

SUPLEMENTO

124

RePro
REALIDAD PROFESIONAL

INFORME ECONÓMICO DE COYUNTURA

El complejo automotriz
en Argentina



Ciencias Económicas

CONSEJO | BUENOS AIRES



El complejo automotriz en Argentina

El análisis económico siempre es complejo. Contiene, además de perspectivas propias de su materia, otras tales como históricas, sociales e institucionales. A su vez, dentro del análisis económico podemos revisar la materia que estamos enfocando bajo distintas alternativas: una visión de flujo (corriente real y financiera), de dimensiones (micro, meso y macroeconómico), de ámbito (global, sectorial y regional), y de horizontes (corto, mediano y largo plazo).

Aunque resulta legítimo, bajo estas distintas perspectivas, realizar un enfoque parcial (o combinaciones de ellos), debemos ser conscientes que su unilateralidad crea limitaciones, no sólo en las conclusiones del trabajo, sino también en las interpretaciones que realizan los medios que reproducen esa información.

Estas restricciones pueden ser salvadas, en gran parte, con la mera advertencia por parte del autor de los límites del enfoque que emplea. Sin embargo estas indicaciones no siempre son explicitadas. Y el gran público toma las conclusiones como si hubiesen provenido de un enfoque integral y por ende, el riesgo de considerarlas como definitivas.

¿Pero qué sucede cuando dos trabajos sobre un mismo tema, pero con enfoques parciales diferentes llegan a conclusiones opuestas? Cuando la contradicción es advertida por el lector, termina por adjudicar las diferencias a una intención predeterminada del investigador por llegar a ciertas conclusiones. De hecho, ambas interpretaciones se auto-anulan.

Aunque la delimitación de enfoque se haya realizado, el medio de comunicación y/o su lector pueden no advertirlo. Ya sea porque las pasa por alto; porque no están claramente expuestas, o porque el autor prefirió omitirlas. Lo cierto es que se introduce un grado de confusión muy alto.

Un ejemplo concreto es la situación del sector automotriz en Argentina. Se realizan análisis que destacan su papel en la recuperación industrial luego del receso parcial del año 2009, pero no se advierten las limitaciones. Son trabajos que están en el campo del flujo real de la economía, en el nivel mesoeconómico, en el ámbito sectorial y sólo cubre un horizonte de efectos de corto plazo. Para lograr un análisis integral debería complementarse con una visión macroeconómica y global de la corriente real, y además ubicar sus efectos en los distintos horizontes.

Para ejemplificar las diferencias que podrían surgir de las distintas perspectivas, bastará con evaluar el sector automotriz en los horizontes de corto, mediano y largo plazo.

Características básicas de la rama automotriz

La extraordinaria recuperación del sector automotriz en Argentina y el papel dinamizador que ha jugado en todas las experiencias mundiales como

demandante de un heterogéneo grupo de insumos industriales y con efectos netos sobre la tecnología y el empleo, nos lleva a fijar la atención en esta rama de actividad

El denominado “complejo automotriz” incluye automóviles y utilitarios (categoría “A”) y furgones, transporte de carga y de pasajeros (categoría “B”). En el esquema productivo encontramos “plantas terminales” y “autopartistas” que producen tanto partes o piezas individuales como conjuntos y subconjuntos (cajas, frenos, motores), éstos con mayor dosis de tecnología y diseño. Las plantas terminales no sólo realizan el montaje sino que también algunos procesos finales tales como el estampado, soldadura y pintura de carrocerías.

Cuadro Nro. 1
Producción automotriz mundial
(en número de vehículos de todo tipo)

Países	2008	2009
China	9.299.180	13.790.994
Japón	11.575.644	7.934.516
Estados Unidos	8.693.541	5.708.852
Alemania	6.045.730	5.209.857
Corea del Sud	3.826.682	3.512.926
Brasil	3.215.976	3.182.617
India	2.332.328	2.632.694
España	2.541.644	2.170.078
Francia	2.568.978	2.047.658
México	2.167.944	1.561.052
Subtotal 10 países	52.267.647	47.751.244
Resto de países	18.252.846	13.963.445
Total Mundial	70.520.493	61.714.689
Memorandum		
10 países (en %)	74,12	77,37
Argentina (en %)	0,85	0,83

Fuente: www.oica.net

Ambos segmentos venden en los mercados internos y externos, tanto unidades nuevas como partes, y éstas en forma de insumos y para el mercado de reposición.

