



COMUNICADO

QUE LA EMERGENCIA NO OCULTE LA DECADENCIA

13 de julio de 2020.

La Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes insta a la cadena de valor automotriz y a las autoridades a que tomemos cabal conciencia de la **gravedad** en la que se encuentra el sector automotor de nuestro país, en particular el sector autopartista.

En los últimos días han trascendido casos de empresas proveedoras que han decidido **cesar total o parcialmente las actividades industriales** en la Argentina. Nos preocupa sobremanera que se interprete que ello es el mero resultado de la coyuntura generada por la pandemia del Covid-19. Cerrar actividades fabriles en el sector automotor requiere procesos de decisión que llevan muchos meses, y a veces años.

Entre el año 2009 y la actualidad, **han cerrado actividades productivas unas 47 empresas de la actividad autopartista, 17 de ellas en 2019 y lo que va de 2020**. Adjuntamos dicho listado.

Existen **múltiples factores** que han sido determinantes en la generación de este proceso de cierres:

- La **falta de estímulos y la inseguridad jurídica** producida por el permanente cambio de las reglas de juego **desincentivan los proyectos de inversión** que se requieren para mantener una industria automotriz estructuralmente sólida y sustentable. Hay sobrados ejemplos de cambios normativos frecuentes e intempestivos en materia laboral, tributaria y financiera; como así también la inexistencia de una justicia que actúe de manera ágil, efectiva y sin interferencias.
- Altísima presión impositiva sobre etapas de producción en los tres niveles de gobierno. Por ejemplo, **Ingresos Brutos grava autopartes locales y no lo hace con las importadas**.
- Derechos de exportación que **desincentivan** ventas externas de alto valor agregado local y que excluyen de su base imponible las autopartes importadas. Reintegros que no se condicen con la realidad de la presión tributaria.
- Normas laborales **rígidas** y generadoras sistemáticas de **contingencias judiciales**. Costos laborales no salariales que perjudican tanto a empresas como a los equipos de trabajo.
- **Convenios laborales arcaicos** que en muchos casos datan de 1975 y dificultan trabajar de manera acorde a la productividad demandada por la actividad automotriz.
- **Protección arancelaria efectiva negativa**. El arancel promedio ponderado para las autopartes es del 6/7% mientras que para las materias primas es del 10/12% y para los moldes y matrices necesarios para los procesos de localización es del 35/28/14%. Ello incita muy claramente a importar las autopartes.

- **Escaso poder de influencia** local sobre los procesos de decisión de las casas matrices sobre inversiones en un contexto de **alta capacidad ociosa en la región**.
- **Abuso de posición dominante** en el caso de algunos clientes. Muestra de ello, durante 2019 se solicitó a la Comisión de Defensa de la Competencia que iniciara una investigación al respecto en el caso de Renault y su relacionamiento con proveedores.
- El alto riesgo, parte por los vaivenes macroeconómicos y parte por la microeconomía de los proyectos en Argentina; y las relaciones comerciales cliente-proveedor, hace que la **tasa de descuento para la evaluación de los proyectos de inversión sea entre un 40 y 70% superior en comparación con México y Brasil**.
- Dificultad de **acceso a la información técnica** por parte del mercado de reposición independiente que genera mayores importaciones. En la Unión Europea es obligatorio la igualdad de acceso a toda la información con respecto al uso de un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo.
- **Escasa credibilidad** sobre mecanismos de política sectorial provocada por cambios en las reglas de juego cada vez que alguna empresa incumple, como fue el caso del Flex automotriz con Brasil.
- Avance de acuerdos de **libre comercio automotor** (Brasil, UE) y con **reglas de origen insignificantes**, sin que se haya siquiera empezado un trabajo profundo para mejorar la competitividad; ni la sistémica país, ni dentro del sector.

Estos factores generan pérdida de producción, empleo, inversiones, menos exportaciones, más importaciones y un mayor desequilibrio comercial.

Sin tener en cuenta los efectos de la pandemia, desde 2011 a diciembre de 2019 se perdieron **15 mil empleos** directos en el autopartismo, cayendo todos los años con respecto al año anterior.

