

# Porque es necesario un nuevo modelo para la industria automotriz

Hace más de dos décadas se debate en la Argentina el diseño de una política automotriz ajustada a nuestras reales necesidades. La discusión es desigual, a partir de las presiones que ejercieron –y ejercen– las terminales automotrices sobre las Autoridades de Aplicación de la Política Industrial para imponer el modelo de la “Fábrica Global”. Modelo que sólo tiene en cuenta la conveniencia de sus propulsores, sin evaluar sus efectos sobre el desenvolvimiento económico del país.

En esta nota intentaremos mostrar, con la mayor sencillez posible, la importancia de cada uno de los actores principales de la industria automotriz y nos detendremos en el análisis de los efectos de la política sectorial sobre la sociedad argentina, a partir de lo acontecido en los últimos años en las ramas productivas capaces de generar la mayor cantidad de puestos de trabajo.



## Ing. Manfredo Arheit

Ingeniero mecánico (Karlsruhe, Alemania)

Empresario Industrial metalúrgico, de larga trayectoria en la manufactura de los aceros especiales y sus tratamientos.

Presidente de ADMIRA, la Asociación de Industriales Metalúrgicos de la República Argentina.

Prosecretario 2° del Comité Ejecutivo de la Unión Industrial Argentina.

## INTRODUCCIÓN

Debemos aceptar como un hecho legítimo de la actividad de cualquier empresa –y las terminales no son una excepción a la regla–, que la maximización de los beneficios es un dogma mayor. Por lo tanto, es lógico que pretendan comprar partes, por ejemplo, en Brasil o en otro país, porque “son más baratas”. Pero lo de “más baratas” se relaciona directamente con la paridad de nuestro peso con relación a monedas como el dólar o el real, cuya dinámica no pudimos acompañar en el pasado por la ley de Convertibilidad.

Otro criterio que esgrimen reiteradamente, está basado en el slogan “debemos darle trabajo a los obreros de nuestras casas matrices”, justificando así la compra de partes a alguna otra subsidiaria (incluidas de terceros países).

Por lo tanto, si no existe ninguna obligación (estímulo, direccionamiento, etcétera), de “nacionalizar” las partes que se incorporan en los vehículos armados en nuestro país, las terminales seguirán “desnacionalizando” o “desintegrando” cada vez más partes y piezas, trasladando las compras a otros centros de producción de mayor escala, consolidando la concentración económica aún más,

pero en otro país. (el componente importado en la industria automotriz local pasó del 35,4% en 1992 al 69,9% en 1998 y en la actualidad llega a más del 80%).

Este proceso puede derivar en que tampoco convenga armar autos en la Argentina, y resulte más económico importarlos directamente por vía marítima o terrestre. Esta proyección no es arbitraria; es la consecuencia lógica, si se persiste en la política que sostiene que “abaratar el precio de los vehículos” tiene prioridad sobre las consecuencias laborales y sociales.

Las cifras de ventas locales de los últimos años ponen en evidencia, que el modelo armador destruyó al autopartismo local y como lógica consecuencia desaparecieron 100.000 vehículos anuales de las ventas, sencillamente porque igual número de compradores fueron expulsados del circuito productivo automotriz y no encontraron puestos de trabajo sustitutos.

Si comparamos la evolución en los últimos veinte años de las industrias metalmeccánicas en general y las automotrices en particular de Brasil y la Argentina, comprobaremos, que al comienzo del período, nuestro país tenía una capacidad de producción y tecnología superior a la brasileña. Hoy estamos frente a una situación inversa.

Creo no equivocarme si afirmo que ello no se debió a que los argentinos perdimos el conocimiento de cómo fabricar autos o máquinas. Más bien fue el resultado del accionar de los responsables de las respectivas políticas económicas y/o industriales que abandonaron el rumbo conveniente a los intereses nacionales en la materia y actuaron guiados por las decisiones libremercantilistas a ultranza de una de las partes interesadas. Los resultados están a la vista y sirven como testimonio de lo afirmado.

## LO QUE PERDIMOS

La siguiente enumeración nos permite entender porqué la industria automotriz y sus vinculadas son tan importantes. Los países económica y socialmente más sólidos tienen instaladas todas o algunas de estas industrias, mientras que la Argentina carece de la mayoría de ellas y lo que es más grave aún varias existieron en nuestro país y fueron desmanteladas con los argumentos más diversos.

- **Siderurgia de aceros especiales.** Existió cuando en el país se producían vehículos con más de 90% de integración nacional.

- **Siderurgia en general.** La reducción del mercado local, reemplazado por productos metálicos importados, obligó a este sector a exportar a mercados sobreofrecidos y por lo tanto no rentables.

- **Industria automotriz integrada totalmente.** Pasó de una integración nacional del 90% a no más del 20%, si se consideran todos los factores de la cadena productiva.

- **Industria de máquinas y equipos.** Redujo su producción a aproximadamente la cuarta parte, a partir de la desaparición de los sectores proveedores de autopartes y afines. En este contexto recordemos que en la Argentina no se producen ya motores. La modificación cambiaria está posibilitando la recuperación de esa producción y es de esperar que no sea simplemente a través de una armadura de motores.

