



TOGETHER
for a sustainable future

OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50th anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



TOGETHER
for a sustainable future

DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

CONTACT

Please contact publications@unido.org for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at www.unido.org



D03.024



Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial

Distr. LIMITADA

ID/WG.76/9

30 noviembre 1970

Original: ESPAÑOL

Reunión del Grupo de Trabajo sobre economías
de escala en la industria automotriz latinoamericana^{1/}

Santiago (Chile), 21-30 septiembre 1970

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA ARGENTINA^{2/}

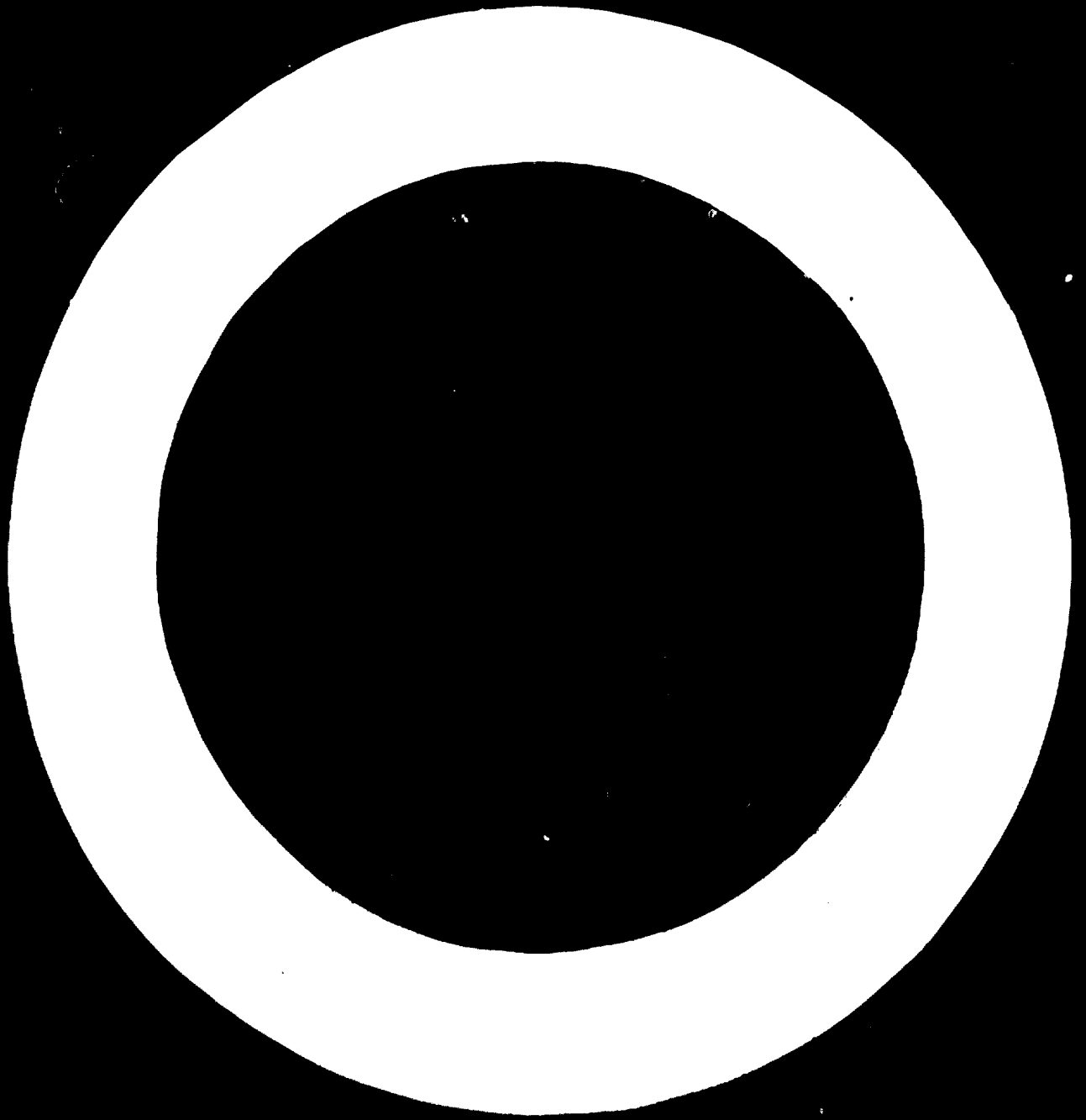
preparado por

Ernesto J. Parellada

^{1/} Copatrocinada por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la ONUDI.

^{2/} Las opiniones expresadas en este documento son las del autor y no reflejan necesariamente las de la Secretaría de la ONUDI.
El presente documento no ha sido editado por la Secretaría de la ONUDI.

We regret that some of the pages in the microfiche copy of this report may not be up to the proper legibility standards, even though the best possible copy was used for preparing the master fiche.



INDICE

	<u>Página</u>
I. INDUSTRIA TERMINAL	1
DESCRIPCION SECTORIAL	1
Parte A	1
1. Definición del sector	1
2. Magnitud y crecimiento del sector	7
3. Análisis del mercado	13
4. Estructura industrial del sector	20
5. Abastecimiento del sector en materias primas y otros insumos	35
6. Vinculación financiera y técnica de la industria nacional con firmas extrazonales	39
7. Comercio regional e internacional	41
8. Actividad gremial y mecanismos institucionales de cooperación gubernamental	45
9. Programas de inversión	48
Parte B	50
1. Nivel de los precios de venta de la producción nacional de automotores	50
2. Nivel de salarios y prestaciones patronales de seguro social	57
3. Costos de inversión	68
4. Nivel de impuestos indirectos	69
II. INDUSTRIA FABRICANTE DE PARTES Y PIEZAS	75
Advertencia preliminar	75
DESCRIPCION SECTORIAL	76
Parte A	76
1. Definición del sector	76
2. Magnitud y crecimiento del sector	82
3. Análisis del mercado de autopiezas	89
4. Estructura industrial del sector	92
5. Abastecimiento del sector en materias primas y otros insumos	102
6. Vinculación financiera y técnica de la industria nacional con firmas extrazonales	104
7. Comercio regional e internacional	109
8. Actividad gremial y mecanismos institucionales de cooperación gubernamental	114
9. Programas de Inversión	117

/Parte B

	<u>Página</u>
Parte B	118
1. Nivel de los precios de venta de la producción nacional de autopiezas	118
2. Nivel de salarios y prestaciones patronales de seguro social	120
3. Costos de inversión	123
4. Nivel de impuestos indirectos	124
DESCRIPCION DE LAS PRINCIPALES RAMAS INDUSTRIALES ESPECIALIZADAS DEL SECTOR	127
Parte A	127
1. Rama metalúrgica	127
2. Partes eléctricas	132
3. Partes y accesorios de caucho	136
4. Partes y accesorios de plástico	138
5. Cristales	139
6. Algunas informaciones globales sobre la rama de partes no metálicas	141
Parte B	142
1. Desarrollo técnico y normalización de los productos	142
2. Distribución y Transporte	149
3. Nivel de los precios de venta de las autopiezas fabricadas por el ramo	150
4. Nivel de los precios de compra de los principales insumos	153
III. ASPECTOS INSTITUCIONALES	157
1. El régimen promocional de la industria automotriz	157
2. Los instrumentos promocionales	160
3. Características del régimen promocional	171
4. Evaluación de los resultados alcanzados	175
5. El régimen de intercambio de la industria automotriz con los países integrantes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC)	182

INDUSTRIA TERMINAL

DESCRIPCION SECTORIAL

Parte A

1. Definición del sector1.1 Caracterización del sector

El sector terminal de la industria automotriz se encuentra integrado por diez empresas que fabrican automóviles de pasajeros, vehículos utilitarios y de carga. De todas ellas, tres producen exclusivamente vehículos de esta última categoría; las restantes fabrican simultáneamente automóviles de pasajeros y vehículos de carga.

Empresas	A	R	PU	J	F	CO
1. Citroen Argentina S.A.	x				x	
2. Chrysler Févre Argentina S.A.	x		x			x
3. Deca S.A.I.C.						x
4. Fiat Concord S.A.	x	x	x			x
5. Ford Motor Argentina S.A.	x	x	x			x
6. General Motors Argentina S.A.	x		x			x
7. I.M.E. Industria Mecánica del Estado			x			
8. IKA-Renault S.A.	x	x	x	x	x	
9. Mercedes Benz Argentina S.A.						x
10. SAFRAR	x		x			

Fuente: Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior.

- A. Automóviles.
- R. Rurales y station-wagon.
- PU. Pick-ups.
- J. Jeeps.
- F. Furgones.
- CO. Camiones y ómnibus.

De las diez empresas incluidas en el cuadro precedente, siete pueden considerarse exclusivamente dedicadas a la producción de vehículos automotores, aún cuando algunas de ellas están autorizadas para fabricar motores a explosión para otros destinos. Las tres restantes (números 3, 4 y 7 del cuadro precedente) desarrollan simultáneamente la fabricación de otros productos de la industria mecánica (tractores, material ferroviario, grandes motores diesel, aviones). De ellas, Fiat Concord Argentina S.A. constituye un complejo integrado por plantas separadas físicamente, de las que se vinculan con el sector la de automotores y la de tractores, ya que en esta última se producen los chasis de camiones pesados y ómnibus; Decal I.C.S.A. fabrica camiones y ómnibus en su planta de tractores o I.M.E., finalmente, produce una pick-up con motor diesel, de diseño propio, como actividad adicional en su planta para la producción de material aeronáutico. En Fiat Concord Argentina S.A. la fabricación de automotores constituye la actividad más relevante del complejo; en las otras dos, por el contrario, esta fabricación es de menor importancia relativa que las demás actividades industriales desarrolladas.

Desde que se inició el régimen de promoción, en 1959, las empresas acogidas al mismo (tanto las que subsisten actualmente como las que cesaron en su actividad) han producido casi un centenar de modelos de automóviles de pasajeros y más de setenta de vehículos comerciales de carga, cuyo detalle incluye distintas cilindradas en automóviles y variada capacidad de carga en los comerciales.

Al 31 de diciembre de 1969 y según las estadísticas de producción por empresa y modelo, el total de estos últimos en automóviles de pasajeros ascendía a cincuenta y uno e igual número en vehículos de carga.

Teniendo en cuenta la cantidad de empresas del sector, el promedio resultante es de alrededor de diez modelos, cinco de pasajeros y cinco de carga, por empresa en actividad, lo que se considera excesivo.

/1.2 Integración

1.2 Integración vertical

El régimen de promoción se abstuvo de establecer bases rígidas y/o comunes para la política a seguir en cuanto a la progresiva integración con partes o elementos fabricados localmente, por lo que las empresas terminales pudieron elegir libremente tanto el orden en que los distintos componentes iban a ser nacionalizados como la manera de hacerlo (en planta propia o recurriendo a terceros). La libertad de elección creó en el inicio una cierta anarquía en el proceso de desarrollo, aunque aquella tuvo su explicación en las dudas que existían acerca de la disponibilidad de ahorro nacional en magnitudes suficientes como para acompañar, con un ritmo de inversiones adecuados, un proceso de gran dinamismo como el de la industria automotriz.

Las empresas terminales comenzaron la fabricación con la incorporación de elementos sencillos o disponibles en el país, tales como accesorios, tapicería, neumáticos, etc. Luego algunas de ellas comenzaron a acentuar los porcentajes de nacionalización con piezas estampadas, aunque las más recurrieron al mecanizado. El hecho de que no son comunes los procesos que las distintas empresas decidieron reservar para desarrollarlos en su propia planta, hace que algunas de éstas mantengan a la fecha la fabricación de piezas o conjuntos para cuya provisión otras recurren a la industria fabricante de autocomponentes.

Las mismas circunstancias apuntadas acerca de la disponibilidad de capitales se tradujo en inversiones importantes que efectuaron algunas de las empresas terminales en fábricas de autocomponentes o de insumos importantes de la industria terminal. Tal el caso, por ejemplo, de fundición ferrosa, matricería, ejes, etc. No obstante, como en todos los casos operan como firmas independientes, proveen a otras fábricas y se trata de personas jurídicas distintas de las titulares de empresas terminales, se ha optado por no considerarlas parte integrante de la fábrica de automotores que ejerce su control.