Si bien es un indicador agregado que no refiere al nivel de integración local, el ratio **importaciones de autopartes por vehículo producido pasó de 13.000 u\$s en 2009 a 18.500 u\$s en 2019**. En los **últimos 10 años el déficit autopartista osciló entre 4 mil y los 8 mil millones de u\$s**, dependiendo de la cantidad de vehículos producidos.

Las **exportaciones** de autopartes que eran 2.500 millones de dólares hace 10 años, cayeron a 1.500 en 2019, el **40% menos**.

Nuestro país necesita de manera urgente revertir la situación de **decadencia** por la que atraviesa nuestro sector. La única salida será a través el crecimiento del agregado de valor a través de la **inversión**, generando empleo y el aumento de la productividad que haga posible la mejora de ingresos.

Para dicho proceso de inversiones, resulta esencial el **abordaje integral** de las restricciones enunciadas de manera urgente.

No será viable insertarnos en las cadenas de valor de las **nuevas tecnologías y la electromovilidad** si persisten las mismas condiciones que nos llevaron a la situación actual.

Debemos atender las circunstancias de la emergencia. Pero **no debemos perder de vista las verdaderas causas que han llevado al actual proceso de decadencia de la actividad automotriz de la última década**.

Cierre de actividades industriales en cadena autopartista de Argentina		
Empresa	Producto	Fecha
MAHLE	Aros de pistón	abr-09
AUTOLIV	Cinturones de seguridad	may-09
ROULUNDS CODAN	Sist. Combustible	2012
PILOT	Sist. Combustible	ene-12
PRESTOLITE INDIEL	Alternadores y motores de arranque	abr-12
MECCA CASTELAR	Piezas aluminio	abr-12
ARGELITE	Piezas aluminio	abr-13
BENTELER	Ejes	2013
LABORATORIOS FUNKEN	Parlantes	feb-14
VISTEON	Climatización	2015
DELPHI. Venta part.accionaria en Famar Fuegoína	Electrónica	2015
MA AUTOMOTIVE	Estampados	2015
RAR	Mecanizados y piezas de aluminio	2015
TRICO	Motores limpiaparabrisas	2015
DELPHI. Venta a grupo local	Mazos de cables	feb-15
INYLBRA	Alfombras	may-15
VALEO	Embragues	jul-15
KONVEKTA	Climatización	nov-15
PARANÁ METAL	Piezas de fundición	dic-15
PUNCH	Ejes	dic-15
JOHNSON CONTROLS	Asientos	ene-16
SODECIA	Estampados, soldadura	may-16
PLASCAR	Plásticos	oct-16
HUTCHINSON	Tubos de caucho y soportes motor	jun-17
R.STOCKL	Estampados, inyección plástica	sep-17
HISTAP	Estampados	oct-17
ITEC	Mazos de cables	nov-17
MEFRO WHEELS	Ruedas de acero	mar-18
AIRCA	Estampados	ago-18
METALÚRGICA TANDIL	Fundición	oct-18
DEUTZ	Motores pesados	ene-19
FAURECIA. Venta a grupo local	Piezas plásticas	ene-19
METALPAR	Carrocera	feb-19
FIAT CHRYSLER AUTOMOBILE (FCA)	Cajas de cambio	mar-19
INDUSTRIAS VIAURO	Piezas metálicas	may-19
BREMBO	Mecanizados	jun-19
DINO MATTIOLI	Rótulas y extremos M.Reposición	ago-19
RANBAT (Arcynur)	Baterías	ago-19
AETHRA	Ensamblado, soldadura	ago-19
3M	Prod.químicos	ago-19

MWM INTERNATIONAL	Motores/Piezas motor	sep-19
ZANELLA	Motocicletas	dic-19
VOLKSWAGEN-FORD	Cancelación Proyecto Cyclone (Pickups)	abr-20
PPG	Pinturas	may-20
HONDA	Planta de vehículos automotores	may-20
AXALTA	Pinturas	jun-20
SAINT GOBAIN	Vidrios	jul-20
BASF	Pinturas (div.automotriz)	jun-21
Fuente: AFAC en base a relevamientos propios.		



ASOCIACIÓN DE FÁBRICAS ARGENTINAS DE COMPONENTES

Viamonte 1167 - 5º Piso - (C1053ABW) Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina
 (54-11) 4375-0516 afac@afac.org.ar www.afac.org.ar