



CÁMARA DE INDUSTRIALES FUNDIDORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Industria Automotriz: efectos sobre la producción de autopartes en hierro fundido

EL PRESENTE TRABAJO FUE REALIZADO POR LA CÁMARA DE INDUSTRIALES FUNDIDORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA – CIFRA EN ENERO DE 2011 CON LA INTENCIÓN DE MOSTRAR UN CUADRO DE SITUACIÓN SECTORIAL DE LA INDUSTRIA DE FUNDICIÓN DEL PAÍS.

EN PARTICULAR SE PONE EL ÉNFASIS EN LA SITUACIÓN DE LAS FUNDICIAS DE HIERRO EN EL MARCO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, SEÑALANDO LOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y EL MARCO REGULATORIO.

CUADRO DE SITUACIÓN

El complejo automotor es un gran factor dinamizador de la economía, por sus eslabonamientos hacia múltiples ramas industriales, entre ellas, las empresas de fundición (línea hierro).

En nuestro país se da una situación inédita y paradójica. Ante un notable auge en la producción automotriz, se evidencia una contracción en la producción local de autopartes fundidas en hierro, destinadas a integrar los vehículos nacionales, las que son sistemáticamente reemplazadas por partes del exterior.

Este efecto se refleja en mayor magnitud, en casi todas las autopartes del rubro electro-metalmecánico, componentes de alta tecnología. Es decir, integrantes de conjuntos: Transmisión - Motor - Dirección, etc.

Esta situación se debe, entre otros factores, al ordenamiento normativo (Régimen Automotriz del Mercosur), orientado a maximizar la producción de vehículos producidos, con beneficios arancelarios para importación de autopartes sin exigencias de contenido nacional.

En el marco de dicho Régimen, la estrategia de gran parte de las empresas terminales en Argentina, en la práctica, prescindió del abastecimiento de partes fundidas (Fe) producidas históricamente en el país.

TENDENCIAS DE LA INDUSTRIA DE LA FUNDICIÓN

Existe en nuestro país una tendencia declinante para fundiciones de hierro, aún en épocas de alto nivel de actividad económica general. La caída se atribuye principalmente a la baja participación de la industria automotriz.

Si bien la tendencia tecnológica favorece el uso de materiales más livianos, no puede justificarse semejante caída, a la luz del nivel de producción de vehículos que se triplicó desde la década del 80. Esto no ocurrió en los casos de Brasil/México.

Esto trajo importantes consecuencias para la industria en su conjunto. En el mercado de reposición, calculado en un 20% a más del 30% del total, también existen fuertes presiones de competencia externa. Este porcentaje



CUADRO Nº 1. SITUACIÓN DEL MERCADO

Récord de Producción Automotriz	730.000 vehículos 2010 > 1.000.000 vehículos 2014
Récord de Déficit Comercial de Autopartes	U\$S 6.800 millones 2010 (65% electro-metalmecánico) U\$S 10.000 millones 2014 (proyección estimada)
Contenido nacional actual 22% sobre valor final del vehículo*	El resto son partes importadas, valor agregado, gastos financieros y rentabilidad de las terminales
Impacto negativo	100.000 puestos de trabajo por falta de integración en el tejido industrial

* "Sin evaluar neteo de importaciones"

varía a partir de la participación de autopartes en el mercado terminal.

Las terminales asignan a nuestro país modelos de escala no económica, lo que implica segmentos de vehículos de baja serie, con importación de conjuntos armados.

Como se señaló los vehículos tienen una baja integración nacional, con escasa participación de piezas fundidas (Fe). Se verifica entonces, una secuencia nefasta para el sector fundidor: Desplazamiento = Desinversión = Pérdida competitiva.

Una consecuencia directa de esta situación es la caída de exportaciones en autopartes fundidas (Fe).

LA INDUSTRIA DE LA FUNDICIÓN Y EL AUTOMÓVIL

En los países que cuentan con Industria Automotriz, la producción de piezas fundidas acompaña su crecimiento y desarrollo tecnológico.

En Brasil, donde se producen 3.600.000/año de vehículos en total se elaboran 3 millones de toneladas/año de piezas fundidas. En México, se producen 2.000.000 de vehículos, el total de la industria de la fundición alcanza 1,7 mill./tn.

En Argentina, en décadas pasadas, se mantuvo ese mismo guarismo. Sin embargo, en 2010 se fabricaron 730.000 vehículos/año, pero el total de la industria de la fundición llega apenas a 155.000 toneladas/año. Esta desproporción notable, se debe a la escasa integración de autopartes locales en el contenido de un vehículo (Cuota importante del déficit comercial).