Las plantas terminales son de tamaño diferente y el grado de verticalización varía de unas a otras, conforme a la política particular seguida por cada una de ellas. También influye el hecho de que algunas de las

/empresas, cuando

empresas, cuando se sancionó el régimen especial de 1959, se encontraban ya instaladas en el país y habían efectuado importantes inversiones conforme a programas de fabricación de automotores y/u otros bienes que apuntaban a una mayor autarquía de las plantas respectivas. La verticalización, por último, también puede ser distinta según el tipo de vehículo fabricado.

No hay información disponible acerca del grado de verticalización de cada una de las empresas terminales; no obstante, Citroën Argentina S.A. se menciona generalmente como la planta menos verticalizada y Fiat Concord S.A. e IKA-Renault S.A. entre las que desarrollan en planta propia la mayor cantidad de procesos.

Todas las empresas han instalado líneas de estampado y ensamble de carrocerías, mecanizado y montaje del motor (salvo el caso de I.M.E., que no lo fabrica y los motores diesel que utilizan Chrysler, Ford y General Motors, que los compran a terceros), pintura, tapizado y montaje final. Algunas de ellas tienen el mecanizado y montaje de conjuntos o subconjuntos, en forma total o parcial. Dos de las empresas tienen sus propias secciones de forja, pero operan como sectores independientes, bien sea abasteciendo la totalidad de la demanda del complejo o trabajando para terceros. Ninguna de las empresas posee en planta propia instalaciones para fundición ferrosa.

No obstante, la provisión por parte de la industria de autocomponentes alcanza cifras muy importantes e incluye elementos de alta tecnología (cajas de velocidad, motores diesel, etc.).

El siguiente cuadro ilustra acerca de la importancia cuantitativa de tales suministros y aún cuando está referido a cifras del año 1967, es indicativo de sectores proveedores e importancia relativa de cada uno de ellos dentro del total.

/TOTAL DE

TOTAL DE COMPRAS A LA INDUSTRIA DE AUTOCOMPONENTES,
DESTINADAS A LA PRODUCCION AUTOMOTRIZ DEL
PERIODO 1-X-1966 - 30-IX-1967

Especialidad	Total (en millones de m\$ ⁿ)	Porcentaje sobre el total
Fundición	9 480	9.97
Forja	2 862	3.01
Estampado	15 558	16.35
Mecanizado	15 573	16.37
Bulonería	2 270	2.39
Eléctricos	10 379	10.91
Neumáticos	8 592	9.03
Goma	3 867	4.06
Plásticos	1 471	1.55
Textiles	1 539	1.61
Cristales	2 351	2.47
Tapicería	4 108	4.32
Químicos y pintura	2 220	2.33
Otros g/	14 860	15.62
Total	95 130	100.00

fuente: ADEFA.

g/ Incluye 9 734 millones de pesos moneda nacional de conjuntos mayores y 504 millones de conjuntos menores.

Otra forma de apreciar el grado de verticalización del sector es determinar la importancia relativa que dentro del total de cada unidad fabricada tienen las partes, conjuntos y subconjuntos adquiridos a la industria de autocomponentes. Para ello, se ha tomado como base el costo porcentual de un "automotor promedio" y sus correspondientes aperturas, formalado empíricamente por el Grupo de Trabajo que preparó un estudio sobre "Los factores que distorsionan la formación de los costos en la industria automotriz argentina",^h cuyo resumen se publicara bajo el

^h Estudio patrocinado por ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores), CIA (Cámara de la Industria Automotriz), APCDIAT (Asociación de Fabricantes de Conjuntos Importantes para la Mecanización del Agro y del Transporte), APAREI (Asociación de Fábricas Argentinas de Motores a Combustión Interna), ACARA (Asociación de Concesionarios de Automotores de La República Argentina) y OCA (Cámara del Comercio Automotor).

/título de

título de "La industria automotriz argentina - Informe económico 1969". Según se aclara en dicho estudio al informar sobre la metodología seguida, el costo porcentual determinado empíricamente fue sometido a consideración de las empresas terminales, quienes aceptaron que el mismo no presentaba un desvío mayor de un 10 % sobre cada estructura de costo en particular, vigente a la fecha del estudio.

De conformidad con ello, la estructura del precio de venta del automotor promedio argentino sería la siguiente:

<u>Material directo nacional</u>		39.48 %
Partes terminadas	38.16 %	
Materias primas	<u>1.32 %</u>	
<u>Material directo importado</u>		8.46 %
Partes terminadas	3.88 %	
Materias primas	<u>4.58 %</u>	
<u>Mano de obra directa</u>		6.59 %
<u>Gastos generales de fábrica</u>		11.47 %
<u>Gastos de comercialización</u>		25.69 %
Margen bruto del concesionario	15.84 %	
Comercialización, impuestos, propaganda, gastos financieros	<u>9.85 %</u>	
<u>Gastos de administración</u>		2.31 %
<u>Utilidad</u>		<u>6.00 %</u>
		<u>100.00 %</u>

Transferidos dichos porcentajes al costo de producción, mediante la eliminación de los rubros correspondientes a "Margen bruto del concesionario" y "Utilidad", la participación relativa de los autocomponentes adquiridos localmente se elevaría a más del 49 % de aquel costo.

Esta magnitud coincide aproximadamente con la determinada por el sector oficial en los estudios realizados para definir los objetivos del futuro régimen para la industria, en los que se llega a la conclusión de que las partes o conjuntos proveídos por la industria de autocomponentes representan alrededor del 46 % del costo de producción. (La situación actual y perspectiva del mercado de automóviles en la República Argentina, Dirección Nacional de Estudios Industriales de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior, 1969).

Los porcentajes indicados dan una idea clara de la importancia de los suministros de la industria de autocomponentes en la fabricación de automotores.

2. Magnitud y crecimiento del sector

2.1 Número de empresas

Con anterioridad a 1959, fecha en que se puso en vigencia el Decreto N° 3693/59, que estableció las condiciones a las que debían ajustarse las empresas terminales y sus respectivos programas de fabricación, operaban en el país dos empresas nacionales: Autoar S.A. e I.M.E. (para esa fecha D.I.N.F.I.A.) y dos extranjeras, Mercedes Benz Argentina S.A. e Industrias Kaiser Argentina S.A. (hoy IKA-Renault), que producían automóviles y vehículos de carga. Hasta 1957 la producción alcanzó aproximadamente a 7 000 unidades anuales, pasando en ese año a 15 635, 27 834 en 1958 y 32 953 en 1959, cifras estas últimas influidas sobre todo por la actividad industrial de la empresa citada en último término.

En 1959 y como consecuencia del decreto arriba mencionado, se autorizaron propuestas para la instalación de 24 plantas industriales, cuya producción programada ascendió a casi 980 000 unidades para el quinquenio 1960/64.

El reajuste de las condiciones generales del régimen, introducido por el Decreto N° 6567/61, exigió entre otros aspectos un monto mínimo de inversiones y una planificación de las que se realizarían a lo largo del quinquenio, demostrando la factibilidad de alcanzar los porcentajes de integración nacional exigidos. En virtud del mayor rigor de las nuevas disposiciones, sólo 16 de las 24 empresas autorizadas pudieron ajustarse a sus condiciones.

En 1964, al cumplirse los primeros cinco años del régimen, 12 empresas terminales subsistían en el sector. Contingencias comerciales o la absorción de alguna de ellas por otras fábricas de automotores redujeron finalmente aquel número a 9, quedando definitivamente fijado en 10 como resultado de la incorporación al sector de Deca I.C.S.A. en el campo de los chasis para ómnibus y camiones pesados, aunque con un régimen de promoción especial, distinto del originado por el Decreto N° 3693/59.

/La número

La nómina de empresas y las características generales de su producción se consignan seguidamente:

- 1) Citröen Argentina S.A.: Ha concentrado su producción en vehículos pequeños, de cilindrada inferior a los 850 centímetros cúbicos, en sus variantes de automóviles y furgón.
- 2) Chrysler Fevre Argentina S.A.: Dedicada a la fabricación de automóviles, pick-ups y camiones. Los primeros, de cilindrada superior a los 2 500 centímetros cúbicos; los segundos con una capacidad de carga que llega hasta los 8 000 kilogramos.
- 3) Deca I.C.S.A.: Recientemente incorporada al sector, produce exclusivamente camiones pesados, de más de 10 000 kilogramos de carga y chasis para ómnibus de larga distancia.
- 4) Fiat Concord S.A.I.C.: Fabrica automóviles, básicamente en las franjas de hasta 850 centímetros cúbicos y de 1 401 a 2 500 centímetros cúbicos de cilindrada, incluyéndose en esta última una versión "station wagon". Desarrolla también un vehículo de carga liviano (pick-up) y recientemente ha sido autorizada, conjuntamente con Deca I.C.S.A., para iniciar la fabricación de chasis de ómnibus y camiones pesados (de más de 10 000 kilogramos de capacidad de carga).
- 5) Ford Motor Argentina S.A.: Fabrica automóviles de más de 2 500 centímetros cúbicos (Falcon y Fairlane) y vehículos de carga de hasta 8 000 kilogramos de capacidad de carga (pick-ups y camiones).
- 6) General Motors Argentina S.A.: Fabrica automóviles de más de 2 500 centímetros cúbicos de cilindrada y vehículos de carga con una capacidad de hasta 8 000 kilogramos (pick-ups y camiones).
- 7) I.I.F.: Fabrica una pick-up, de diseño propio, equipada con motor diesel (adquirido a terceros).
- 8) IFA-Renault S.A.I.C. y F.: Es la empresa que registra la producción más diversificada: produce automóviles en la gama de hasta 850 centímetros cúbicos de cilindrada (Renault) y de más de 2 500 (Rambler-Torino); los vehículos utilitarios y/o carga (jeeps, estancieras, furgones, pick-ups), son todos livianos, de hasta 2 000 kilogramos de capacidad de carga.

/9) Mercedes Benz

- 9) Mercedes Benz Argentina S.A.: Produce exclusivamente vehículos de carga y dentro de ellos camiones relativamente pesados (entre 4 000 y 8 000 kilogramos de capacidad de carga) y chasis para colectivos. Es la primera empresa extranjera incorporada al sector, con anterioridad a la fecha de sanción del Decreto Nº 3693/59.
- 10) S.A.F.R.A.R.: Fabrica automóviles de pasajeros en la franja de 1 401 a 2 500 centímetros cúbicos y una versión pick-up. Inició su fabricación con el Peugeot 403, que luego sustituyó por el 404. Recientemente ha lanzado al mercado el modelo 504.

2.2 Valor de la producción

El año 1960 es el primer año del régimen del Decreto Nº 3693/59, ya que sancionado éste en 1959 fue aquél el primero del programa de cinco años previsto para los planes de fabricación.

El número de unidades producidas en el decenio y su valor a precios de público en pesos moneda nacional, es el siguiente:

<u>Años</u>	<u>Número de unidades</u>	<u>Valor (millones de \$n)</u>
1960	89 388	33 454
1961	136 188	53 927
1962	129 880	64 281
1963	104 899	62 313
1964	166 483	114 688
1965	194 536	181 846
1966	179 453	203 657
1967	175 318	256 594
1968	180 976	278 250
1969	218 590	355 717

Durante los años 1960/61 se operó a plena capacidad, como consecuencia de una demanda acumulada que en un comienzo aceleró todo el proceso. Esta circunstancia, unida a la coyuntura que caracterizó al año 1963, explican la evolución experimentada en el número de unidades producidas en dichos años. A principios de 1964 se puso en ejecución un programa de corto plazo destinado a atenuar los efectos regresivos de la política económica precedente, fomentando la expansión de la demanda y elevando los salarios.

No obstante, el fracaso en contener la inflación dio lugar, en 1966, a una nueva situación de estancamiento que se prolongó durante ese año y el inmediato subsecuente.