Las plantas terminales son nueve (Peugeot, General Motors, Ford, Toyota, Renault, Volkswagen, Mercedes Benz (Daimler-Chrysler), Fiat, Iveco), más la firma Scania sin producción local. Los autopartistas registrados en AFIP a inicios del 2009 son 1.273. Este complejo registraba en 2007 el 5,7 % del empleo industrial y aportaba el 6,3 % del valor agregado industrial. (Centro de Estudios para la



Producción —CEP – Ministerio de Industria. (<http://www.cep.gov.ar>).

Hoy la producción física se sitúa en el nivel de las 600.000 unidades, alcanzado en el año 2008. Se estima que esa cifra será el “piso” en el presente año, luego de una reducción importante en 2009 por efecto de la crisis financiera mundial. En el 2008, por ahora año récord, el monto de ventas totales (de producción propia e importados) en los mercados interno y externo, significaron \$ 45,6 miles de millones en valores corrientes.

Pero ubiquemos estos niveles en el contexto mundial. En el ámbito internacional, son 52 países los que producen en esta rama, pero 10 de ellos detentan alrededor de $\frac{3}{4}$ del total. Es de hacer notar que dos países latinoamericanos se encuentran en ese podio (México y Brasil) mientras que Argentina no llega a alcanzar el 1 % de la producción total (Ver cuadro N° 1).

Además, en esa estadística es posible advertir cómo funciona el “fenómeno China” en el caso específico de la producción automotriz. Mientras los 9 países restantes, reducen la producción entre 2008 y 2009 en un -21,0 %, China, al margen de la crisis mundial, lo incrementa en un 48,3 %. Y su participación logra un verdadero salto al pasar de detentar el 16,4 % en el año 2008, al 22,3 % de la producción mundial en 2009.

El análisis de corto plazo

Evaluamos la coyuntura actual en términos de producción. Pero dada la baja incidencia a nivel internacional debemos recurrir a las cifras históricas a fin de ubicarnos en el significado de los valores actuales.

En términos de producción (ver Cuadro N° 2), el promedio 1980-88 fue de 175.447 unidades y pasó en los '90 a 339.563 (1992-2001), casi duplicando los valores.

Cuadro Nro. 2 Rama Automotriz Producción de vehículos (en unidades)			
Periodo-Año	Producción	Exportaciones	Ventas internas (1)
Prom 1980-88	175.447	2.203	189.545
Prom 1992-01	339.563	108.385	372.778
2004	260.402	146.236	311.961
2005	319.755	181.581	402.690
2006	432.101	236.789	460.478
2007	544.647	316.410	564.926
2008	597.086	351.092	611.767
2009	512.924	322.495	487.142
Acum En-Set 2010	512.493	317.129	497.715

1) Incluye ventas de importados

Fuente: EDEFA

En esos promedios se eliminaron en los promedios los años de fuerte crisis (1989 a 1991 y 2002/3) con bajísimos niveles de producción.

En la presente década, la producción vuelve a retomar su ritmo “normal” en el año 2004 con 260.000 unidades y desde allí crece de manera sistemática hasta el año 2008 con casi 600.000 unidades.

En 2009, por efecto de la crisis mundial se presentó una sensible caída (513.000 unidades). La recuperación del año 2010 induce a proyectar un nivel superior al récord del 2008 ya que la producción hasta setiembre muestra un incremento del 9,1 % por sobre igual período de 2008.

Las exportaciones de vehículos terminados se incrementaron de manera notable. En los años representativos de los '80 (1980-88) el promedio fue casi insignificante. En los '90 llegó a 1/3 de la producción, y en la actual década crece más que proporcionalmente y se encuentra en niveles de alrededor del 60 % de la producción.

