por la fuerte competencia de esta clase de productos no ha sido posible trasladar esta baja en la producción a precios", dijo la empresa.

El 24 de abril de este año -poco menos

de un mes después del "Día de la Liberación" de Trump-, en una carta de despido, Goodyear profundizó su análisis. Dijo que las "fuertes presiones macroeconómicas" han impactado las ventas y el nivel de inventario y que habían determinado, en 2025, disminuir "su número de neumáticos diarios de producción en un 4,3%".

La compañía explicó que sus productos están exclusivamente destinados a mercados internacionales, los que "han mostrado una baja considerable en los pedidos de nuestros productos que desde luego afectan directamente nuestra producción".

¿Pueden redirigir a otros mercados? Goodyear, en ese documento, dijo que no. "Por capacidad instalada y tamaño del mercado, las proporciones de esta misma (su producción) no se sostendrían en un mercado como el local", señaló.

### ¿Producción inhouse?

Si hay algo transversal en cómo se perci-

ben los aranceles de Trump, es que nadie tiene 100% claro cómo, cuándo y dónde van a aplicar. En Chile ya hay un 10% de sobretasa, pero el mandamás estadounidense ha advertido que podría subirlos para "la mayoría de sus socios comerciales" entre un 15% y 20% más. Además, en el caso de los neumáticos, Trump ha hablado de aranceles adicionales para automóviles y piezas de estos mismos, los cuales también son objeto de análisis en la industria. Las consecuencias de la guerra comercial vienen a posarse encima de todo el telón de fondo ya descrito por Goodyear en los documentos judiciales.

El economista y director de Hermann Consultores, Jorge Hermann, plantea que no se pueden conocer los balances y estados de resultados de la empresa específicamente en Chile, pero que, más allá de eso, es un caso que ejemplifica bien el objetivo detrás de la guerra comercial.

"Capaz que estén funcionando con utilidad y este arancel derive en pérdida, o que

este impuesto desestabilice a la empresa. Pero yo creo que si este arancel se mantiene en el largo plazo, lo que genera un riesgo para la empresa, no le queda otra que tener que cerrar la fábrica y ampliar su planta o capacidad productiva en EEUU. Esto toma tiempo, no es de la noche a la mañana. Este es el objetivo que tiene Trump, que la producción se haga *inhouse* (internamente)", opina.

Lo que postula Hermann también ha sido recogido por los mercados que, después del anuncio de Trump, vieron subir las acciones de Goodyear, calificándola como una de las ganadoras de los aranceles, dado que es la mayor productora de neumáticos adentro de EEUU.

En mayo, tras su última entrega de resultados, el CEO y presidente de Goodyear, Mark Stewart, sostuvo que "es casi seguro que seguiremos viendo cierta volatilidad en nuestros mercados, relacionada con la política comercial de EEUU", pero que "también está claro que tenemos muchas oportunidades delante".

Y reafirmó algo que había señalado previo al anuncio de los aranceles: la empresa invertirá US\$ 320 millones para expandir su planta en Lawton, Oklahoma. El objetivo, justamente, es aumentar la producción anual en 10 millones de neumáticos de alta gama más, dentro de EEUU. +