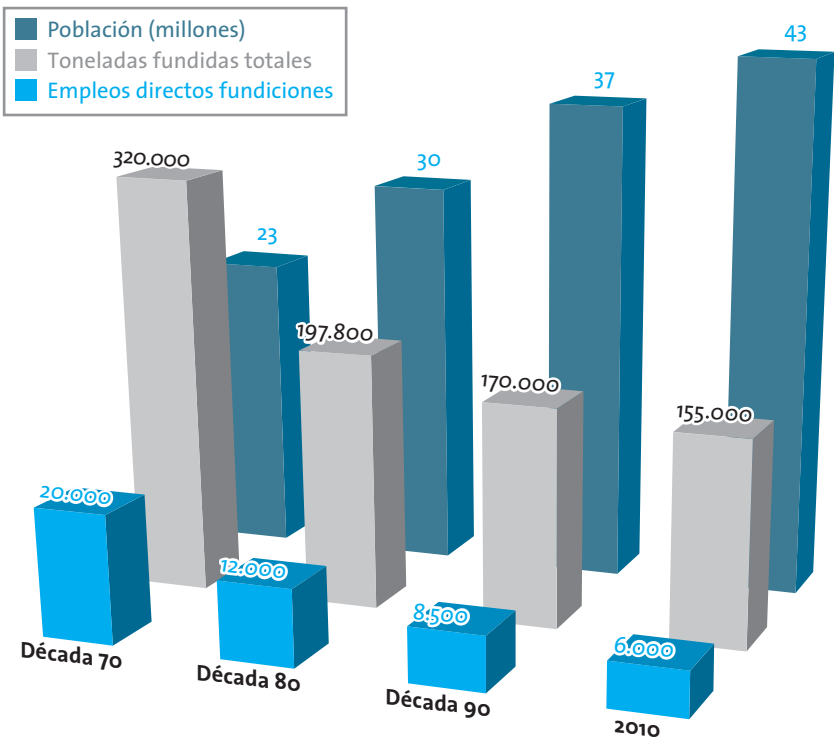
La producción de las fundiciones (Fe) en nuestro país resulta exigua en función de la cantidad de vehículos producidos. Esto significa que estas autopartes fundidas incluidas en los mismos, son mayoritariamente importadas.

La integración con piezas locales de los vehículos producidos en Brasil se calcula en un 70% promedio sobre el total de partes. En los modelos de baja gama llega a casi al 90% (Ka, Gol, Palio, etc.). Las fundiciones (Fe), junto al resto del autopartismo participan plenamente de dicho segmento económico.

En Argentina la integración nacional de los vehículos alcanza apenas el 22% sobre valor final, y el nivel con crecimiento lineal de producción de vehículos contrasta con la caída de la fundición (Fe).

Como consecuencia de esta situación, la productividad en el país alcanza a 23 toneladas/hombre año, mientras en Brasil ese indicador llega a 58 toneladas/

GRÁFICO Nº 1. INVOLUCIÓN 1970-2010



Fuente: CIFRA.

CUADRO Nº 2. COMPARACIÓN ARGENTINA, BRASIL Y MÉXICO, AÑO 2010

País	Industria automotriz (unidades)	Industria fundición (total toneladas)	Fundición por vehículo producido (toneladas)
Argentina	730.000	155.000	0,21
Brasil	3.600.000	3.000.000	0,83
México	2.000.000	1.700.000	0,85

Fuente: CIFRA/ABIFA/SMF – ADEFA/ANFAVEA.

GRÁFICO Nº 4. PRINCIPALES AUTOPARTES DE HIERRO FUNDIDO EN UN VEHÍCULO

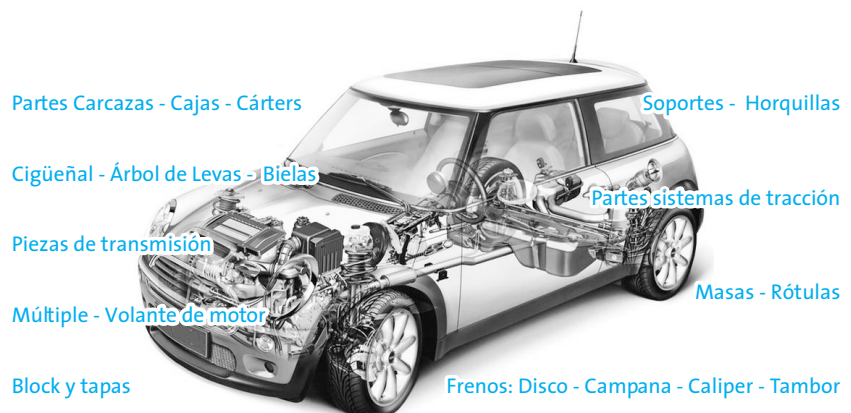
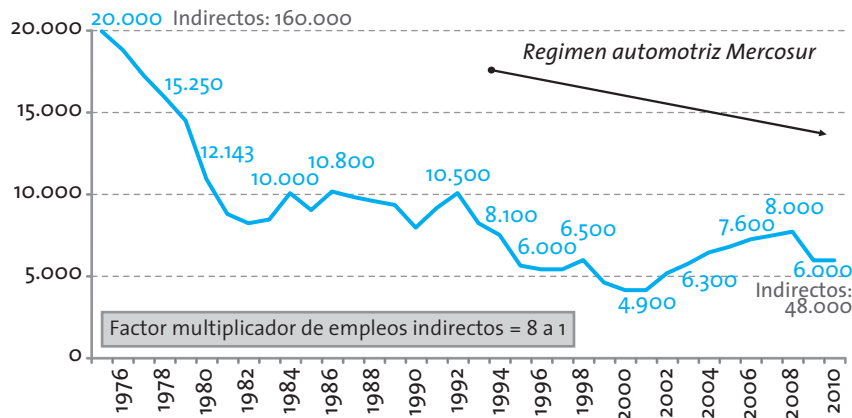
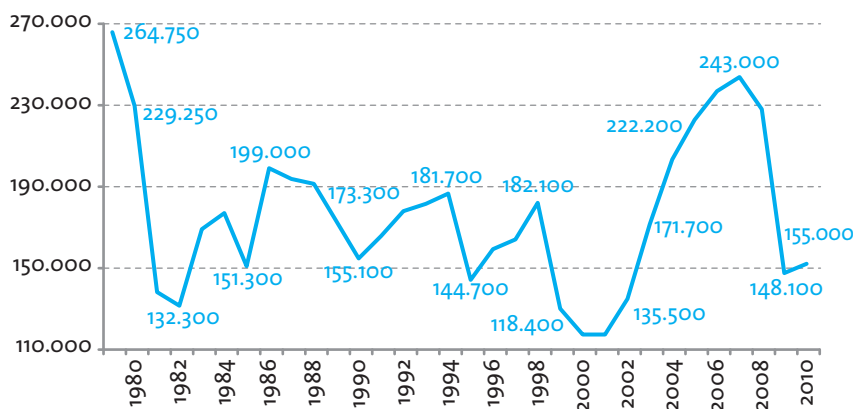