En el año 2010, las exportaciones serán un nuevo récord ya que en el período enero-setiembre, fue mayor en un 18,4 % a las de igual período del 2008.

También las ventas (producción propia e importada a nivel de concesionarias) siguieron este sendero. Entre los años representativos de los '80 y '90 las ventas se duplicaron. Desde el año 2004, el volumen físico de ventas vuelve a duplicarse hasta los 612.000 de 2008. También presenta una baja importante en 2009 y vuelve a crecer en 2010, pero con menores perspectivas de superar el récord ya que el acumulado a setiembre, resulta sólo el 1,05 % superior a aquel año.

Pero el complejo automotriz también exporta e importa autopartes. Tendremos oportunidad de evaluar esto como un todo en el análisis del horizonte de mediano plazo.

Bajo estas condiciones de producción y ventas en el mercado interno y externo, todos los analistas coinciden que la dinámica del sector tracciona la recuperación del sector industrial.

El análisis de mediano plazo

Para el análisis de mediano plazo debemos entrar en la temática de los efectos del complejo automotriz, y a su vez, los efectos sobre éste de la política económica. Analizaremos esos efectos en términos de ocupación y balance comercial y marco regulatorio de la industria automotriz.

Ocupación y productividad

La ocupación en el segmento de plantas terminales en el punto de mayor producción actual (año 2008) llegó a 28.061 trabajadores (Cuadro N° 3). A fin de ubicarnos en su significado debemos acudir al largo plazo histórico. Si la comparamos con los 57.400 trabajadores alcanzada en 1974 implica un largo proceso de ruptura de puestos de trabajo. Las causas radican en la modernización del proceso productivo (automatización y reorganización), la reconfiguración de la oferta en el mercado con menor número de firmas y la estrategia en materia



Cuadro Nro. 3
Empleo y Productividad el Complejo Automotriz

Periodo	Terminales					Autopartes	Complejo
	Producción	Empleo total	Horas Trabajadas en miles	Productiv. respecto a Nº Trabaj.	Productiv. respecto a Horas	Empleo en Autopartes	Empleo complejo automotriz
1974	286.312	57.400	69.218	4,99	4,14	(1) 115.000	172.400
1981	172.363	28.334	35.975	6,08	4,79		
1990	99.639	17.430	20.812	5,72	4,79		
1996	313.152	22.728	32.981	13,78	9,49		
2002	159.401	12.166	13.146	13,10	12,13	35.699	47.865
2006	432.101	19.095	32.176	22,63	13,43	55.292	74.387
2007	544.647	24.164	36.857	22,54	14,78	62.300	86.464
2008	597.086	28.051	42.412	21,29	14,08	57.100	85.151
2009	512.924	25.900	36.708	19,80	13,97	52.800	78.700
Variac 02-08 (en %)	274,58	130,57	222,62	62,46	16,10	59,95	77,90

Fuente: EDEFA y AFAC

de componentes en su carácter de empresas multinacionales que analizaremos más adelante.

También este proceso es visible en el mediano plazo más inmediato. El impacto sobre la ocupación es menos que proporcional al aumento de la producción. Entre los años 2002 y 2008 (Cuadro Nº 3), el empleo crece a una tasa que es la mitad del crecimiento de la producción de vehículos terminados.

Si tomamos al complejo automotriz en su conjunto (terminales + autopartistas), observamos que en el promedio del período 2002-2009, la participación de las firmas productoras de componentes ha sido del 70,6 % del total de la ocupación de la rama.

La alta participación del sector autopartista en la totalidad de la rama, sumado a una fuerte reducción relativa en las terminales, nos da una idea clara de hacia donde deberíamos dirigir la mirada cuando hablamos de los efectos de la recuperación del sector en la ocupación.