/2.3 Valor

2.3 Valor agregado

En el capítulo anterior (punto 1.2) se ha hecho referencia a la integración porcentual del precio de un vehículo promedio, determinado en la forma allí detallada. De conformidad con dichos porcentajes, referidos al costo de producción, los autocomponentes que aún se importan y los que se adquieren localmente, sumados a las materias primas de ambos orígenes, totalizan en cifras redondas el 61 % de aquel costo, correspondiéndole el 39 % restante al valor agregado por la empresa terminal, que incluye la mano de obra directa (8.43 %), los gastos generales de fabricación (14.68 %), los gastos de comercialización (12.60 %) y los de administración (2.96 %).

Lo expresado puede visualizarse con mayor claridad en el cuadro siguiente:

ESTRUCTURA DEL COSTO DE PRODUCCION DE UN VEHICULO TIPO DE LOS FABRICADOS LOCALMENTE

<u>Materiales nacionales</u>		50.52 %	
Partes terminadas	48.83 %		
Materias primas	<u>1.69 %</u>		
<u>Materiales importados</u>		10.81 %	
Partes terminadas	4.96 %		
Materias primas	<u>5.85 %</u>		
<u>Total materiales</u>			61.33 %
<u>Mano de obra directa</u>		8.43 %	
<u>Gastos generales fabricación</u>		14.68 %	
<u>Gastos de comercialización</u>		12.60 %	
<u>Gastos de administración</u>		<u>2.96 %</u>	
<u>Total valor agregado</u>			<u>38.67 %</u>
			<u>100.00 %</u>

2.4 Número de personas ocupadas

De conformidad con las estadísticas que publica la Asociación de Fábricas Argentinas de Automotores (ADEFA) el personal ocupado y las horas obrero trabajadas en el último decenio han evolucionado así:

/Años

<u>Años</u>	<u>Personal ocupado</u>	<u>Horas obrero trabajadas (miles)</u>
1960	17 500	20 900
1961	24 400	31 000
1962	25 500	36 000
1963	28 200	30 800
1964	33 493	42 278
1965	36 710	47 099
1966	39 500	48 259
1967	34 528	42 882
1968	35 295	44 247
1969	40 349	51 993

En general, puede aceptarse que alrededor del 35 % del total de personal revista en la categoría de empleado (directivo, profesional, técnico y administrativo) y el 65 % en la de obreros. De estos últimos, las tres quintas partes son obreros con especialización (supervisores, capataces, oficiales y medio oficiales) y el remanente peones, aprendices, serenos, choferes, etc.

2.5 Inversiones en activos fijos

<u>Años</u>	<u>Millones de m\$n. l/</u>	<u>Acumuladas (millones de m\$n)</u>
1960	4 200	-
1961	5 600	9 800
1962	11 000	20 800
1963	9 000	29 800
1964	4 874	34 674
1965	5 584	40 258
1966	8 778	49 036
1967	9 494	58 530
1968	11 826	70 356
1969	24 595	94 951

Puede observarse en el cuadro precedente cómo las crecientes exigencias de la nacionalización acentúan el ritmo de las inversiones en 1962 y 1963, las que habilitaron a las empresas para operar en 1964 con sólo un 10 % de partes e elementos importados.

✓ Recos corrientes de cada año.

/En general,

En general, el equipamiento es moderno, tratándose en su gran mayoría de equipos y máquinas con una antigüedad inferior a 10 años. De un relevamiento efectuado por las empresas terminales surge la siguiente clasificación porcentual de los equipos de cada sector del conjunto de las empresas en función de su antigüedad.

<u>Sectores</u>	<u>Hasta 10 años</u>	<u>De 10 a 20</u>	<u>Más de 20</u>
Estampado	77.81	17.78	4.41
Ensamblado carrocería	92.66	7.34	-
Forjado	80.20	19.80	-
Mecanizado	61.62	26.07	12.31
Tratamiento térmico	82.05	17.95	-
Pintura	72.00	28.00	-
Montaje final	100.00	-	-

Datos a 1967.

2.6 Valor de compra de las materias primas adquiridas

Al tratar el tema de la verticalización de la industria terminal (punto 1.2) se ha señalado, al consignar la discriminación porcentual del precio de venta al público de un automotor "ideal" que constituiría el promedio de los que produce la industria terminal nacional, que el rubro "materias primas" representa el 6 % del precio de venta de la unidad, por lo que puede estimarse que globalmente las compras de materias primas de la industria terminal representaron durante el año 1969 un valor aproximado a los \$ 21 000 millones.

3. Análisis del mercado

3.1 Mercado interno

Las alternativas de la balanza de pagos nacional y la política económica influyeron marcadamente en las importaciones de automotores a partir de la finalización de la Segunda Guerra Mundial, las que se vieron así significativamente reducidas por la vigencia de licencias de importación o la imposición de altos niveles de recargos o aranceles.

Con la incorporación de la industria fabricante de automotores en el país, especialmente a partir de 1959, el abastecimiento del mercado recupera gradualmente su fluidez y a medida que se satisface una demanda largamente acumulada tienden a estabilizarse los índices de crecimiento del parque, sin perder por ello el carácter dinámico que es inseparable de esta industria.

Desde 1951, fecha en que por primera vez se incorporan al mercado automotores fabricados localmente, hasta el 31 de diciembre de 1969 el total de unidades producidas alcanzó a 1 671 926 unidades, de las cuales 1 120 000 corresponde a automóviles y el resto a vehículos de carga o comerciales, esto es, en una relación aproximada del 70 % para automóviles y el 30 % para vehículos comerciales. Esta proporción es la que surge también de las estadísticas de los últimos tres años.

Si bien desde 1951 se fabrican automotores en el país, recién a partir de la implantación del régimen promocional en 1959 la producción alcanza cifras significativas. En el cuadro siguiente, que registra la producción de automotores a partir de 1958, puede observarse la evolución de la fabricación nacional, tanto en total de unidades como en cada uno de los tipos de vehículos fabricados.

/AUTOMOTORES: PRODUCCION

AUTOMOTORES: PRODUCCION POR TIPO DE VEHICULO

Años	Automóviles	Rurales	Pick-ups	"Jeeps"	Furgones	Camiones y selectivos	Totales
1958	3 715	10 595	6 244	7 221	58	1	27 834
1959	6 746	11 544	8 145	5 361	319	897	32 952
1960	30 335	9 809	26 878	4 952	1 776	15 588	89 338
1961	71 993	6 281	29 258	3 297	2 153	23 206	136 188
1962	78 667	11 981	21 394	1 615	2 028	14 195	129 880
1963	68 111	7 227	18 795	1 365	959	8 442	104 899
1964	104 549	10 068	34 869	1 298	2 517	13 242	166 483
1965	119 782	13 952	41 119	1 352	1 496	16 835	194 536
1966	123 937	9 875	30 721	943	1 438	12 539	179 453
1967	124 987	6 451	30 441	452	1 207	12 180	175 318
1968	120 224	9 170	34 962	780	2 386	13 454	180 976
1969	147 512	6 373	42 156	441	3 574	18 534	218 590

Fuente: Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior.

Ya se ha señalado también la diversidad de modelos que se fabrican localmente, por lo que en el cuadro siguiente se ha agrupado la producción de los últimos tres años y el total acumulado entre 1959 y 1969 en función de la cilindrada del motor en los automóviles y la capacidad de carga en los vehículos comerciales.

/PRODUCCION DE

PRODUCCION DE AUTOMOVILES Y VEHICULOS COMERCIALES

(Por cilindrada y por capacidad de carga)

	1967	1968	1969	Acumulada 1959/69
1. Automóviles por cilindrada				
Hasta 850 cm ³	45 361	50 872	58 564	337 594
Desde 851 hasta 1 400 cm ³	2 750	1 058	776	56 091
Desde 1 401 hasta 2 500 cm ³	32 824	34 086	36 646	261 408
De más de 2 500 cm ³	50 094	43 378	57 899	294 074
Total	131 029	129 394	153 885	1 099 167
2. Comerciales por capacidad de carga				
Hasta 2 000 kgs	32 485	38 134	45 967	377 457
De 2 001 kgs a 4 000 kgs	1 119	1 357	1 627	13 712
De más de 4 000 kgs (1)	10 685	12 091	17 111	118 277
Total	44 289	51 582	64 705	509 446
(1) Con cabina (camiones)	8 877	9 741	14 408	96 560
Sin cabina (ómnibus y colectivos)	1 808	2 350	2 703	21 717
Total de más de 4 000 kgs	10 685	12 091	17 111	118 277

Fuente: ADEFA.

3.2 Producción nacional e importación

Tanto en automóviles de pasajeros como en vehículos de carga la demanda se satisface a la fecha, prácticamente, con la fabricación nacional. A partir de 1958, año en que las unidades importadas participan, tanto en automóviles como en vehículos comerciales con alrededor del 40 % del total, las relaciones porcentuales entre la producción nacional y la importación se reducen drásticamente en ambos tipos de vehículos. A partir de 1965, la participación de la importación es prácticamente nula en automóviles y oscila entre el 1 y el 2 % en los comerciales. Debe señalarse, no obstante, que la importación de automóviles fue suspendida con el régimen promocional, autorizándose la introducción sólo en casos muy excepcionales (diplomáticos, especiales para lisiados, etc.).

AUTOMOVILES *

(Producción nacional e importación)

Años	Producción nacional	Importación	Total	% Importación
1958	21 531	15 381	36 912	41.6
1959	23 651	6 190	29 841	20.7
1960	45 096	3 251	48 347	6.7
1961	81 571	2 876	84 447	3.4
1962	92 263	2 145	94 408	2.2
1963	76 703	863	77 566	1.1
1964	115 855	544	116 399	0.5
1965	135 086	503	135 589	-
1966	134 755	462	135 217	-
1967	131 490	460	131 950	-
1968	130 374	455	131 189	-
1969	154 326	382	154 708	-

* Incluye rurales y jeeps.

/AUTOMOTORES COMERCIALES

AUTOMOTORES COMERCIALES

(Producción nacional e importación)

Años	Producción nacional	Importación	Total	% Importación
1958	6 303	4 205	10 508	40.0
1959	9 301	825	10 126	8.0
1960	44 242	1 856	46 098	4.0
1961	54 617	2 071	56 688	3.7
1962	37 617	3 887	41 504	9.4
1963	28 196	823	29 019	2.9
1964	50 628	742	51 370	1.5
1965	59 450	604	60 054	1.0
1966	44 698	999	45 697	2.1
1967	43 828	1 442	45 270	3.1
1968	50 802	520	51 322	1.0
1969	64 264	697	64 961	1.0

Fuente: Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC).

3.3 Evolución del parque

Como consecuencia de lo expuesto, la evolución del parque pasa de relieve a partir de 1959 una tendencia ascendente y uniforme. Entre 1959 y 1969 en el parque de automóviles los incrementos porcentualmente más importantes se observan en los cuatro o cinco primeros años del régimen, manteniéndose en los últimos años en porcentajes apreciablemente inferiores a aquéllos.

En los vehículos comerciales, el ritmo de crecimiento es más lento, aunque también se observan los aumentos porcentualmente más importantes entre 1961 y 1964.

EVOLUCION DEL

EVOLUCION DEL PARQUE DE AUTOMOVILES

Años	Parque	Indice 1960=100	Incremento (%)
1958	389 624	82.2	-
1959	430 754	90.9	12.55
1960	473 517	100.0	9.92
1961	534 940	112.9	12.92
1962	624 328	131.8	16.71
1963	696 848	147.1	11.61
1964	805 694	170.1	15.61
1965	914 578	193.1	17.51
1966	1 030 698	217.6	12.69
1967	1 143 189	241.4	10.91
1968	1 271 000 *	268.4	11.18
1969	1 390 000 *	293.5	9.36

EVOLUCION DEL PARQUE DE VEHICULOS COMERCIALES

Años	Patentamiento a fines de año	Indice 1960=100	Incremento (%)
1958	327 689	83.5	-
1959	357 788	91.5	9.1
1960	392 019	100.0	9.5
1961	437 819	111.6	11.6
1962	485 601	123.8	10.9
1963	519 291	132.4	6.9
1964	572 502	146.0	10.2
1965	573 370	146.2	-
1966	621 121	158.4	8.3
1967	667 077	170.1	7.3
1968	716 000 *	182.6	7.3
1969	760 500 *	194.0	6.2

Fuente: ADEFA y elaboración propia.