GRÁFICO Nº 2. ARGENTINA. EMPLEOS DIRECTOS FUNDICIONES



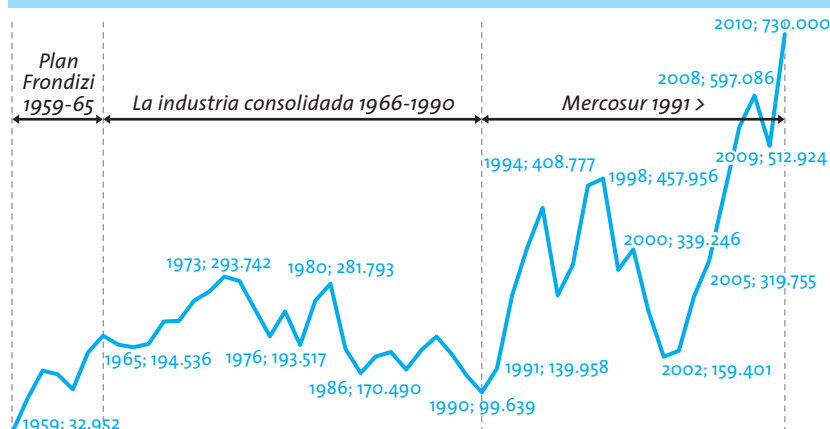
Fuente: CIFRA.

GRÁFICO Nº 3. ARGENTINA. TONELADAS TOTALES FUNDICIÓN



Fuente: CIFRA.

GRÁFICO Nº 5. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS 1959-2010. ETAPAS SIGNIFICATIVAS



Fuente: ADEFA.

hombre año. En la década del 90, ambos países tenían una productividad similar de 36 tn/hombre año. De esta comparación, puede concluirse el nivel de tecnificación incorporada por fundiciones del Brasil, debido a la demanda del mercado, e inversiones apoyadas en políticas de fomento oficial. La mayor participación exige productividad.

En un vehículo las piezas fundidas son un componente importante en peso y en valor, correspondiendo la mayor proporción a piezas moldeadas en hierro fundido en sus diversas variedades: Gris, Esferoidal, Maleable. Esos materiales se incorporan a un vehículo, luego de diversos procesos de terminación y armado, integrando *conjuntos* (partes de motor, cajas, frenos, etc.), o bien, como autopartes *individuales* (soportes, horquillas, etc.).

Para mantener un nivel de participación de fundiciones como el que existió localmente, comparable a los países con industria automotriz integrada, en el 2010 la producción total a nivel nacional debería alcanzar las 600.000 tn/año.

Concretamente, Argentina se encuentra en la cuarta parte en cuanto a su potencial participación del mercado. No sucedió en otros países, realidad que se puede atribuir a la falta de políticas que tiendan al mayor derrame, aguas abajo, del exponencial crecimiento Automotriz.

INDUSTRIA CONSOLIDADA (1966-1990)

En esta etapa se verificó en los vehículos nacionales el mismo grado de integración de autopartes que en Brasil y México. La producción automotriz era importante y la cantidad de unidades por habitante era comparable a los países desarrollados.

El sector autopartista era independiente y emprendedor, a la vez las terminales se integraron y complementaron verticalmente. Tenían sus propias empresas autopartistas, incluyendo destacadas fundiciones.

Aquellas terminales integradas con departamentos de ingeniería y homologación, tenían independencia absoluta de Brasil.

La industria sufre los vaivenes políticos y la inestabilidad económica, incluyendo una desindustrialización desde 1976. En los años 80 se notan signos de estancamiento productivo debido a problemas económicos y falta de financiamiento.

Desde la década del 60 hasta entrados los años 90 el suministro de autopartes fue sobradamente abastecido en términos cuantitativos y cualitativos.

RÉGIMEN AUTOMOTRIZ MERCOSUR. PRIMERA ETAPA: COMERCIO COMPENSADO 1991-1995

Decreto 2677/91

Las terminales tenían el beneficio importar autopartes con arancel 2%, si estas se compensan con exportaciones. Se computan exportaciones propias más las de proveedores asociados, con un plus de 20%.

Para los autos terminados existía una cuota de 10% con arancel creciente.

Se mantiene el 60% de contenido nacional según el régimen anterior.

El sistema permitió crecimiento e inversiones sin descuidar la balanza comercial, pero sentó las bases de un mecanismo que se fue modificando para alentar la importación: *comienza a desintegrarse la industria.*

Decreto 2278/94 (de autoparte "regional")

Las partes de origen Brasil se consideran nacionales para la medición del contenido.

Se inicia una medición en forma indirecta como partes importadas sobre el precio de salida de fábrica del vehículo. En la práctica, la permanente auditoría para su control fue inexistente.

El contenido nacional comienza a disminuir notablemente a la par de fuertes presiones y amenazas negociadoras para acelerar el libre comercio intrazona.

Las condiciones macro-económicas, auge de la convertibilidad, viabilizan un crecimiento notable del mercado.