Balance comercial

El primer impulso es cotejar las cifras de importación y exportación de vehículos de toda clase terminados y en unidades físicas. Y el resultado es una sorpresa. El promedio de importaciones en los últimos 13 años (1997-2009) es superior en sólo el 1 % a las exportaciones. El comercio de vehículos está equilibrado por efecto de las normas del MERCOSUR. Pero para conocer el impacto del complejo automotriz debemos tomar la actividad en su conjunto.

El INDEC provee desde hace pocos años una estadística del balance comercial por Grandes Categorías Económicas. Una de ellas, "Equipos de transporte y sus

accesorios" (www.indec.gov.ar), coincide con la delimitación de nuestro análisis del complejo automotriz y nos permite evaluar el impacto de la actividad sobre el balance comercial (Ver Cuadro Nº 4).

En el período 2006-2008 el saldo negativo fue creciente y vinculado a un mayor nivel de producción de las fábricas terminales. El resumen de los resultados en el período indica una participación del complejo en el total de las importaciones que duplica a la participación en las exportaciones. Si tomamos la participación de las importaciones del complejo en los rubros de importación de los cuales forma parte (Bienes de Consumo + Bienes Intermedios), esa participación llega a resultar 1/3 del total de esas importaciones.

La Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC) prevé que el déficit en el balance comercial, sólo en el segmento de autopartes, lo estima en el orden de U\$S 3,7 miles de millones en el año 2009, trepará a los U\$S 7,0 mil millones en 2010 en función del crecimiento de la producción de automóviles.

Tanto los vehículos terminados como las autopartes concurren al déficit. En el caso de vehículos, a pesar de la tendencia al equilibrio en el comercio en términos de unidades físicas, en términos de valores también está incidiendo en el saldo negativo. Sin embargo, el desbalance fundamental radica en el rubro autopartista. Y lógicamente ese desbalance es mayor cuando mayor es la producción.

Debemos hacernos cargo del significado del impacto negativo de un complejo automotriz que llega a resultar el 6,3 % del PBI industrial y el 1,2 % del PBI total (2007), que ha absorbido en el año 2008 el 22,6 % de las importaciones y el 32,4 % de los rubros de importaciones de las que forma parte.



Cuadro Nro. 4
COMPLEJO AUTOMOTRIZ
Balance comercial en millones de Dls.

Rubros	2006	2007	2008
Exportaciones complejo	4.909,8	6.393,2	8.072,2
Automotores de pasajeros	1.432,4	2.177,3	2.829,7
Otros vehículos transp	1.954,3	2.343,5	3.190,8
Subtotal vehículos completos	3.386,7	4.520,8	6.020,5
Piezas y accesorios	1.523,1	1.872,4	2.051,7
Importaciones complejo	7.257,3	9.762,4	13.001,5
Automotores de pasajeros	2.038,2	2.708,5	3.873,6
Otros vehículos transp	1.940,7	2.513,3	3.337,8
Subtotal vehículos completos	3.978,9	5.221,9	7.211,5
Piezas y accesorios	3.278,4	4.540,6	5.790,0
Saldo comercial complejo	-2.347,5	-3.369,2	-4.929,3
Automotores de pasajeros	-605,8	-531,3	-1.043,9
Otros vehículos transp	13,6	-169,9	-147,1
Subtotal vehículos completos	-592,2	-701,1	-1.191,0
Piezas y accesorios	-1.755,2	-2.668,1	-3.738,3
Balance comercial de Argentina			
Exportaciones totales	46.546,2	55.980,3	70.020,6
Importaciones totales	34.153,7	44.707,5	57.422,8
Saldo comercial total	12.392,5	11.272,8	12.597,8
Import Bs Cons + Bs Intern	24.116,3	31.165,1	40.165,9
Relaciones (en %)			
Export complejo aut / Totales	10,55	11,42	11,53
Import complejo auto / Totales	21,25	21,84	22,64
Idem / Import Cons + Intern	30,09	31,32	32,37
Referencia			
Producción vehículos	432.101	544.647	597.086

Fuente: INDEC

La regulación automotriz

El marco normativo de la industria automotriz contribuye de manera decisiva a profundizar las condiciones negativas en el mediano plazo. En este sentido analizamos la protección efectiva, el contenido nacional y el régimen de admisión temporaria.