- **Industria aeronáutica.** Los activos productivos (Pucará, Pampa), fueron prácticamente desmantelados o detenidos en su desarrollo, como así también todo el resto de esa industria.

- **Industria espacial.** Argentina no tiene activos productivos de relevancia, ya que no existe voluntad política para continuar algunos desarrollos en estudio.

- **Industria naval.** Las políticas de charteo y otras, que estimulan la contratación de buques en el exterior, redujeron la

actividad de los astilleros argentinos al 30% en los últimos 10 años. Se eligió un camino inverso al adoptado por Brasil.

- **Industria electrónica.** Salvo la armadura en Tierra del Fuego, no tenemos industria electrónica de relevancia. La mayoría de las empresas desaparecieron por las políticas de apertura indiscriminada de las importaciones.

- **Industria militar.** Fue desmantelada, mientras que en los países desarrollados goza de buena salud.

- **Industria petrolera extractiva.** Mantiene su desarrollo primario, pero su aporte en mano de obra no es significativo.

- **Industria de equipamiento petrolero.** A partir de la venta de YPF, desapareció prácticamente, porque la industria extractiva pasó a adquirir la mayor parte de sus insumos en el exterior. La venta de los activos de PECOM a Petrobras profundizará el modelo de compras de esas empresas direccionadas hacia Brasil.

- **Industria ferroviaria y de subterráneos.** A pesar de existir en el país tecnología y capacidad de producción suficiente, las concesionarias, violando la ley del Comercio Argentino, privilegiaron las compras en el exterior (incluyendo material usado), con lo cual el sector se redujo a la quinta parte de su estructura de hace una década.

- **Industria nuclear.** Si bien la Argentina ostenta varios hitos en materia de desarrollo, investigación e ingeniería nuclear, la interrupción de Atucha II, paralizó prácticamente al sector, por lo que hoy no es relevante. Solo la decisión y el tesón de unas pocas empresas (INVAP, FAE-COUNAR), mantiene vivas sus reservas tecnológicas.

- **Minería.** Si bien la minería extractiva fue beneficiada con una ley que le garantiza estabilidad fiscal por 30 años, no se produjo un derrame significativo hacia los productores de equipamiento e insumos, que además fueron perjudicados por la licenciosa política de excepción arancelaria aplicada al sector.

- **Máquinas viales.** Era un sector pujante y fue destruido en un 80%, por efecto de las importaciones subsidiadas en todas sus variantes. Su recuperación a partir del nuevo esquema cambiario, solamente podrá concretarse si la política industrial y cambiaria promete estabilidad a largo plazo.

- **Máquina agrícola.** Gracias a la recuperación de la actividad de su principal cliente -por la modificación cambiaria-, el sector se recupera sostenidamente.

- **Otras industrias que, a partir del for-**

talecimiento de las mencionadas anteriormente, reciben los impulsos de desarrollo necesarios, para reemplazar importaciones de sus respectivas áreas.

De esta enumeración, podemos reconocer cuáles son los sectores que están más al alcance de nuestras manos y cuáles deben ser las políticas para revertir la situación laboral actual: la industria metal-mecánica en general y la automotriz y sus vinculadas en particular.

Ello es así, porque adicionalmente de ser un sector que requiere de otros subsectores -con el consiguiente efecto multiplicador horizontal y vertical-, tiene una particularidad que muchas otras ramas de la industria nacional no ostentan: el **mercado interno**.

Todos los países con tradición industrial -la Argentina la tiene desde fines de la década del '40 o antes si nos remitimos a los preclaros conceptos de Juan B. Alberdi-, comenzaron a exportar a partir de un fuerte y consolidado mercado interno. Si nosotros logramos producir el 100% de los vehículos en el país, se fortalecerá a los demás sectores, tanto productivos, como tecnológicos, como ser: máquinas- herramienta, equipos, instalaciones y servicios conexos. A partir de allí, podremos pensar en exportar, pero mientras tanto se habrán creado las fuentes de trabajo necesarias para mejorar la situación social.

El sobredimensionamiento de la oferta productiva nacional de ensamble, más el costo de administrar a más de 300 modelos diferentes de automóviles, representa un despilfarro de recursos inadmisibles para la economía de los argentinos. Ello es particularmente visible en los 25.000 millones de dólares de déficit en la balanza comercial de vehículos y partes de los últimos 12 años.

El **desmantelamiento de la industria nacional** produjo y produce un círculo vicioso, cuyos resultados están a la vista: los expulsados de la industria manufacturera no encuentran trabajo adecuado a sus habilidades, no tienen ingresos genuinos, no pueden participar de un mercado de consumo. No comprarán autos ni tantos otros productos industriales, porque no podrán pagarlos, por baratos que sean.

Basar el consumo solamente en el poder de compra de los sectores vinculados a los productos no transables o servicios en general, es una política que no le resuelve el problema al resto de la sociedad demandante de fuentes de trabajo.