Se impone el avance de una política que prescindía de la producción de autopartes nacionales. Así las terminales abandonan su modelo de alta integración y complementación industrial, liberándose de fábricas autopartistas propias.

RÉGIMEN AUTOMOTRIZ MERCOSUR. SEGUNDA ETAPA: 1996-1999

Decreto 33/96

Los autopartistas (Conjuntos) también importan libremente compensando como las terminales. Se agregan diversos

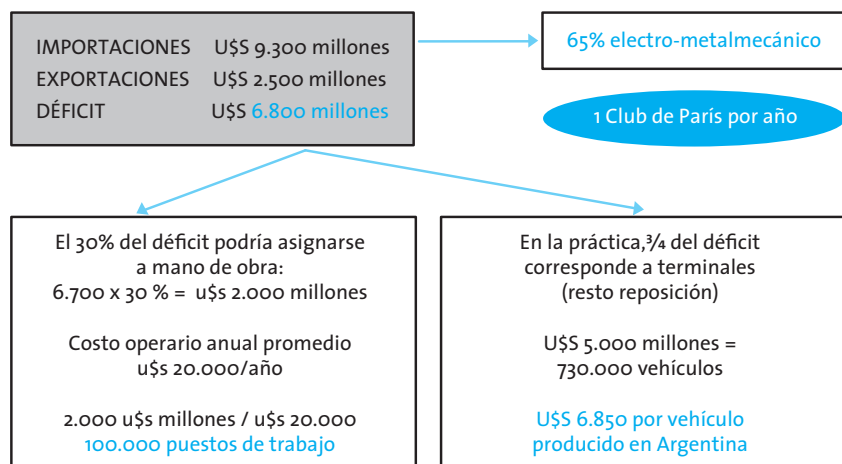
CUADRO Nº 3. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, ETAPA INICIAL

1958	Producción: 28.000 vehículos/año. 2 terminales: Kaiser - IME. Parque automotor: 16 años promedio edad. Déficit comercial: factor crítico falta de divisas.
1959	Vocación industrialista. Leyes de inversiones extranjeras y promoción industrial. Decreto 3693/59 "Plan Frondizi". Desarrollo Industrial.
Plan Frondizi	Decreto 3693/59: • Autopartes nacionales 40% a 60%. • Controles estrictos de integración nacional. • Desarrollo de autopartes desde cero tecnología. • Importaciones reguladas sujetas a aprobación oficial. 11 terminales instaladas en 2 años.

CUADRO Nº 4. TERMINALES: COMPRAS OPCIÓN LOCAL O IMPORTADO

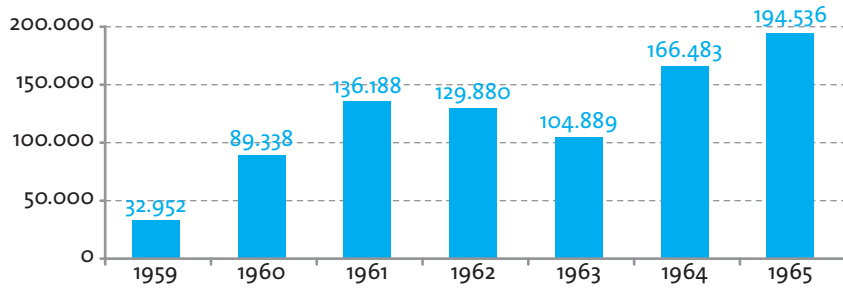
Opción local	Opción importado
<ul style="list-style-type: none"> Partes de bajo costo: chapa, caucho, pintura, plásticos. Bajo valor agregado. Dificultades logísticas para transportar del exterior y almacenar. De baja importancia tecnológica. Ejemplos: partes de carrocería, vidrios, pintura, paragolpes, tableros plásticos, butacas, burlletes, etc. Aquellas piezas con altas ventajas competitivas. 	<ul style="list-style-type: none"> Tecnologías aún no desarrolladas en el país (ej. airbags, electrónica, etc.). Partes alto costo y valor agregado "conjuntos y subconjuntos". Fácilmente almacenables. Bajos costos relativos del flete. Ventajas competitivas por escala o costo. Ejemplos: motor, cajas (cambio y dirección), conjuntos de frenos, transmisión. • Todos con fuerte impacto en fundiciones.

CUADRO Nº 5. DÉFICIT COMERCIAL AUTOPARTES. ESTIMACIÓN 2010



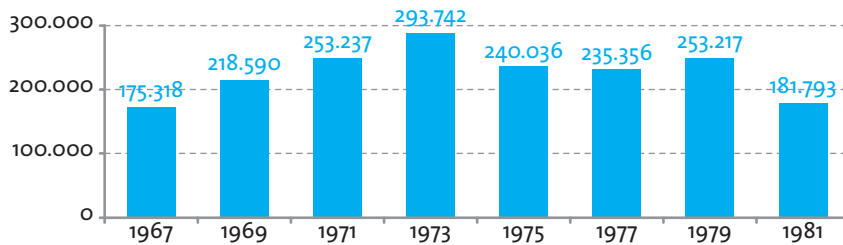
Fuente: AFIP - DGA.

GRÁFICO Nº 6. PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ 1959-1965 (EN UNIDADES)



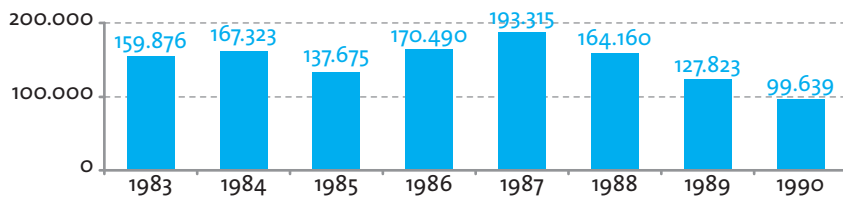
Fuente: ADEFA.