Protección efectiva

Un largo proceso, en particular en los '90, donde las empresas autopartistas,

aunque contaban con aranceles nominales de protección, no se diferenciaba entre materia prima y productos con valor agregado generando en la práctica una protección nula e incluso negativa. Más aún, llegaron a existir en los '90 aranceles más altos para autos terminados que para autopartes. Y a su vez en éstas, más altas para las materias primas que para el producto terminado. Exactamente el versus de lo que debería hacerse. Mientras que se estimaba una protección efectiva para los automóviles del 62% positiva, la mayoría de los segmentos tenía una protección fuertemente negativa, la mayoría de ellos entre -5 y -25%.

Contenido nacional

Aunque regía de manera nominal una integración con autopartes locales del 60%, la implementación del reconocimiento como local de piezas fabricadas en Brasil y otros mecanismos paralelos como la flexibilización de importaciones de acuerdo a las exportaciones, la relajación de la norma llegó al punto de permitir armar un auto con la totalidad de partes importadas y se consideraba como de producción nacional.

Ya en el 2002, en acuerdo con Brasil el contenido local fue definido por su inversa: el máximo permitido de importación. Se iniciaba con el 50% y terminaba en 2005 con el 65%. Al medirse esto sobre el valor total del auto (Insumos + valor agregado), en lugar de hacerlo sólo sobre los insumos físicos, permitía que casi todas sus piezas fuesen importadas.

En la práctica no existe una exigencia de nivel mínimo de componente nacional del vehículo fabricado en Argentina, mientras que sí existe para el MERCOSUR en su conjunto. Debemos tener en cuenta que este tipo de exigencia es práctica común, aún en países del "primer mundo".

Este "sacrificio" fue a cambio de un mayor margen de desvío (flex) del comercio Argentina-Brasil. Este es un coeficiente que permite estimar, por dólar exportado, las importaciones que puede realizar con arancel cero. Este mecanismo continúa y fue extendido hasta el 2013 favoreciendo a Argentina de manera diferencial. Sin embargo, el grueso de los beneficios de este mecanismo lo aprovechan las firmas terminales de Argentina que

pueden realizar importaciones (tener en cuenta que es comercio intrafirma) en lugar de producir.

Además el "flex" se mide de manera global: ni por empresa ni por segmento de producción lo que permite al sector dominante del complejo manejarlo en su provecho.

Así, empresas que detentan un fuerte déficit comercial con Brasil en materia



de autopartes, se benefician de las exportaciones globales de productos finales e intermedios. Los efectos son similares a los producidos en los '90.

Toda esta regulación enfocada en las terminales les permite controlar el juego global en el complejo automotriz. Coadyuva a esa posición dominante el estatus de empresas multinacionales y cuyas filiales son dominantes tanto en Brasil como en Argentina y que los acuerdos Argentina-Brasil son, al mismo tiempo, acuerdos intrafirma.

Esto no es necesariamente negativo, el problema radica en que las autopartistas son actores de muy segundo orden en esta compleja trama.

Régimen de admisión temporaria

A estos factores se suman otros casi tan importantes como éstos y afectan seriamente a los autopartistas locales. Uno de ellos permite a las empresas terminales soslayar todo el entramado regulatorio por vía de los acuerdos de exportación intrafirma a Brasil. Al no tener en la práctica exigencia de componente nacional, mientras que los autopartistas deben importar materia prima y sub-partes con aranceles, las terminales pueden importar la misma pieza o conjunto ya terminado sin ningún arancel mediante el mecanismo de "admisión temporaria". Esta figura permite sólo a las terminales importar insumos (autopartes) con arancel cero siempre que sea reexportado en productos de mayor valor agregado, es decir, el vehículo terminado.