El libremercado, sobre el cual se construyó en la Argentina la política auto-

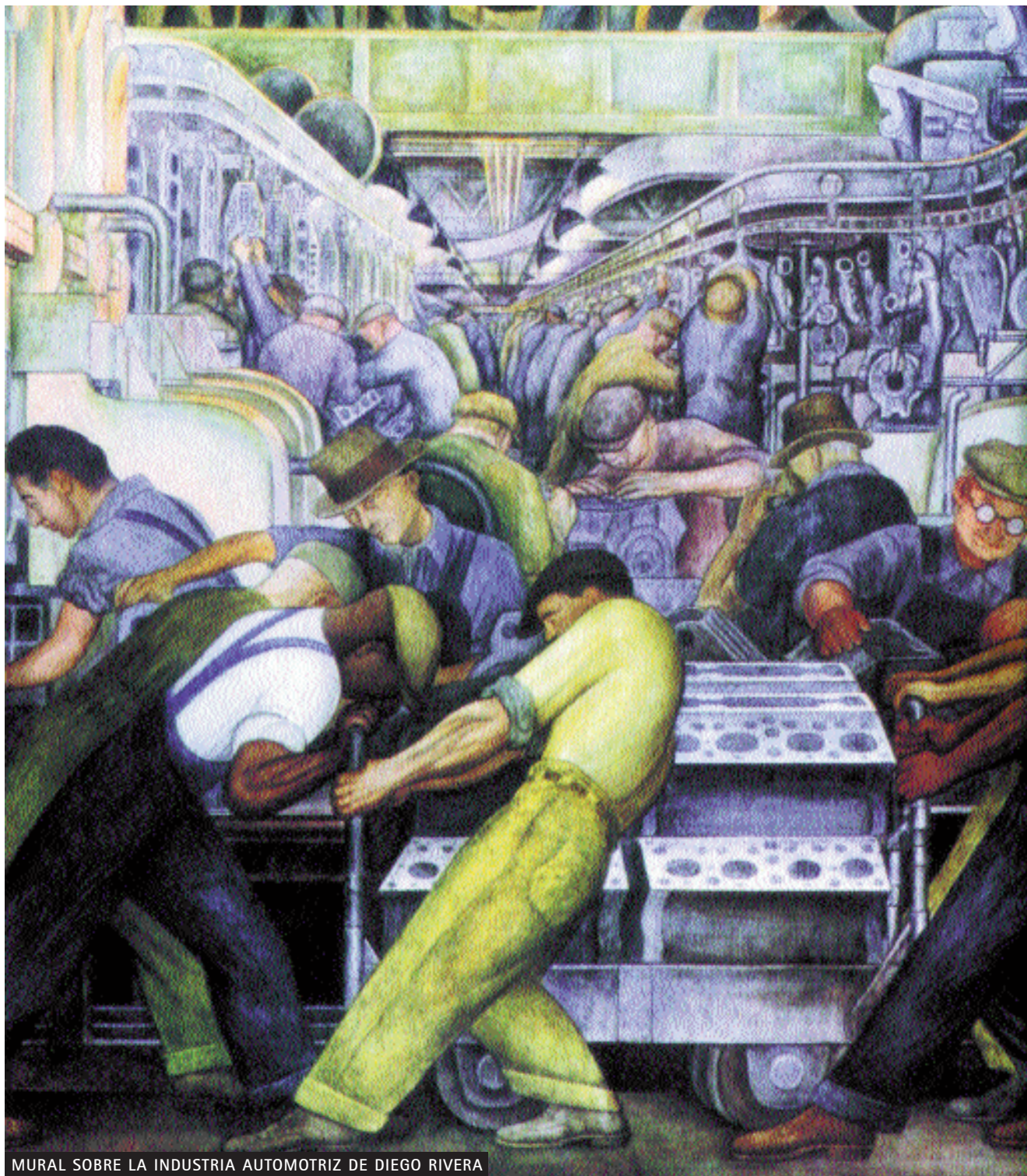
motriz actual, nos llevó a tener 10, o más terminales automotrices, a diferencia de Australia que alberga a cuatro, para un mercado de 350.000 unidades en el año 2000. Además las terminales radicadas en nuestro país sufren la paradoja de ser el sector más protegido de la Industria Nacional (35% de arancel de importación), ingresando autopartes al 2% de arancel y acusando a la vez pérdidas de centenas de

millones de pesos, porque ninguna de ellas tiene volúmenes de "fabricación" suficiente para producir rentablemente.

Ello nos permite afirmar que la política automotriz, es decir el diseño y control del plan estratégico de largo plazo, no puede estar en manos de los actores económicos involucrados en ella, sino en manos del Estado Nacional, quien en definitiva deberá cargar con las consecuencias de lo que suceda en

materia laboral y social, si la política fracasa.

Creo que las soluciones están a nuestro alcance, así como que hay consenso en la necesidad de reestablecer el tejido industrial, para recrear las fuentes de empleo que darán ingresos genuinos a nuestros trabajadores. La industria manufacturera en general y la metalmecánica, como la automotriz, en particular son la llave y el Estado Nacional tiene las herramientas para operarla. n



MURAL SOBRE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE DIEGO RIVERA