* Cifras estimadas.

/TOTAL AUTOMOVILES

TOTAL AUTOMOTORES

Años	Producción nacional	Patentamiento	Relación producción s/patentamiento
1965	917 589	1 487 948	61.7
1966	1 097 042	1 651 819	66.4
1967	1 272 360	1 810 266	70.3
1968	1 453 336	1 967 000 *	73.9
1969	1 671 926	2 150 500 *	77.7

Fuente: ADEFA.

* Cifras estimadas.

3.4 Panorama general de la producción de automotores a mediados de 1970

Durante los seis primeros meses de este año la producción de automotores ha crecido levemente con respecto a 1969, cerrando el periodo con 103 167 unidades. De mantenerse la tendencia, el total del año puede llegar y aún sobrepasar las 225 000 unidades.

Las ventas a concesionarios también han aumentado durante el semestre, no obstante la creciente rigidez que deriva de una existencia de automotores usados que presiona fuertemente sobre el sector comercialización, deteriorando tanto la estructura financiera de éste como los precios de recambio.

Sin embargo, el incremento de la producción no beneficia a todas las empresas por igual, ya que sólo General Motors entre las que producen automóviles de alta cilindrada, SAFRAR entre las de los medianos y Citroën entre los de baja cilindrada exhiben aumentos con relación al primer semestre de 1969 que neutralizan las menores producciones de las demás. En vehículos de carga o comerciales (sin computar camiones pesados) sólo DMB y Mercedes Benz han mejorado los niveles de producción de los seis primeros meses de 1969.

Tanto la industria terminal como la de autocómpoentes se encuentra a la espera de la sanción del régimen de fabricación que sustituirá al actual. En lo que hace al aspecto estrictamente industrial, no es previsible que se modifiquen los actuales niveles de nacionalización, ya que los porcentajes alcanzados en todos los tipos de vehículos se consideran, en general, satisfactorios. Si bien potencialmente podrían fabricarse integralmente los automotores en el país, las importaciones subsistentes se justifican por razones económicas.

/4. Estructura

4. Estructura industrial del sector

4.1 Clasificación de las empresas

Tomando en cuenta el valor de la producción del año 1969, cuatro de las diez empresas totalizan el 65 % del total, distribuyéndose el remanente entre las 6 restantes. No obstante, debe señalarse que entre estas últimas se encuentran I.M.E. y DECA I.C.S.A., que producen exclusivamente un tipo de vehículo y en las que la actividad específicamente automotriz, a diferencia de las demás, no constituye el objeto exclusivo o más importante de su quehacer industrial.

VALOR DE PRODUCCION A PRECIOS DE PUBLICO

(Año 1969 - por empresas)

Empresas	Valor de producción (millones de pesos)	% sobre total
Ford Motor Argentina S.A.	72 895	20
Fiat Concord S.A.	60 155	17
General Motors Argentina S.A.	57 895	16
IEA-Renault S.A.	45 281	13
Chrysler Favre Argentina S.A.	38 921	11
SAFRAR (Peugeot)	31 300	9
Mercedes Benz Argentina S.A.	23 306	6
Citröen Argentina S.A.	13 138	4
I.M.E. (Industria Mecánica del Estado)	11 155	3
DECA I.C.S.A.	428	1
	354 474 *	100

Fuente: ADEPA.

* Se ha excluido a Industria Automotriz Santa Fe S.A. que dejó de operar.

/La clasificación

La clasificación del cuadro precedente, en cuanto al orden de precedencia de las empresas, no se corresponde exactamente con el que surge del número de unidades producidas por cada una de ellas. De acuerdo con este criterio de clasificación, en las cinco primeras colocaciones Fiat Concord S.A. desplaza del primer puesto a Ford Motor Argentina S.A., en tanto que IKA-Renault S.A. y SAFRAR mejoran su colocación a expensas, respectivamente, de General Motors Argentina S.A. y Chrysler Fevre Argentina S.A. Puede observarse el ordenamiento que surge del número de unidades producidas en 1969 en el cuadro siguiente:

NUMERO DE UNIDADES PRODUCIDAS

(Año 1969 - por empresa)

Empresas	Número de unidades	% sobre el total
Fiat Concord S.A.	49 492	23
Ford Motors Argentina S.A.	36 083	16.5
IKA-Renault S.A.	34 332	16
General Motors Argentina S.A.	30 433	14
SAFRAR	20 639	9
Chrysler Fevre Argentina S.A.	17 858	8
Citröen Argentina S.A.	15 280	7
I.M.E.	7 653	3.5
Mercedes Bens Argentina S.A.	5 762	3
DEDA I.C.S.A.	57	-
	<u>217 589 *</u>	<u>100.0</u>

* Se ha excluido a Industria Automotriz Santa Fe, que dejó de operar.

Puede observarse en el cuadro precedente que más del 50 % del total de las unidades producidas en el año han sido fabricadas por las tres primeras empresas de la lista y casi la cuarta parte por una sola fábrica.

/Una tercera

Una tercera clasificación de las empresas, siempre según la producción del año 1969, se ha intentado separando la producción de automóviles de la de los vehículos comerciales.

NUMERO DE AUTOMOVILES Y VEHICULOS COMERCIALES PRODUCIDOS

(Año 1969 - por empresas) *

Empresas	Automóviles		Comerciales	
	Unidades	% s/total	Unidades	% s/total
Fiat Concord S.A.	45 764	29.9	3 728	5.8
Ford Motor Argentina	22 031	14.4	14 052	21.8
IKA-Renault S.A.	30 029	19.6	4 303	6.7
General Motors Argentina	15 434	10.1	14 999	23.3
SAFRAR	16 928	11.0	3 711	5.8
Chrysler Favre Argentina S.A.	10 599	6.9	7 259	11.3
Citroën Argentina S.A.	12 324	8.1	2 955	4.6
I.M.E.	-	-	7 653	11.8
Mercedes Benz Argentina S.A.	-	-	5 762	8.9
DECA I.C.S.A.	-	-	57	-
	<u>153 109</u>	<u>100,0</u>	<u>64 480</u>	<u>100,0</u>

* Excluida Industria Automotriz Santa Fe S.A., que dejó de operar.

Puede observarse que en el rubro automóviles mejora notoriamente la posición relativa de Fiat Concord S.A., la que conjuntamente con IKA-Renault, que marcha en segundo término, totalizaron en número de unidades casi el 50 % de la producción total. La situación es distinta en vehículos de carga, en los que General Motors Argentina S.A. y Ford Motors Argentina S.A., en ese orden, suman el 45 % de la producción total.

4.2 Distribución geográfica de la industria y su localización

La gran mayoría de las empresas que se acogieron en su origen al régimen especial de fabricación de automotores se localizaron en la zona de la Capital Federal y Gran Buenos Aires. Sólo cuatro de ellas producían en el interior del país - dos en Córdoba y dos en Santa Fe - de las cuales las dos primeras, las radicadas en Córdoba, tenían sus respectivas plantas industriales instaladas en esa localización con anterioridad a la puesta en vigencia del mencionado régimen.

El proceso de concentración de la industria se ha manifestado en dos aspectos: en la reducción del número de empresas y en el del número de unidades producidas por las fábricas radicadas en la zona próxima a la Capital Federal.

A fines de 1961, de las 20 empresas que entonces operaban en el sector, 16 se encontraban instaladas en zonas vecinas a la Capital Federal, 2 en la provincia de Córdoba, igualmente en zonas próximas a la ciudad capital de dicha provincia y 2 en Santa Fe, una en el norte y otra en el sur de esa provincia. Tres años después, en 1964, el número de empresas se había reducido a trece, de las cuales 10 correspondían a la Capital Federal y Gran Buenos Aires, 2 a Córdoba y 1 a Santa Fe. En 1967 se mantenían las empresas instaladas en el interior del país (2 en Córdoba y 1 en Santa Fe), pero las localizadas en el Gran Buenos Aires se habían reducido a 8, con lo que el total de fábricas había descendido a 11. Finalmente, para 1969 habían dejado de operar la planta instalada en Santa Fe y una de las localizadas en el Gran Buenos Aires, con lo que del número original de empresas acogidas al régimen especial de 1959 subsisten a la fecha sólo 9, de las cuales 7 se encuentran radicadas en el Gran Buenos Aires y 2 en Córdoba. No obstante, la incorporación de Deca I.C.S.A. al régimen de fabricación de camiones pesados hace que en 1969 se mantenga sin modificaciones el número de 8 empresas radicadas en el Gran Buenos Aires, ya que dicha firma tiene su planta industrial ubicada en una localidad próxima a la Capital Federal.

En términos de número de unidades producidas, también se destaca una concentración en la zona de Capital Federal y Gran Buenos Aires. Las empresas localizadas en la misma producían en 1961 casi el 65 % del total,

/relación ésta

relación ésta que se mantiene en 1964, para crecer al 75 % en 1967 y a casi el 81 % en el año 1969. Es de prever que esta proporción habrá de acentuarse en el futuro, ya que las empresas radicadas en el Gran Buenos Aires demuestran, a través de las cifras de producción, un mayor dinamismo en el crecimiento de los volúmenes fabricados.

El proceso que hemos descrito someramente en los párrafos precedentes, puede visualizarse en el cuadro siguiente:

LOCALIZACION Y CONCENTRACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL

Localización	1961	1964	1967	1969				
<u>Número de empresas</u>								
Capital Federal y Gran Buenos Aires	16	10	8	8				
Córdoba	2	2	2	2				
Santa Fe	2	1	1	-				
	<u>20</u>	<u>13</u>	<u>11</u>	<u>10</u>				
<u>Unidades producidas y porcentajes</u>								
	1961		1964		1967		1969	
	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%
Capital Federal y Gran Buenos Aires	86 569	69.6	105 554	64.0	131 580	75.1	175 604	80.7
Córdoba	45 444	33.4	59 909	32.4	40 919	23.9	41 985	19.3
Santa Fe	4 181	3.0	6 020	3.6	2 819	1.6	1 001*	-
	<u>136 194</u>	<u>100.0</u>	<u>166 483</u>	<u>100.0</u>	<u>175 318</u>	<u>100.0</u>	<u>218 590</u>	<u>100.0</u>

* Remanente de unidades fabricadas por Industria Automotriz Santa Fe S.A. en el período. Se excluyen a los efectos de fijar los porcentajes de Buenos Aires y Córdoba.

4.3 Tipos de unidades fabricadas

Se ha señalado en otra parte de esta monografía que las empresas del sector produjeron en 1969 medio centenar de modelos de automóviles. De conformidad con la información estadística que suministra ADEFA, los modelos de automóviles fabricados se clasifican en cuatro franjas o grupos diferentes, según la cilindrada, en la forma siguiente.

1. De hasta 850 cc. de cilindrada
2. De 851 a 1 400 cc. de cilindrada
3. De 1 401 a 2 500 cc. de cilindrada
4. De más de 2 500 cc. de cilindrada

Los automotores comerciales, por su parte, se clasifican de acuerdo a su capacidad de carga.

Los modelos de automóviles producidos en 1969 se detallan seguidamente, clasificados por franjas o grupos de potencia:

Modelos de automóviles producidos en 1969

1. De hasta 850 cc. de cilindrada

1.1 Citröen Argentina S.A.

Citröen AZ Standard
Citröen AZAM de lujo
Citröen AX

1.2 Fiat Concord S.A.

Fiat 600 Berlina
Fiat 800 Coupé
Fiat 800 Spider

1.3 IKA-Renault S.A.

Renault 850
Renault Gordini
Renault 4 L
Renault 4

2. De 851 cc. a 1 400 cc.

Se producen modelos de esta cilindrada después del cierre de Automotriz Santa Fe S.A. (Auto Unión 1000 S).