La lógica indica que se trata de un mecanismo correcto mientras que esa exportación sea extrazona. Lo incorrecto es permitir utilizarlo en reexportaciones hacia adentro de la unión aduanera permitiendo utilidades adicionales en los pactos intrafirma del comercio regional, y con efectos negativos para el eslabonamiento productivo del país.

Al enfocar el grueso de la producción de vehículos hacia la exportación (61,88 % de la producción a setiembre 2010), pone entre paréntesis toda la protección arancelaria que podría existir.

Con este esquema, mientras los autopartistas deben incorporar al costo aranceles de la importación de materia prima y sub-piezas para producir autopartes y conjuntos destinadas a vehículos que finalmente serán, en alta proporción exportados, las terminales, pueden importarlas ya terminadas y libres de arancel.

Esto se implementó con zona aduanera en la propia planta con el compromiso de metas en materia de contenido local (Decreto 688/02). Sin embargo, un acuerdo de las terminales con el gobierno en el 2007, derogó de hecho esa disposición.

El análisis de largo plazo

Aquí evaluamos las limitaciones estructurales de la economía argentina, la competencia de otros países, las tendencias organizativas del mercado mundial y de la tecnología automotriz.

Limitaciones estructurales

Hemos visto que todos los problemas hacen volver la mirada hacia el sub-sector autopartista del complejo automotriz. Y allí es dominante, la dimensión media y pequeña de las empresas. Estas empresas en Argentina detentan serias restricciones debido a las condiciones estructurales que la rodean.

- Crédito, tanto en su disponibilidad global como el alto nivel de tasas de interés
- Un marco de bajo nivel de desarrollo tecnológico
- Mercado nacional reducido
- Políticas cortoplacistas

Competencia regional

En el marco del mercado regional debe competir con Brasil que cuenta con fuertes subsidios directos e indirectos por parte del Estado. En particular el caso de Brasil con aportes de la jurisdicción nacional y estadual que detentan políticas activas muy vigorosas.

Un mercado propio, varias veces mayor que el de Argentina (Ver cuadro Nº 1), y un fuerte entramado industrial, se convierte en un polo de atracción de las inversiones, incluso para las ya radicadas en Argentina. A esto se agregan incentivos financieros y rebaja de aranceles para bienes de capital e insumos (autopartes). A su vez, los estados contribuyen con donación de tierras, provisión de infraestructura, reducción de impuestos estaduales y locales, beneficios sociales para empleados (transporte, guarderías, etc.).

Existe en Argentina la instrumentación de algunas medidas positivas tales como los beneficios que surgen de la Ley Nº 26.393 (Desarrollo y consolidación del sector auto-partista nacional - julio 2008) que continúa y amplía un régimen vigente desde el año 2005 para fomentar la producción local de autopartes mediante reintegros a las terminales que compren esta producción. Sin embargo, frente a las serias limitaciones estructurales y la competencia externa, resulta sólo un paliativo.

Organización del mercado mundial

Debemos tener en cuenta que el mercado automotriz a nivel mundial es uno de los más alcanzados por el fenómeno de la globalización. La consecuencia más importante para nuestro análisis es que nos encontramos ante empresas del sector que planean sus negocios a escala mundial.

A esto se suma la participación activa de una demanda cada vez más exigente y la presión gubernamental con normas de seguridad y protección del ambiente. Esto genera una estrategia empresaria orientada a priorizar la flexibilidad de la oferta para adaptarse rápidamente a los cambios de la demanda y de las normas regulatorias.

Por ello, la estrategia básica a nivel mundial es el aumento del número de modelos ofrecidos. Esto significa una reducción en la escala de producción de



cada modelo que sería incompatible con la reducción de costos. Sin embargo, han desarrollado una serie de instrumentos que les permite seguir esta estrategia y, al mismo tiempo, reducir costos. Los instrumentos son:

Organización de proveedores en círculos concéntricos

Las fábricas terminales sólo tienen contacto con un primer círculo que provee subsistemas completos, éstos a su vez con un segundo círculo de proveedores de partes completas y éstos a su vez con el nivel de piezas y partes más sencillas.