GRÁFICO Nº 7. PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ 1967-1981 (EN UNIDADES)



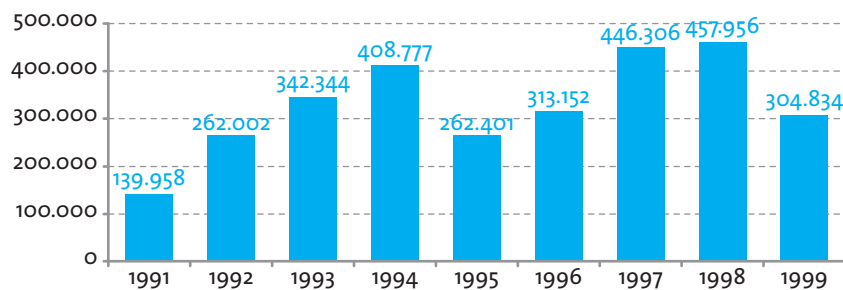
Fuente: ADEFA.

GRÁFICO Nº 8. PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ 1983-1990 (EN UNIDADES)



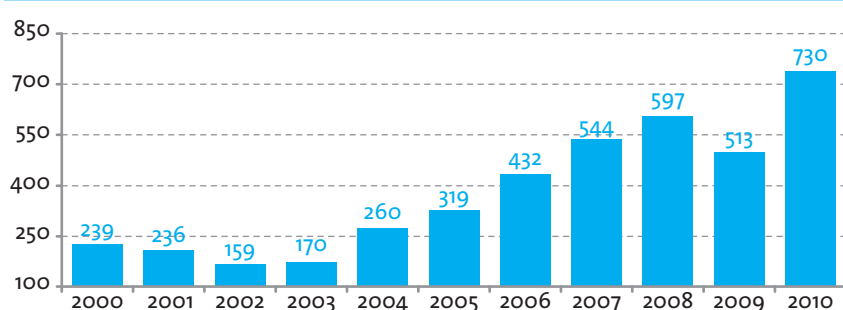
Fuente: ADEFA.

GRÁFICO Nº 9. PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ 1991-1999 (EN UNIDADES)



Fuente: ADEFA.

GRÁFICO Nº 10. PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ 2000-2010 (EN MILES DE UNIDADES)



Fuente: ADEFA.

conceptos de exportación para compensar aranceles llamados “asimilados” (Ej.: expo Bienes de Capital).

Se reduce el requisito de partes nacionales, resultando un nivel requerido del 20 % que puede cubrirse con piezas origen Brasil. Se observa un aumento notable de las importaciones y el traslado de producción a Brasil. Crece la presión negociadora por libre comercio, sin administración del mismo.

MERCOSUR: ETAPA ACTUAL

Decreto 660/2000 (nunca reglamentado)

Contiene el diseño actual del Régimen (sólo cambiaron alícuotas) y consiste en:

- Fin del Intercambio Compensado. Surge libre comercio total intrazona.
- Aranceles extrazona: 35 % vehículos y 16% autopartes. Esa diferencia actúa en perjuicio de la autoparte local.
- Contenido argentino de medición no operativa.
- Establecimiento del “Flex”, margen que intenta limitar el desequilibrio del comercio Argentina-Brasil.

Decreto 939/2004

Establece contenido mínimo decreciente del 20% al 0%.

Nivel del Flex

Hubo numerosos cambios. Actualmente el valor es 1,95.

En la práctica, significa que Brasil puede exportarnos el doble de lo que importa de Argentina. El cálculo no considera el componente importado extrazona de los vehículos argentinos que se exportan. El Flex se calcula por total país sin asignarlo a empresa o modelo, así no constituye un límite efectivo.

Continúa un fuerte éxodo de autopartistas multinacionales a Brasil y cierre de los locales.

En nuestro país se asienta el modelo de alta producción de vehículos en unidades pero con baja integración nacional, demostrado, entre otros, por déficit comercial de autopartes.

El “flex” no actúa como límite a la importación de partes sino como un estímulo al intercambio con Brasil.

RÉGIMEN AUTOMOTRIZ MERCOSUR: EVALUACIÓN

Diseño político

Es un mecanismo clásico de protección para terminales con alcance a productoras de conjuntos, con beneficios

arancelarios para fabricación y reserva del mercado.

El déficit comercial y la baja integración de partes locales no son "consecuencias no deseadas", sino condiciones inherentes al modelo.

Contexto

- Globalización de la Industria Automotriz.
- Dependencia jerárquica de las terminales argentinas de las filiales externas.
- Pérdida de competitividad de cadena de valor en Argentina.
- Falta de políticas efectivas de equilibrio en el flujo comercial y bajo nivel de integración industrial.

Medidas oficiales para revertir la situación

Entre los incentivos que se han instrumentado podemos señalar:

- Reintegro por compra de partes nacionales (Decreto 774/05) y derivados.
- Ley de Desarrollo del Sector Autopartista N°26.393: planes de incentivo hasta 5 años.
- Financiamiento oficial.
- Perforación del Arancel externo común (Listado de no producidos 2%)
- Aduana factoría.

Estos reflejan la preocupación oficial sobre los desequilibrios del sistema, pero concitan poco interés, inclusive de los mismos beneficiarios.