3. De 1 401 a 2 500 cc.

3.1 Fiat Concord S.A.

Fiat 1 500 Berlina
Fiat 1 500 Familiar
Fiat 1 500 Coupé
Fiat 1 600 Berlina

3.2 SAFRAR

Peugeot 404
Peugeot 504

4. De más de 2 500 cc.

4.1 Chrysler Fevre Argentina S.A.

Dodge Valiant
Dodge Polara
Dodge Coronado
Dodge G.T.
Dodge taxi
Dodge Coronado Automatic
Dodge

4.2 Ford Motor Argentina S.A.

Falcon Standard
Falcon taxi
Falcon de Lujo
Falcon Futura
Falcon Rural de Lujo
Falcon Rural Futura
Fairlane De Luxe 8 cilindros
Fairlane 500 8 cilindros
Fairlane LTD 8 cilindros
Fairlane De Luxe 6 cilindros
Fairlane 500 6 cilindros
Fairlane LTD 6 cilindros

4.3 General Motors Argentina S.A.

Chevrolet Opcion 1 - Special
Chevrolet Opcion 2 - Super
Chevrolet Opcion 3 - Super de Luxe
Chevrolet Opcion 4 - Super Sport
Chevrolet Opcion 5 - Rally Sport
Chevrolet Opcion 6 - Chevy
Chevrolet Opcion 7 - Chevy Sport

4.4 IKA-Renault S.A.

Estanciera

Rambler Ika Classic Costum 380

Rambler Ika Ambassador 380

Rambler Ika - Classic Cross Country 380

PF 612 - Ika Torino 300

PF 612 - Ika Torino S

PF 622 - Ika Torino 380

PF 622 - Ika Torino 380 W y PF 613 - Ika Torino S380

Puede observarse que en la franja inferior compiten 3 empresas, que ofrecen al público 10 modelos distintos, en la intermedia 2 empresas, con 6 modelos y en la superior 4 empresas con 35 modelos.

De acuerdo con una muestra realizada por la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior (Dirección Nacional de Estudios Industriales), la distribución del parque por cilindradas revela una neta preeminencia de unidades con más de 2 500 cc. (aproximadamente el 42.3 %), siguiéndole en orden de importancia la categoría de menor cilindrada, de hasta 850 cc. (28.7 %), la de 1 401 a 2 500 cc. en tercer lugar con el 24.5 % y, finalmente, la de 851 cc. a 1 400 cc. con el 4.6 %. La preponderancia de la categoría de más cilindrada, según aclara aquella misma Repartición, se debe en gran medida a la existencia de unidades importadas principalmente antes de 1958.

La situación se invierte, en cambio, si se analiza la composición del parque nacional, o sea de las unidades volcadas al mercado por la industria establecida en el país. En este caso, las unidades de hasta 850 cc. representan el 36.8 %, siguiéndole las de más de 2 500 cc. con el 32.9 %, las de 1 401 a 2 500 cc. con el 24.1 % y, en último término, las de 851 a 1 400 cc. con el 5.8 %. Esta composición del parque se deriva de las unidades efectivamente producidas por la industria nacional en el período 1960-1969, según puede observarse a continuación:

/PRODUCCION EFECTIVA

RESUMEN DE EJECUCION

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Autoservicios de hasta \$250.000	25 294	26 005	32 279	22 044	29 407	40 494	43 665	45 361	50 072	58 504
Autoservicios de \$251 a 1 000.000	4 110	3 060	11 009	10 090	5 240	5 772	4 665	2 750	1 050	776
Autoservicios de 1 001 a 2 500.000	8 704	23 009	16 043	17 770	23 725	31 350	26 504	22 024	24 006	26 046
Autoservicios de más de 2 500.000	12 136	8 726	30 692	25 426	46 167	56 110	48 090	50 094	43 370	57 099
Subtotal	<u>48 144</u>	<u>78 774</u>	<u>90 048</u>	<u>75 330</u>	<u>114 619</u>	<u>133 724</u>	<u>123 012</u>	<u>121 022</u>	<u>129 324</u>	<u>153 885</u>
Costos	49 194	57 214	39 232	29 561	51 004	60 072	45 041	44 209	51 502	64 705
Total	<u>97 338</u>	<u>136 088</u>	<u>129 280</u>	<u>104 892</u>	<u>166 403</u>	<u>194 532</u>	<u>178 453</u>	<u>175 231</u>	<u>180 976</u>	<u>218 590</u>

De acuerdo

De acuerdo con la producción encarada desde su instalación en el país, las empresas de origen europeo fabrican unidades de cilindrada inferior a los 2 500 cc., a diferencia de las de origen americano, que sitúan la totalidad de su producción de automóviles en esa franja.

En el cuadro siguiente se ha procedido a clasificar por cilindrada y por empresa las unidades producidas en dos años diferentes - 1965 y 1969 - seleccionados precisamente porque representan los de más alta producción conforme al número total de vehículos fabricados:

PRODUCCION DE AUTOMOVILES POR CILINDRADA

	1965		1969	
	Número de unidades	%	Número de unidades	%
Hasta 850 cc.				
Citröen Argentina S.A.	4 103	10.1	12 321	21.0
Fiat Concord S.A.	12 667	31.3	26 046	44.5
IKA-Renault S.A.	23 298	57.5	20 194	34.5
Otras empresas *	426	1.1	-	-
	<u>40 494</u>	<u>100.0</u>	<u>58 561</u>	<u>100.0</u>
De 851 cc. a 1 400 cc.				
Otras empresas *	<u>5 773</u>	<u>100.0</u>	<u>776</u>	<u>100.0</u>
De 1 401 cc. a 2 550 cc.				
Fiat Concord S.A.	15 118	48.2	19 718	53.8
Safrar	6 647	21.2	16 928	46.2
Otras empresas *	9 585	30.6	-	-
	<u>31 350</u>	<u>100.0</u>	<u>36 646</u>	<u>100.0</u>
De más de 2 500 cc.				
Chrysler Fevre Argentina S.A.	9 000	16.1	10 599	18.3
Ford Motor Argentina S.A.	15 709	28.0	22 031	38.0
General Motors Argentina S.A.	11 185	19.9	15 434	26.7
IKA-Renault S.A.	20 224	36.0	9 835	17.0
	<u>56 118</u>	<u>100.0</u>	<u>57 899</u>	<u>100.0</u>

* No operan al 31-XII-1969.

/Puede observarse

Puede observarse claramente que la franja más dinámica, es la de automóviles de baja cilindrada, que ofrece entre ambos años una tasa de crecimiento superior al 40 %. En las restantes franjas, pareciera que la de hasta 2 500 cc., si bien ha capitalizado la cesación de actividades de las empresas que fabricaban en la cilindrada inmediata inferior, se ha mantenido prácticamente sin cambios, lo mismo que la categoría superior. El año 1969 señala, además, modificaciones muy notorias en la posición relativa de las empresas dentro del total producido.

Se ha considerado interesante también, finalmente, clasificar las empresas que integran el sector según el orden que deriva de la cantidad máxima de unidades producidas en un período anual, tanto en automóviles como en vehículos comerciales y la que resulta de la suma de ambas producciones.

CLASIFICACION DE LAS EMPRESAS

(Según cantidad máxima de unidades producidas en un período anual)

	Año	Auto- móviles	Orden	Comer- ciales	Orden	Total	Orden
Citrón Argentina	1969	12 324	6	2 956	9	15 280	7
Chrysler Fovre Argentina S.A.	1969	10 599	7	7 259	5	17 858	6
Deca ICSA	1969	-	-	57	10	57	10
Fiat Concord	1969	45 764	1	3 728	7	49 492	2
Ford Motor Argentina S.A.	1969	22 031	3	14 052	2	36 083	3
General Motors Argentina S.A.	1969	15 434	5	14 999	1	30 433	4
IKA-Renault	1965	44 044	2	12 501	3	56 625	1
I.M.E.	1969	-	-	7 653	4	7 653	8
Mercedes Benz Argentina	1969	-	-	5 762	6	5 762	9
SAFRAR	1969	16 928	4	3 711	8	20 639	5

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de estadísticas de producción.

/4.4 Capacidad

4.4 Capacidad de producción y su utilización en años recientes

De conformidad con las cifras incluidas en algunos estudios e informes publicados,^{1/} por las empresas automotrices terminales, para 1967 la capacidad de producción del sector terminal (presumiblemente con la exclusión de I.M.E.), alcanzaba a las 284 000 unidades, clasificadas así:

	<u>Unidades</u>
Camiones con carga útil de 500 a 7 000 kilogramos	64 000
Automóviles de hasta 2 500 cc. de cilindrada	135 000
Automóviles de más de 2 500 cc. de cilindrada	85 000
<u>Total</u>	<u>284 000</u>

En dicho total se incluiría la capacidad de producción de Industria Automotriz Santa Fe S.A., a la fecha absorbida por Fiat Concord S.A., a la vez que habría que adicionarle las 7 000 unidades en que se estima la capacidad de producción de I.M.E. (Industrias Mecánicas del Estado), empresa estatal fabricante de un vehículo de carga tipo "pick-up".

Tal información no coincide exactamente con las que han podido recogerse en los sectores oficiales, donde la capacidad total de fabricación de automóviles se estima en las 236 000 unidades (en lugar de las 220 000 consignadas precedentemente) y se coincide con la capacidad de producción de vehículos de carga, en ambos casos con las aclaraciones hechas precedentemente. Debe destacarse, además, que esta última estimación de capacidad productiva está referida al año 1968.

De acuerdo con las últimas cifras mencionadas y tomando como base la producción de 1968, que alcanzó a las 180 976 unidades, la capacidad ociosa promedio de la industria terminal habría sido, en ese año, del orden del 40 %. Pero este promedio responde a muy distintos porcentajes en vehículos de carga y en automóviles: en los primeros, la capacidad ociosa habría ascendido en 1968 a un 20 %, aproximadamente, en tanto que en los segundos habría llegado al 46 %.

^{1/} Informe económico 1969 (ADEPA y otros).

En lo que se refiere al año 1969, la importancia de las inversiones efectuadas indicaría de que se ha expandido la capacidad de producción, presunción ésta confirmada por el informe de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior sobre las actividades industriales en 1969,^{1/} que señala para la industria automotriz un aumento de la capacidad máxima de producción para ese año del 5.2 % en relación con 1968. Ese aumento debe haberse operado totalmente o en gran proporción en los vehículos de carga, ya que la producción efectiva de 1969 en este tipo de unidades iguala la capacidad estimada para 1968.

En consecuencia, se estima que para el año 1969 la capacidad de producción conjunta de las empresas del sector en 315 000 unidades, de las cuales corresponden a automóviles de pasajeros 235 000 y 80 000 a vehículos de carga. Sobre la base de esas cifras, la capacidad ociosa para ese mismo año habría evolucionado así:

Capacidad ociosa total	31 %
Capacidad ociosa en automóviles	35 %
Capacidad ociosa en vehículos de carga	20 %

Sin embargo, la capacidad total de producción está dada por la de los distintos sectores que integran la industria terminal y que, como ya hemos señalado en otra parte de esta monografía, ni son comunes entre las distintas empresas fabricantes entre sí ni guardan tampoco entre ellas una relación armónica, como consecuencia fundamentalmente del hecho de que las inversiones se han programado teniendo en cuenta el posible coeficiente de penetración en el mercado y dimensionando sobre esa base la instalación económicamente más conveniente en cada uno de aquellos sectores.

Por ello puede ser ilustrativa la siguiente información, suministrada por la industria terminal, en la que se individualizan los diversos sectores que integran las plantas terminales y tomando como base 100 su capacidad de producción máxima, se determinan los porcentajes de capacidad ociosa en cada uno de ellos.

^{1/} Situación Industrial año 1969 - Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior, Dirección Nacional de Estudios Industriales.