Las firmas del primer anillo son de gran tamaño y cargan con la responsabilidad de grandes inversiones. Esto implica un proceso agudo de descentralización que transfiere gran parte del valor agregado que antes correspondía a las plantas terminales. En particular la responsabilidad de investigación y desarrollo tecnológico.

Es un proceso de terciarización (“outsourcing”). Existen casos como el de “Magna” en la India que está en condiciones de producir todas las partes de un vehículo.

Organización regional

La tendencia anterior lleva a una mayor centralización de las decisiones de provisión en la firma multinacional y menor independencia por parte de la filial. Sin embargo, la necesidad de adaptarse a las exigencias de la demanda, a las regulaciones gubernamentales, a los tipos de combustible, y al mismo tiempo, estar cerca de las cadenas de comercialización, los lleva a adoptar un segundo nivel de decisiones radicada a nivel regional. En nuestro caso, es obvio que la concentración de las decisiones regionales de las firmas globalizadas radica en Brasil, en gran parte debido al tamaño de su mercado lo que se convierte en una dificultad adicional para la industria autopartista argentina.

Organización productiva

¿Cómo se resuelve esta aparente contradicción entre centralización y descentralización de decisiones? A través de la estrategia de producción. La firma centralizada diseña plataformas comunes para los distintos modelos provistas por el primer círculo de proveedores (p.ej.: transmisión, suspensión, chasis, etc.), que están globalizados y con los cuales mantienen vínculos comerciales consolidados. Producción en gran escala y contratos de largo plazo permiten reducir costos. A su vez las cabeceras regionales arman sus propios modelos (incluso en combinación con otras cabeceras regionales) a partir de una combinatoria de estas plataformas y otros módulos comunes de proveedores globalizados, a las que agregan componentes complementarios de proveedores regionales o locales y cambios menores en materia de diseño.

Tecnología

La estrategia de organización de la producción globalizada posee una

flexibilidad que le permite absorber los cambios actuales y futuros. Y uno de los cambios más importantes y con una fuerte aceleración en los últimos años, radica en la tecnología. Los cambios a futuro que se visualizan están vinculados a:

- Plantas motrices: motores eléctricos, motores en base a combustibles alternativos (hidrógeno) e híbridos que requieren altas dosis de inversión para su desarrollo.
- Electrónica e informática: incorporación en gran escala tanto para colaborar en el manejo (en el vehículo y en la ruta) como para el mejor funcionamiento de las autopartes y evaluar la marcha del vehículo.
- Dispositivos para incrementar la seguridad y limitar la emisión de gases.

En el caso de la electrónica e informática, si comparamos la utilización de estos insumos en un vehículo actual de alta gama con el equivalente de 20 años atrás tendremos una idea aproximada del avance que se producirá en esta materia en pocos años más. Pej. la empresa Google ya tiene, en etapa de investigación, varios vehículos “sin conductor” recorriendo Estados Unidos. La misión de la persona instalada al volante es sólo para salvar un eventual accidente que pueda producirse en esta fase experimental.

Este esquema deja poco margen para que la actividad “per se” produzca una transferencia tecnológica tal como se produjo en esta rama en el pasado. La investigación tecnológica, el desarrollo de productos y nuevos diseños se realizan en las casas matrices. Es el versus de lo que sucedía en los ‘60 y ‘70. La estrategia internacional permitía a las filiales locales desarrollar tecnologías adaptativas en gran escala. El caso más notable que siempre se menciona al respecto es el de la firma Ford que debió insumir 300.000 horas-hombre en los ‘70 para realizar modificaciones de diseño y línea de producción para su modelo “Taunus”.

Actualmente con una estrategia internacional fuertemente concentrada, en Argentina sólo se conoce la excepción del caso Peugeot que en los últimos años realiza de manera sistemática, adaptaciones de ingeniería para los modelos que va lanzando al mercado.

En resumen, estos elementos que condicionan el largo plazo, tienden a profundizar las tendencias de mediano plazo que llevan a la industria automotriz nacional a convertirse en una mera “armaduría”.