Son medidas parciales que no logran alterar las características del modelo: *Alta producción de vehículos con partes importadas.*

Existen asimismo limitaciones de revisión por compromisos Mercosur y OMC, además de no comprometer a las partes al ser sistemas de libre adhesión.

Efectos sobre la industria de la fundición en Argentina

La industria de la fundición está presente en numerosas autopartes. La importación generalizada de las mismas arrastra indefectiblemente a las partes fundidas. Como pieza unitaria o integral de conjuntos.

El libre comercio con Brasil, los bajos aranceles extrazona y la falta de requisitos de contenido, hacen que las *Terminales* decidan libremente de acuerdo con su conveniencia sobre provisión local o importada. El sistema mantiene un alto grado de protección efectiva sobre vehículos.

GRÁFICO N° 11. EXIGENCIAS DE CONTENIDO NACIONAL

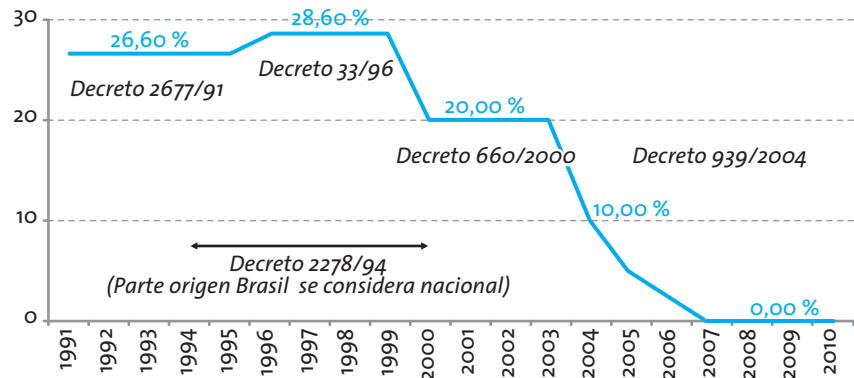
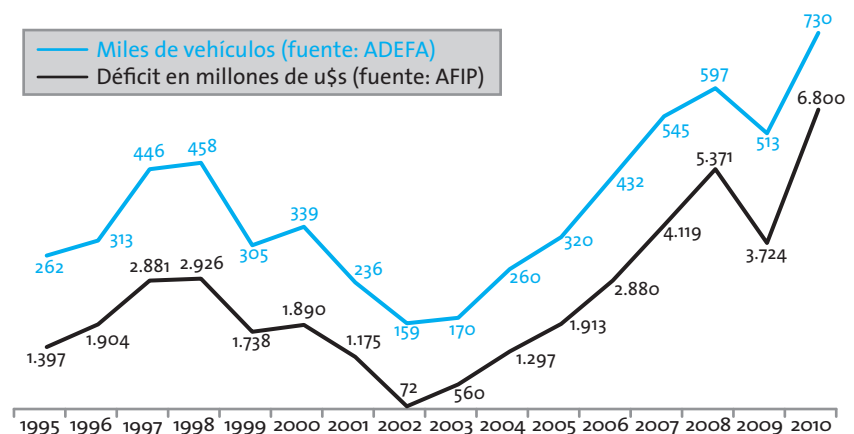
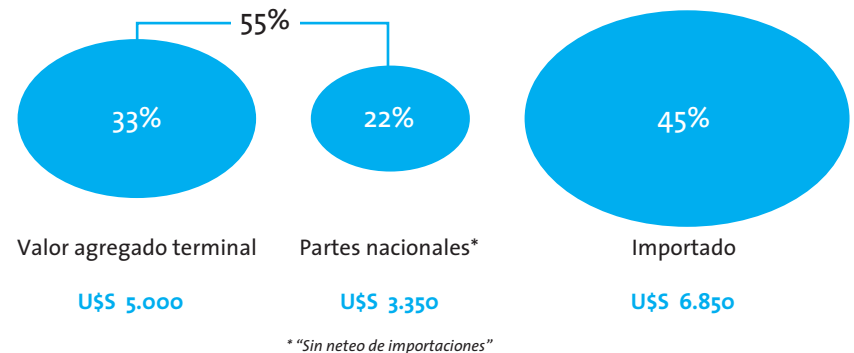


GRÁFICO N° 12. DÉFICIT AUTOPARTISTA (EN MILLONES DE DÓLARES) Y PRODUCCIÓN VEHÍCULOS (EN MILES)



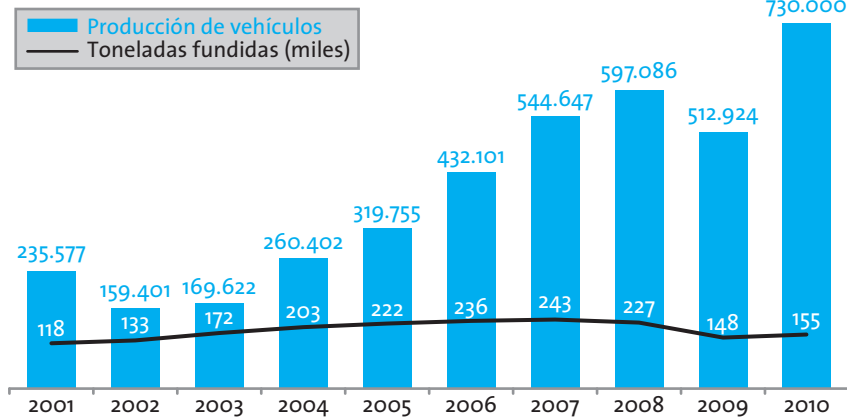
Fuente: ADEFA.