Si bien dicha información corresponde a datos del año 1967, puede observarse que los porcentajes no son uniformes, por lo que la capacidad de producción en número de unidades puede ser modificada con inversiones adicionales en algunos de esos sectores.

Sectores	Producción máxima de las empresas	Producción efectiva	Capacidad ociosa
Estampado	100.00	65.08	34.92
Ensamble de carrocería	100.00	55.26	44.74
Pintura	100.00	64.69	35.31
Forjado	100.00	49.28	50.72
Fundición ferrosa	-	-	-
Fundición no ferrosa	100.00	30.00	70.00
Tratamientos térmicos	100.00	79.35	20.65
Mecanizado	100.00	66.48	33.52
Montaje de partes	100.00	54.54	45.46
Montaje final	100.00	56.36	43.64
Otros (tapizados, cromados, tapicería)	100.00	48.86	51.14

Fuente: ADEFA.

Si se tiene en cuenta que las estimaciones para 1968 del sector oficial, a la que nos hemos referido precedentemente, se refieren a 8 fábricas de automóviles (ya que incluye a Industria Automotriz Santa Fe S.A., posteriormente absorbida por Fiat Concord S.A.), se llega a un promedio de capacidad, por planta instalada del orden de las 29 500 unidades, con un grado de utilización, también promedio, del 60 %. Si a ello se agrega la diversidad de modelos impuesta por la lucha competitiva, aquel promedio se reduce aún más. Este es, sin duda, uno de los más difíciles problemas que habrá de resolver en el futuro la industria automotriz.

/Debe señalarse,

Debe señalarse, no obstante, que si bien éste es el panorama general de la industria, la situación se modifica un tanto si se analiza un poco más en detalle. Varios de los clasificados como "modelos" son en último análisis versiones de un mismo vehículo, con lo que si se tienen en cuenta los modelos básicos el número de aquellos se reduce a menos de la mitad.

Otro hecho también digno de destacarse es que las empresas, particularmente las de origen europeo, concentran su mayor producción sobre un tipo determinado de vehículo, como puede observarse a continuación (cifras de 1969):

Empresa	Producción total	Modelo de mayor producción		$\frac{\% B}{A}$
	A (unidades)	B	(unidades)	
Citröen Argentina S.A.	15 280	AZAM de lujo	10 388	67
Fiat Concord S.A.	45 764	Fiat 600 Berl.	24 246	52
Fiat Concord S.A.	45 764	Fiat 1 500 Berl.	12 563	27
Safrar	16 928	Peugeot 404	14 347	84

En todos los casos se ha tomado como base la producción total de automóviles, con exclusión de vehículos de carga, excepción hecha de Citröen Argentina S.A., en la que se ha incluido el furgón que produce por considerárselo derivado del modelo de automóvil y estar clasificado por la Secretaría de Industria y Comercio Interior en la "categoría" de éste.

5. Abastecimiento del sector en materias primas
y otros insumos

5.1 Enumeración de las principales materias primas y otros insumos

Dentro de la composición porcentual del precio de venta del automotor promedio argentino, al que hemos ya tenido oportunidad de referirnos en el Capítulo I (punto 1.2), las materias primas, tanto nacionales como importadas, utilizadas directamente por la industria terminal, participan con poco menos del 6 %, del que corresponden 4.58 % a las materias primas importadas y el 1.32 % a las adquiridas localmente. Fundamentalmente, dichas materias primas son productos del hierro y del acero, los que participan en el peso en kilogramos del vehículo terminado con casi el 84 %, como puede observarse en el siguiente cuadro de la naturaleza de los insumos de la industria automotriz, preparado por el CONADE (Consejo Nacional de Desarrollo) en base a las informaciones suministradas por las empresas:

INSUMOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Rubros	Participación en el peso (en kilogramos) del vehículo terminado (porcentajes)
<u>Productos del hierro y del acero</u>	<u>83.6</u>
- Laminados y perfiles	
- Chapas	
- Fundición	
- Forja	
- Aceros especiales	
- Otros productos terminados	
- Rodamientos	
<u>Metales no ferrosos</u>	<u>5.1</u>
- Aluminio	2.1
- Bronce, latón y otros	1.9
- Plomo	1.1
- Instrumentos y aparatos eléctricos	-
<u>Caucho y sus manufacturas</u>	<u>6.0</u>
<u>Productos del vidrio</u>	<u>3.1</u>

Materiales plásticos

Rubros	Participación en el peso (en kilogramos) del vehículo terminado (porcentajes)
<u>Materiales plásticos</u>	<u>1.2</u>
<u>Otros elementos</u>	<u>1.0</u>
- Pintura y otros productos químicos	
- Cuero y sus manufacturas	
- Textiles	
- Maderas	
- Papeles y cartones	
- Otros	

Conforme a las relaciones existentes entre los porcentajes que corresponden a las materias primas nacionales y a las importadas, del total precedente aproximadamente el 60 % son de origen local y el 40 % extranjero.

5.2 Clasificación según su origen

A efectos de consignar una enumeración de las materias primas más importantes utilizadas por la industria terminal (excluidas, por supuesto, las que utiliza o consume la industria de autocomponentes), y su clasificación en nacionales e importadas, se transcribe el siguiente cuadro, facilitado por ADEFA, en la que el total de las materias primas utilizadas por la industria terminal (100 %) se discrimina porcentualmente según origen:

Materia prima	Nacional %	Importada %
<u>1. Aceros brutos</u>		
1.1 Aceros comunes laminados	0.50	
1.2 Aceros laminados-aleación		0.15
<u>2. Chapas y flejes de acero</u>		
2.1 Chapas de acero decapadas		8.65
2.2 Chapas de acero pulidas		30.74
2.3 Flejes de acero	4.64	

Materia prima

Materia prima	Nacional %	Importada %
3. Aceros trefilados		
3.1 Aceros comunes trefilados naturales	0.65	
3.2 Aceros comunes trefilados bonificados		0.01
3.3 Aceros trefilados aleación		1.78
3.4 Aceros especiales trefilados	0.01	0.01
4. Caños de acero		
4.1 Caños de acero trefilados en caliente	0.17	
4.2 Caños de acero trefilados en frío	0.59	
5. Materiales no ferrosos		
5.1 Aleaciones (material para soldadura)	0.02	
5.2 Perfilados (cobre, aluminio y aleaciones)	0.15	
5.3 Chapas y flejes (id. id.)	0.06	0.19
6. Brutos y semielaborados		
6.1 Definidos brutos (colada hierro) (forjados sinterizados, semi-elaborados, chapa, colada aluminio, colada bronce, colada metal blanco anti-fricción)	8.13	8.46
7. Varios indefinidos		
7.1 Materiales varios (género, telas, filtros, simil cuero, etc.)	1.15	
7.2 Materiales para tapicería	4.16	
7.3 Elementos varios (resortes, cojinetes a bolilla, materia plástica, cristales, etc.)	2.67	27.07
	<u>22.30</u>	<u>77.09</u>

15.3 Valor

5.3 Valor de las compras del sector

Sobre la base de los precios de venta al público y la aplicación de los porcentajes del automotor "ideal" promedio a que nos hemos referido reiteradamente, las compras de materias primas correspondientes a la producción del año 1969 habrían ascendido a aproximadamente 21 000 millones de pesos moneda nacional, de los cuales corresponderían 4 500 millones de pesos moneda nacional a las compras efectuadas localmente y el remanente, o sean 16 500 millones de pesos moneda nacional, a las materias primas importadas.

A las cifras indicadas precedentemente corresponde agregar otros insumos, entre ellos herramientas, matrices y dispositivos auxiliares de producción, de cuyo volumen y valor se carece de información.

5.4 Importación de partes dentro del régimen especial

La importación de materias primas se realiza dentro del régimen general; las de partes o autocomponentes, por el contrario, con aranceles especiales. Estas últimas importaciones, como consecuencia del proceso de nacionalización, representan a la fecha un porcentaje reducido del valor total del automotor fabricado.

PARTES IMPORTADAS DENTRO DEL REGIMEN DE PROMOCION

Años	Valor (miles de US\$)
1959	13 975
1960	79 120
1961	118 365
1962	112 932
1963	52 657
1964	59 536
1965	55 623
1966	33 738
1967	34 953
1968	20 974
1969	31 842

Fuente: ADEFA.

Si se relaciona el total de estas importaciones con el de los automotores fabricados en el mismo período (1959-1969) se obtiene un promedio de US\$ 381 de partes importadas por automotor; la misma relación para 1969 escasamente llega a US\$ 145.

6. Vinculación financiera y técnica de la industria nacional con firmas extrazonales

6.1 Participación relativa del capital extranjero en el sector

La totalidad de las plantas terminales de automotores, con la sola excepción de la empresa estatal I.M.E., son propiedad total o casi total de empresas extranjeras de la especialidad.

Son empresas locales de propiedad total o casi total de sus matrices europeas o americanas:

- Citroën Argentina S.A.
- Chrysler Fevre Argentina S.A.
- Fiat Concord S.A.
- Ford Motors Argentina S.A.
- General Motors Argentina S.A.
- Mercedes Benz Argentina S.A.
- Safrar (Peugeot-Francia)
- Deca I.C.S.A. (Klöckner-Humbolt-Deutz-KHD)

De las restantes, Ika-Renault S.A. se encuentra bajo el manejo de la Regie Renault, que le fue transferido con su paquete accionario por Kaiser Motors Corporation, manteniéndose la participación de capitales locales. I.M.E., por su parte y como ya se ha señalado, es un ente autárquico de capital estatal.

Las nueve empresas extranjeras mencionadas se han instalado sobre la base de inversiones o radicaciones de capitales extranjeros, autorizadas de acuerdo con las prescripciones de las normas legales específicas. Dichas normas, además del reconocimiento del origen extranjero del capital y de garantizar que tanto el capital como las utilidades podrán ser retornadas al país de origen de la inversión por el mismo mercado de cambio por el que ingresó, establece para las empresas de capital extranjero los mismos derechos y obligaciones que las de origen nacional, posibilitando el ingreso

/de los

de los bienes de producción necesarios para el desarrollo de la actividad industrial programada con exención del pago de aranceles y/o de la constitución de depósitos previos. También las mencionadas disposiciones reconocen como capital extranjero la reinversión de utilidades, realizadas y líquidas, provenientes de la misma inversión.

Si bien las empresas mencionadas vienen operando en el país desde el inicio del régimen especial de promoción, ha habido modificaciones en algunas de ellas en cuanto a la estructura del capital accionario. Ya hemos señalado más arriba el caso de Ika-Renault S.A., cuyo manejo pasó de la firma americana Kaiser Motors Corporation a la Regie Renault. Chrysler, en principio, tuvo participación accionaria de Fevre y Basset S.A., firma nacional dedicada desde hacía años a la comercialización de automotores. Esta participación fue luego absorbida por Chrysler Corporation, que pasó así a detentar la totalidad prácticamente del capital accionario.

Safrar, por su parte, se hizo cargo de la fabricación de los automotores Peugeot con motivo de la liquidación de I.A.F.A. (Industria Argentina Fabricante de Automotores bajo licencia Peugeot S.A.) que inició la fabricación en el país de los automóviles de esa marca en las condiciones que indicaba su razón social.

Finalmente, DECA I.C.S.A. comenzó en el país la fabricación de tractores mediante una asociación de capitales entre Deutz y Catábrica S.A., firma ésta de larga y distinguida trayectoria en el ramo metalúrgico y en la fabricación de implementos agrícolas. Recientemente, a principios del año en curso, el capital accionario de propiedad local ha sido transferido a la firma alemana.

6.2 Frecuencia de los acuerdos de licencia y funciones asumidas por el capital extranjero

Todas las empresas, excepto I.M.E., operan bajo licencia y con asistencia técnica de sus respectivas casas matrices, siendo desarrollados en esas condiciones todos los modelos que producen, aun cuando éstos no se ajusten exactamente en algunos casos a los que se fabrican en los países de origen. I.M.E., por su parte, desarrolla la fabricación de una pick-up de diseño propio, con motor diesel, siéndole éste último suministrado por terceros (Borgward Argentina S.A.).