Conclusiones

Hemos visto como, al evaluar un sector bajo distintas alternativas, en este caso bajo distintos horizontes, nos ofrece una visión más matizada de la euforia surgida un análisis acotado: la producción a corto plazo.

Esa euforia está basada en la característica histórica que ha caracterizado esta actividad. En particular, los efectos de “arrastre” que genera hacia atrás (proveedores de materia prima y autopartistas) y hacia delante (servicios post venta) reforzando niveles de producción, empleo y capacidad tecnológica.

Pero para efectivizar esto, los vehículos necesitan un alto grado de contenido nacional en los vehículos terminados. La cámara que agrupa a las empresas



autopartistas (AFAC), estima que los insumos físicos del automóvil representan alrededor del 70 % del valor del vehículo. El resto se compone de utilidades y salarios de la etapa terminal, marketing, logística, aranceles e impuestos directos. A su vez, el segmento físico se compone de un 20 % de integración nacional y un 50 % importado.

Las tendencias del mercado mundial sumado a una regulación incorrecta que ni siquiera intenta fijar un mínimo de contenido local, han hecho posible modificar una proporción que hasta hace dos décadas tenían una relación inversa. Esta tendencia somete a la industria autopartista a un deterioro permanente. Un caso notable es el de los motores que prácticamente ya no se fabrican en Argentina.

En estas condiciones, en lugar de producir externalidades positivas sobre el conjunto del sector industrial, está afectando seriamente la balanza comercial y el empleo potencial en el sector y cuyo grueso detenta la producción de componentes. La evidencia empírica nos muestra que la importación de autopartes se mueve al ritmo que marca la producción de automotores. A mayor producción el déficit comercial del complejo será mayor.

Los efectos de mediano plazo son contundentes. Y el análisis de largo plazo nos muestra que las actuales tendencias negativas seguirán un sendero de profundización a menos que se modifique el rumbo.

Hemos visto a través del análisis realizado que una y otra vez el aspecto central del complejo automotriz es el segmento autopartista y es justamente éste el eslabón más débil en las relaciones comerciales de la cadena de producción y al mismo tiempo relegado en las políticas. Las consecuencias están a la vista: debilidad tecnológica, incertidumbre en su negociación con las terminales, sin un enfoque definido en los acuerdos de integración con Brasil, y sensible a las deformaciones estructurales.

Para superarlo se debe modificar el enfoque. En las dos últimas décadas se ha priorizado el segmento de las plantas terminales. Habrá que comenzar a diseñar instrumentos orientados hacia el conjunto del complejo automotriz y su funcionamiento armónico.

Si la clave de la política automotriz es el sector autopartista, nada mejor que echar un vistazo a lo que ese sector empresario plantea como reivindicación. En un seminario realizado en Diciembre de 2009, la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC) ha planteado lo que ellos llaman “desafíos”: (cf. www.afac.org.ar). Utilizan este término a fin de suavizar lo que en el fondo es un fuerte reclamo al gobierno para modificar la política automotriz.

- Corregir las asimetrías arancelarias
- Arbitrar sobre las situaciones de escasa autonomía local
- Generar mecanismos contractuales de mediano y largo plazo. Establecer políticas de compras que no alteren los contratos originales
- Arbitrar consensos en la cadena de valor para superar eventuales situaciones de posición dominante

- Definir instrumentos permanentes, simples y consistentes que permitan incrementar el contenido local
- Generar capacidades locales de homologación de piezas
- Establecer acuerdos que hagan coincidir la dinámica de las empresas globales con los intereses del país (U.E. – MERCOSUR)

Como vemos, tras cada uno de estos “desafíos”, encontramos un duro diagnóstico de las condiciones del sector y cuya solución requiere de políticas “duras” y sostenidas en el largo plazo, centradas en la totalidad del complejo automotriz y no sólo en sus plantas terminales.

*Consulte Informes de Coyuntura anteriores
en la sección Biblioteca Virtual*

WWW.CPBA.COM.AR