GRÁFICO N° 13. VALOR PROMEDIO VEHÍCULO PRODUCCIÓN NACIONAL



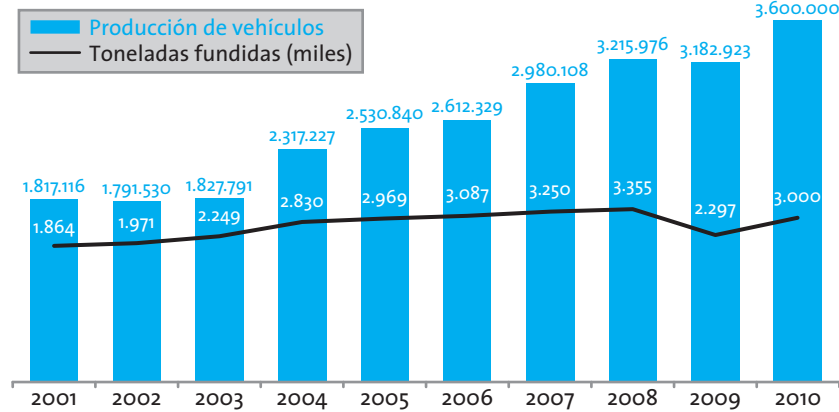
Ej.: costo ex fábrica (s./imp.): U\$S 15.200

GRÁFICO Nº 14. ARGENTINA. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y FUNDICIÓN



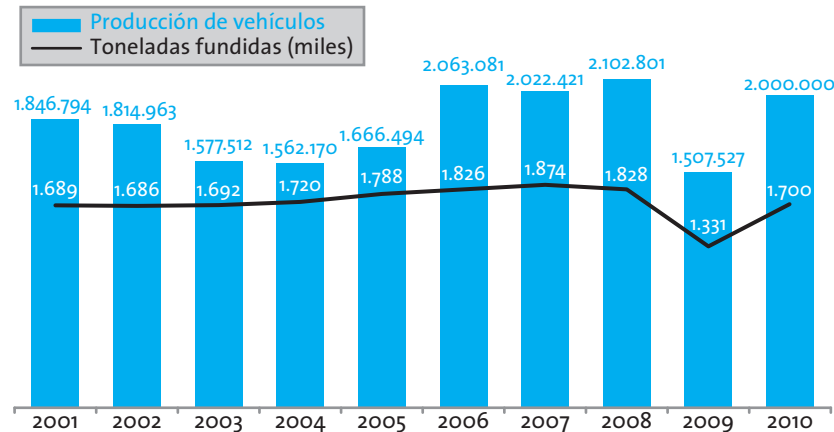
Fuente: ADEFA / CIFRA.

GRÁFICO Nº 15. BRASIL. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y FUNDICIÓN



Fuente: ABIFA / ANFAVEA.

GRÁFICO Nº 16. MÉXICO. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y FUNDICIÓN



Fuente: SMF.

Efectos similares tiene el régimen sobre el fabricante de *Conjuntos* o *Subconjuntos*. Así nace el modelo de autopartista importador, sinónimo de mayor déficit.

El fabricante de autopartes unitarias queda sin “incentivos”, en total estado de indefensión con la competencia externa. Las importaciones la efectúan ambos segmentos.

Balanza comercial global del sector

El déficit global del sector se compone de la balanza comercial de autopartes (ya explicada) y la balanza comercial de vehículos.

La balanza comercial de vehículos en general tiende a ser equilibrada porque cuenta con un arancel de 35% y otras regulaciones que coarta la importación extrazona y además las terminales han organizado un sistema que contempla un equilibrio en el flujo de vehículos.

Por supuesto que el déficit de vehículos se calcula autos vs. autos, y en el flujo del comercio abarca un alto grado componentes importados, realidad determinante del déficit comercial.

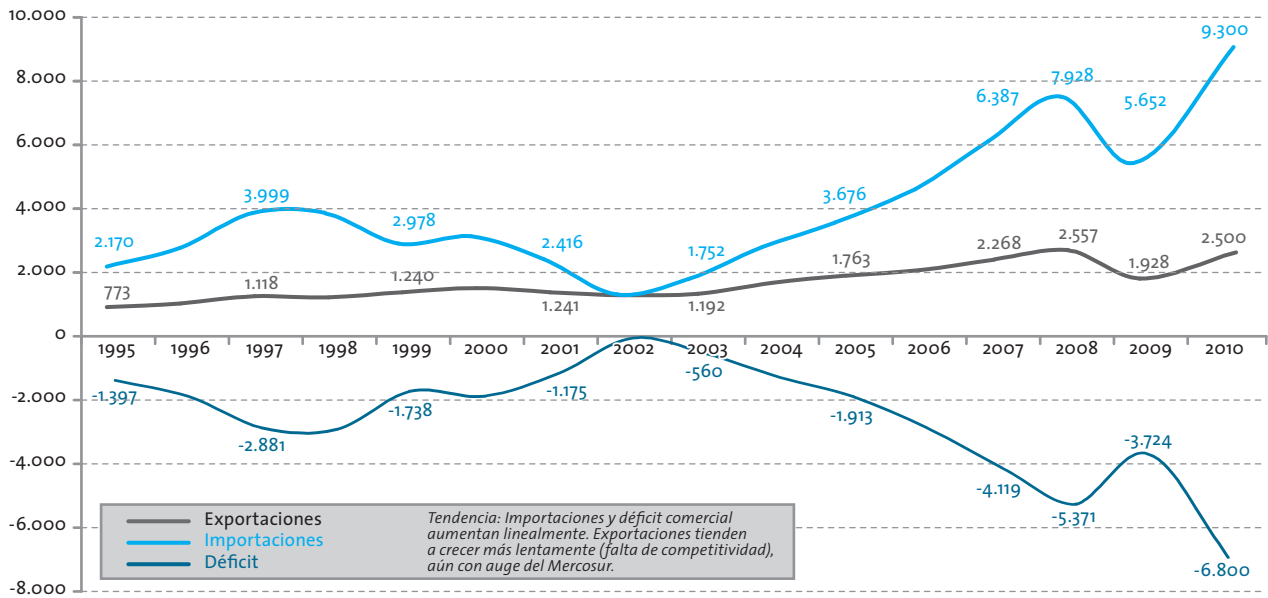
Podemos calcular el déficit en 50% Brasil y 50% extrazona.