/Por las

Por las razones señaladas, las nueve empresas extranjeras que operan en el sector mantienen con sus casas matrices una fluida relación en materia de asistencia técnica y utilización de licencias. En todas ellas, por otra parte, las empresas titulares de su capital accionario intervienen activamente en el manejo de las plantas instaladas en el país, tanto en la parte administrativa y comercial como en la técnica.

7. Comercio regional e internacional

7.1 Experiencias registradas en materia de exportación

Si bien a partir de 1959 se registran exportaciones de automotores fabricados localmente, ni el número ni el valor de éstos alcanzaron cierta relevancia hasta 1969, año cuyas exportaciones - debido sobre todo a las unidades enviadas a Uruguay - totalizaron más de 450 automotores por un valor superior a los US\$ 2 600 000.

Puede observarse la evolución de las exportaciones en el cuadro siguiente:

Año	Automóviles y chasis		Camiones y chasis		Omnibus y chasis		Total	
	Unidad	Valor (US\$)	Unidad	Valor (US\$)	Unidad	Valor (US\$)	Unidad	Valor (US\$)
1959	-	-	1	1 850	-	-	1	1 850
1960	-	-	1	5 189	-	-	1	5 189
1961	2	11 412	-	-	-	-	2	11 412
1962	8	17 576	-	-	-	-	8	17 576
1963	27	36 973	6	10 746	-	-	33	47 719
1964	61	91 598	25	50 106	-	-	86	141 704
1965	71	156 942	17	31 765	-	-	88	188 713
1966	21	42 321	13	99 274	1	10 965	35	112 560
1967	30	65 143	27	42 983	1	3 970	58	112 096
1968	35	62 457	41	153 357	-	-	76	215 814
1969	308	1 544 833	114	349 500	37	780 920	459	2 675 253

Fuente: ADEFA, a base de cifras del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

/En virtud

En virtud de disposiciones internas de Uruguay, en el año 1969 se vieron facilitadas las exportaciones de los denominados "kits con omisiones" (unidades para ensamblar con exclusion, fundamentalmente, de cubiertas, baterías y tapizados). En esas condiciones fueron exportados automóviles Citroën y Renault (R 4) y vehículos de carga SAFRAR e IRE.

Las exportaciones de partes y piezas, aunque realizadas por la industria terminal, serán analizadas en la Segunda Parte de esta monografía.

7.2 Valor de las exportaciones por países de destino

Se ha señalado en el punto anterior que la mayor proporción de las unidades exportadas durante 1969 corresponden a Uruguay. Seguidamente se detallan por países los montos correspondientes a los años 1968 y 1969:

Tipo de vehículo y destino	Año 1968		Año 1969	
	Unidad	Valor (US\$)	Unidad	Valor (US\$)
<u>Automóviles y chasis</u>	<u>35</u>	<u>62 457</u>	<u>30^e</u>	<u>1 544 833</u>
Alemania	1	449	-	-
Chile	-	-	1	2 714
España	-	-	1	6 694
Estados Unidos	10	16 639	10	18 690
Francia	-	-	1	371
Italia	-	-	3	888
Países Bajos	-	-	1	372
Paraguay	18 ^{a/}	26 960	55	95 035
Perú	-	-	1	1 899
Reino Unido	-	-	1	1 000
Senegal	1	3 145	-	-
Uruguay	5	15 264	234	1 417 170
<u>Omnibus</u>	-	-	<u>37</u>	<u>780 920</u>
Uruguay	-	-	37	780 920
<u>Camiones y chasis</u>	<u>41</u>	<u>153 357</u>	<u>114</u>	<u>349 500</u>
Bolivia	1	13 965	7	49 173
Chile	3	69 000	-	-
Paraguay	28	42 230	39 ^{b/}	69 576
Uruguay	9	28 162	68 ^{c/}	230 751
<u>Total general</u>	<u>76</u>	<u>215 814</u>	<u>459</u>	<u>2 675 251</u>

^{a/} Incluye 2 chasis por valor de US\$ 420.

^{b/} Incluye 1 vehículo sin identificar, valor US\$ 13 997.

^{c/} Incluye 8 vehículos sin identificar, valor US\$ 106 394.

/7.3 Legislación

7.3 Legislación interna que contribuye a la generación de exportaciones

Los productos de la industria automotriz, sean éstos unidades terminadas o autocomponentes, no tienen para su exportación un régimen especial de fomento, sino que les alcanzan los beneficios establecidos con carácter general para los productos manufacturados de exportación "no tradicional". Estos beneficios se sintetizan a continuación:

- Régimen de draw-back

Por decreto N° 8051/62 y complementarios se implantó el régimen de "draw-back", que permite al exportador obtener el reconocimiento a su favor y la correspondiente devolución de los derechos de importación y adicionales, así como los demás impuestos que gravan la importación de insumos incorporados al producto final que se exporta. El decreto N° 9249/63 y resoluciones complementarias estableció las normas de aplicación para el control, liquidación y pago del reintegro de "draw-back" por exportaciones de vehículos automotores, del que son beneficiarias las fábricas acogidas al régimen de promoción de la industria automotriz.

- Reintegro impositivo

Por decreto N° 140/70, que reemplaza otros anteriores, se estableció un 6 % sobre el valor fob del producto vendido al exterior en concepto de reintegro al exportador de manufacturas por los impuestos abonados en el mercado interno y que incidan directa o indirectamente sobre el producto exportado y/o sus materias primas constitutivas.

- Exención del Impuesto a las Ventas

El decreto N° 3696/60 dispone que todas las ventas al exterior exentas del pago de derechos de exportación están igualmente eximidas de tributar el impuesto a las ventas. La misma disposición legal también autoriza la deducción del importe abonado en concepto de impuestos a las ventas por las materias primas e insumos que integran el producto final exportado.

- Deducción en el Impuesto a los Réditos

La ley 17529 y sus decretos reglamentarios dispone que los exportadores de productos manufacturados podrán deducir en el balance impositivo del Impuesto a los Réditos el 10 % del valor fob de los artículos exportados.

/Esta deducción

Esta deducción incidirá en el ejercicio fiscal en el cual tenga lugar el embarque de la mercadería; si fueran embarques parciales la deducción se imputará en el ejercicio fiscal en el cual se complete el permiso de embarque.

- Apoyo financiero para las exportaciones

El régimen especial de prefinanciación para las exportaciones, establecido por el Banco Central de la República Argentina, facilita la fabricación de bienes de capital y otras manufacturas en los casos de pedidos en firme provenientes del exterior.

El apoyo de financiación, por su parte, posibilita el otorgamiento de facilidades de pago que pueden alcanzar hasta el 80 % del valor de la exportación en plazos máximos de 8½ años para los bienes de capital, 3 años para bienes durables y semidurables y 18 meses para productos de consumo.

- Seguro de Crédito a las Exportaciones contra los riesgos extraordinarios

Este seguro, legislado por las leyes 17267, 18189 y decretos reglamentarios, ampara la exportación de bienes y servicios. Permite cubrir todos los casos de demora y falta de pago imputables a decisiones políticas, así como también moratorias, impedimentos a la libre convertibilidad de las monedas, etc.

- Régimen de exportación de muestras y ventas en consignación

Finalmente, los decretos N°s 732/68 y 8240/68, facilitan el envío al exterior de muestras y consignaciones de productos con vista a la exportación.

7.4 Descripción de los mecanismos de exportación

Las exportaciones de automotores o sus partes están sujetas a los mismos mecanismos operativos de cualquier otro producto, manufacturado o no. Con la implantación del formulario único, se presenta a la Dirección Nacional de Aduanas el denominado "permiso de embarque", formulario que contiene todas las informaciones y especificaciones exigidas por las reglamentaciones en vigor, incluyendo - cuando corresponden - los importes devengados por la exportación en concepto de "draw-back" y reintegro impositivo.

Dicho formulario tramita en aquella Dirección, en forma sucesiva, por todos los sectores que deban intervenir en la verificación de los datos consignados en el mismo. Cumplido este trámite, se entrega al exportador una copia debidamente habilitada por la Dirección Nacional de Aduanas, con la que se procede al embarque de la mercadería.

8. Actividad gremial y mecanismos institucionales de cooperación gubernamental

8.1 Representatividad y campos de actividad de los gremios de fabricantes

En su origen, las empresas del sector terminal de la industria automotriz se encontraban agrupadas en dos entidades gremiales empresarias distintas: la Asociación de Fabricantes de Automotores (ADEFAs) y la Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores (CAFA). Estos dos nucleamientos se caracterizaban, a la fecha de su constitución, por agrupar el primero preferentemente a las firmas de origen americano y el segundo a las que desarrollaban modelos europeos, entre los que se encontraban empresas de capital total o predominantemente nacional.

Esta doble representación gremial empresaria subsistió hasta hace relativamente poco tiempo, ya que la desaparición de algunas de las empresas que habían constituido CAFA y la agremiación de otras a ADEFAs, desembocó finalmente en el nucleamiento de todas las empresas fabricantes de automotores en ésta última.

A la fecha, todas las firmas fabricantes de automotores se encuentran representadas por ADEFAs, Asociación de Fabricantes de Automotores, cuyas principales funciones, conforme a sus estatutos, se detallan seguidamente:

Art. 2º. La Asociación tendrá por objeto en general propender a los fines de interés público, al eficiente desarrollo de la fabricación de vehículos automotores y accesorios, mediante la asistencia en la solución de los problemas que afectan la industria y al público en general. Para el cumplimiento de estos propósitos la Asociación podrá:

- a) Promover la libre competencia en la fabricación, distribución, venta y servicios de los productos industriales;
- b) Reunir y utilizar informaciones técnicas y de otros tipos referentes a los distintos aspectos de la industria de automotores, para colaborar en la solución de los problemas que afectan a la misma;
- c) Facilitar el intercambio de informaciones entre los socios con respecto a inventos, patentes, marcas, procedimientos y diseños que puedan ser utilizados en la fabricación y venta de automotores.

/d) Adquirir

- d) Adquirir y enajenar bienes, incluyendo inventos, patentes y procedimientos o los derechos correspondientes a los mismos, con las limitaciones que fije la ley, siempre que no se persiga fines de lucro;
- e) Representar y promover los intereses profesionales de sus asociados, en los casos previstos por la Ley 11683 y disposiciones de orden local;
- f) Gestionar y auspiciar ante las autoridades públicas e instituciones privadas toda medida, acto o resolución que implique una mejora técnica o económica para la actividad de sus asociados;
- g) Gestionar en especial ante las autoridades, la sanción de normas de fomento de la industria de automotores;
- h) Prestar su más amplio asesoramiento y colaboración a los poderes públicos en todos los problemas relacionados con la industria de automotores y representar y sostener los derechos e intereses de sus asociados ante dichos poderes.

Además de la representación de los intereses generales de sus asociados y las funciones generales que hemos señalado precedentemente, ADEFA ha desarrollado una acción que en el relativamente corto tiempo de su existencia ha contribuido a destacar su imagen y la del sector industrial que representa. Tiene organizado con jerarquía técnica un servicio estadístico que en sus boletines y publicaciones periódicas consigna todas las informaciones de interés acerca del nivel de actividad del sector industrial y de su importancia relativa dentro del conjunto de la actividad económica del país; ha participado también en comisiones o grupos de trabajo constituidos para analizar problemas o cuestiones que se vinculan directa o indirectamente, con el automotor (patentamiento, normas viales, etc.), ha publicado, finalmente, estudios económicos sobre la industria automotriz en general y sobre el sector terminal en particular.

Se encuentra adherida, también, a la Unión Industrial Argentina, uno de los dos organismos de cúspide que nuclean a las empresas industriales del país.

8.2 Mecanismos institucionales de cooperación entre el Gobierno y el sector

Si bien la estructura institucional de Argentina no prevé la participación de organismos gremiales, sean empresarios u obreros, en el manejo de las decisiones administrativas o en la formulación de políticas generales o sectoriales, es habitual requerir la opinión de aquellos frente a problemas determinados y, a veces, institucionalizar esta colaboración a través de organismos o comisiones exclusivamente asesoras de carácter general o para temas determinados.