Consecuencias del modelo en fundiciones de hierro especializadas

Por citar sólo algunos ejemplos y para el caso fundiciones autopartistas, en los últimos dos años se producen los siguientes impactos negativos:

- AFFINIA GROUP (EX-ARMETAL): Fue el gran fabricante histórico de conjuntos de frenos para terminales y reposición. Cerró a fines de 2008. Tenía una dotación mayor a 700 empleados.
- MAHLE ROSARIO: Producía camisas y aros de pistón para las terminales. Derivó su producción a la exportación, hasta que los problemas de costos locales la llevaron a cerrar a mediados de 2009. Puestos de trabajo perdidos 750.
- PARANÁ METAL: Esta empresa, que antes pertenecía a Ford Arg., es la mayor fundición autopartista de Argentina especializada en blocks de motor, tapas, campanas, etc. Llegó a tener 1200 empleados. Destinaba gran parte de su producción a Brasil. A partir del primer trimestre de 2010, ingresa en una situación de

GRÁFICO Nº 17. ARGENTINA. EVOLUCIÓN DÉFICIT AUTOPARTES (EN MILLONES DE DÓLARES)



Fuente: AFIP - DGA.

paralización total, lo cual es de dominio público. Se realizan ingentes gestiones para su reapertura con apoyo del Gobierno Nacional.

CONCLUSIONES

Los números son concluyentes y no requieren mayores detalles: importar U\$S 6.850 por cada auto producido revela una situación económica insostenible en el tiempo.

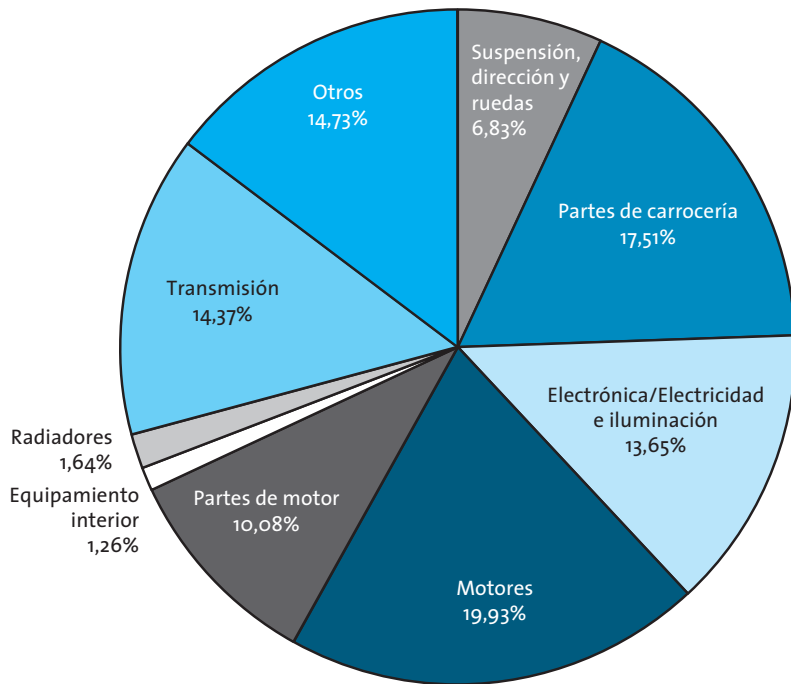
Se trata de un sector regulado con algunos protagonistas, en especial las terminales, que prosperaron con la caída de otros actores directos.

El argumento de la escala, que tanto se esgrimió contra los intereses de la industria, ya no es aplicable. Se fabricarán 1.000.000 de vehículos (2014) y hasta el momento, no se conoce una programada integración del tejido industrial.

La manifestación de la obsolescencia en ciertos segmentos del autopartismo confunde las causas con las consecuencias. Si la escala es interesante, y se *administra la participación local*, las inversiones y la tecnología surgen inevitablemente como sucedió en nuestro país en décadas pasadas.

Por experiencias recientes, no alcanza con recurrir a medidas aisladas de incentivo con baja efectividad. Sí deberá fijar un mínimo contenido local, con repercusión en todos los segmentos del autopartismo.

GRÁFICO Nº 18. IMPORTACIÓN DE AUTOPARTES ELECTRO-METALMECÁNICAS POR GRUPO DE PRODUCTOS, 2010



Fuente: AFIP - DGA.

Queda demostrado que fabricar vehículos relegando el esencial eslabón productor de "piezas fundidas" constituye una política resignada a un creciente desequilibrio comercial. No cabe duda de que deberá llevar adelante una política para "reconvertir" este sector industrial.

De no revertirse la actual situación, tres condiciones asumen características irreversibles: el factor social, el déficit comercial y la pérdida tecnológica del país. ■