En la actualidad, ADEFA, conjuntamente con otras entidades gremiales empresarias que representan a los fabricantes de autocomponentes, de conjuntos importantes y a los concesionarios de automotores (sector comercialización), integra la Comisión Asesora Honoraria para la Industria Automotriz, creada por Resolución N° 253 del 18 de diciembre de 1968 de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior, constituida con el objeto de asesorar a la mencionada Secretaría de Estado en el estudio de las condiciones generales y particulares que habrán de establecerse en el régimen especial de fabricación de automotores que sustituirá al actualmente vigente, que caducó en 1967 y ha sido prorrogado por sucesivos actos de gobierno, hasta tanto se sancionen las normas que lo reemplacen.

También integra ADEFA la Comisión Mixta Verificadora de la Industria Automotriz, creada por Resolución N° 537/63 e integrada por personal técnico de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior y representantes de las empresas del sector (terminales y de autocomponentes). Tiene por finalidad verificar, mediante inspecciones, la efectiva utilización de autocomponentes de origen nacional en los porcentajes establecidos por el régimen de fabricación.

Finalmente, la Comisión Asesora Honoraria para el análisis de las operaciones de intercambio con los países de la ALALC fue creada por Resolución N° 632/69 para participar en el análisis de las operaciones programadas con ajuste al régimen del Decreto N° 2618/68, que establece la posibilidad de considerar "nacionales" - a los efectos del régimen de fabricación - los autocomponentes provenientes de países de la zona de ALALC, en las cantidades y condiciones establecidas en el mismo decreto.

/Si bien

Si bien las tres mencionadas son las que actualmente se encuentran funcionando, han existido otras Comisiones o Grupos de Trabajo de carácter similar e integradas también por representantes del sector industrial (terminal y autocomponentes), para problemas o cuestiones determinadas.

9. Programas de inversión

9.1 Relación de las inversiones programadas por el sector

En razón de que el sector industrial, tanto terminal como de autocomponentes, se encuentra a la espera de las decisiones de política que instrumentarán el régimen de fabricación para los próximos años, la situación en materia de nuevas inversiones es muy fluida, especialmente en lo que a la industria terminal se refiere, que tiene formulados algunos proyectos de importancia cuya consideración se encuentra demorada por el sector oficial, que desea previamente definir su política para el sector.

Todas las empresas, en general, han realizado en los últimos años inversiones de importancia, como se deriva del monto de las compras de activo fijo detalladas en el Capítulo II, punto 2.5, que totalizaron en 1969 poco más de 24, 500 millones de pesos moneda nacional. En ese mismo año se concretó la compra, por parte de Fiat Concord S.A., de la planta y equipos industriales de Industria Automotriz Santa Fe S.A., donde aquella firma desarrolla actualmente la fabricación de tractores y camiones pesados; Chrysler Fevre Argentina S.A., por su parte, adquirió en la liquidación de CIDASA - Compañía Industrial de Automotores S.A. (ex-Siam Di Tella Automotores S.A.) - una parte importante del activo fijo de esta empresa fabricante de automotores.

General Motors Argentina S.A. tiene pendiente de decisión un importante proyecto para el desarrollo de un nuevo modelo, de menor cilindrada, al paso que Fiat Concord S.A. tiene aprobado ya un equipamiento industrial para la producción de un modelo de alrededor de 1 200 centímetros cúbicos de cilindrada, que se incorporará al mercado presumiblemente el próximo año.

9.2 Efecto

9.2 Efecto sobre la expansión de la capacidad de producción

Por lo señalado en el punto anterior, tanto la política de inversiones como sus posibles efectos se encuentra en gran medida sujeta a la determinación de las condiciones generales y especiales que encuadrarán la actividad de las empresas terminales a través del nuevo régimen de fabricación.

La posibilidad del desplazamiento de las empresas que actualmente producen automóviles de más de 2 500 centímetros cúbicos a una franja de cilindrada menor, aspecto éste del futuro régimen en el que no han coincidido los criterios de la autoridad de aplicación y algunas de las empresas terminales, decidiría presumiblemente algunas inversiones significativas de las empresas interesadas en participar de una franja del mercado que ofrece un crecimiento más dinámico.

Por lo expuesto, la modificación sustancial en la capacidad de producción habrá de ser posterior - si se produce - a la definición del régimen especial de promoción, siendo la consecuencia de un replanteo de la posición competitiva que las distintas empresas venían manteniendo en el mercado desde la iniciación del régimen especial, replanteo que se viene exteriorizando ya a través de las políticas de precios observadas especialmente en 1969.

No obstante, la propia evolución del mercado lleva a las empresas a efectuar las inversiones adicionales necesarias para ir resolviendo presumiblemente algunos "cuellos de botella" y beneficiar el ritmo de producción de automotores y como sucediera en 1969, conforme se ha expresado en el Capítulo 4, punto 4.4.

Parte B

1. Nivel de los precios de venta de la producción nacional de automotores

1.1 Nivel global de los precios de automóviles

El análisis de la evolución de los precios de los automóviles y su estudio comparativo ofrece las dificultades que derivan del constante perfeccionamiento de los modelos que se ofrecen al público, así como también de la desaparición de algunos modelos que van siendo sustituidos por otros.

A fin de obviar en la medida de lo posible esas dificultades y procurar una base de comparación que se ajustara razonablemente a las características técnico-económicas de las distintas unidades que se ofrecen en el mercado, se procedió a establecer el precio promedio anual en cada una de las categorías en que se encuentran clasificados los automóviles de pasajeros según su cilindrada.

El precio promedio resultante en cada año, fue deflacionado por el índice de precios mayoristas no agropecuarios determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), procediéndose igualmente a determinar el número índice resultante para el total de la producción de automóviles. Los precios tomados fueron los de venta al público, informados por ADEFA - Asociación de Fábricas de Automotores - y el año base 1960, por ser éste prácticamente el período anual en el que se inició el régimen de promoción industrial.

Sobre esas bases se ha confeccionado el cuadro siguiente:

/PRECIO PROMEDIO

**PRECIO PROMEDIO DE LOS AUTOMOVILES DEFLACIONADOS
POR EL INDICE DE PRECIOS MAYORISTAS
NO AGROPECUARIOS**

(Indice 1960 = 100)

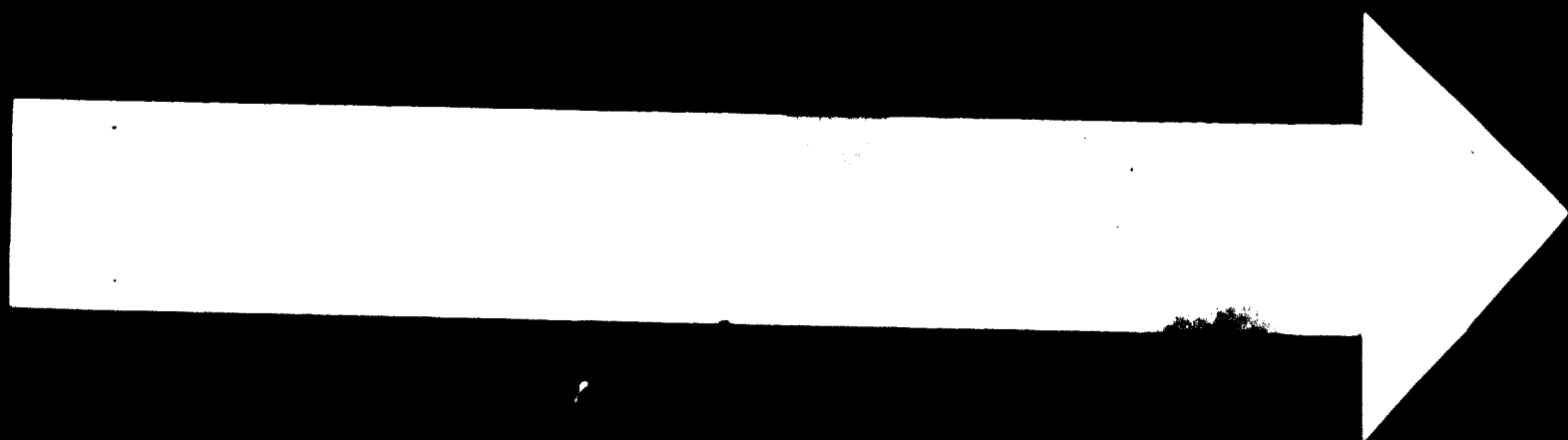
Años	Categorías				Total
	Hasta 850 cc.	851 a 1 400 cc.	1 401 a 2 500 cc.	Más de 2 500 cc.	
1960	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1961	100.4	94.8	95.8	101.0	95.6
1962	89.6	89.6	92.1	125.1	103.1
1963	85.3	85.1	89.4	116.5	100.2
1964	81.4	82.7	78.4	108.4	93.2
1965	80.0	70.0	79.4	110.5	95.4
1966	80.7	76.6	80.0	114.2	95.8
1967	79.4	75.0	77.1	117.6	95.8
1968	76.3	75.5	73.7	110.4	88.2
1969	73.1	71.9	70.8	108.2	87.0

Fuente: Elaboración propia sobre datos de ADEFA.

Puede observarse que el índice para todas las categorías de automóviles, luego de ascender en 1962, señala a partir de ese año una tendencia descendente, que se acentúa en 1968 y 1969 para terminar en este último año con una disminución del 13 % con respecto al año tomado como base.

Ese comportamiento no corresponde a las cuatro categorías analizadas, ya que mientras las de cilindradas inferiores a 2 500 cc. muestran una firme tendencia descendente y ofrecen entre los años analizados una disminución que va desde casi el 27 % en el límite inferior hasta el 30 % en el superior, la categoría máxima (más de 2 500 cc.) ofrece algunas oscilaciones en el período para llegar en 1969 a un nivel superior al de 1960, aunque considerablemente menor que el de 1962.

/Este diferente

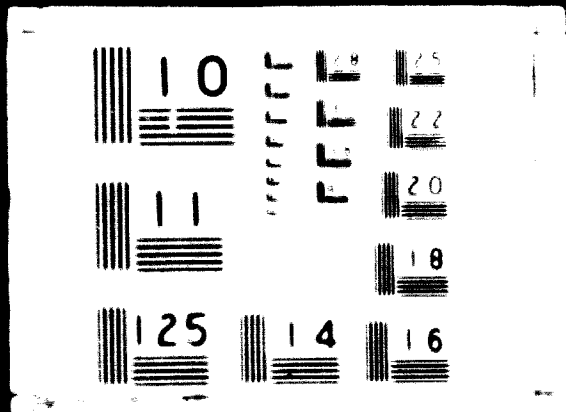


3 . 8 . 73

2 OF 4

D O

3 0 2 4



Este diferente comportamiento en las series consignadas precedentemente obedece sobre todo al hecho de que en 1962 se incorporaron al mercado los modelos fabricados por las firmas americanas (Ford, General Motors y Chrysler), que habían iniciado su actividad con la producción de camiones. Estos automóviles, de mayor precio, hicieron que las unidades de esa cilindrada aumentaran sensiblemente su participación dentro del mercado total de automóviles, como puede observarse a continuación:

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LA PRODUCCION
POR CATEGORIA

Años	Categorías				Total
	Hasta 850 cc.	851 a 1 400 cc.	1 401 a 2 500 cc.	Más de 2 500 cc.	
1960	37.2	10.2	21.8	30.3	100
1961	46.9	12.6	29.4	11.1	100
1962	35.6	12.2	18.4	33.8	100
1963	29.3	13.4	23.6	33.7	100
1964	34.4	4.6	20.7	40.3	100
1965	30.3	4.3	23.4	42.0	100
1966	32.6	3.6	27.3	36.5	100
1967	34.6	2.1	25.1	38.2	100
1968	30.5	0.8	26.3	33.4	100
1969	38.1	0.5	23.8	37.6	100

Fuente: Elaboración propia sobre datos de ADEFA.

Además, es precisamente en los automóviles de esa cilindrada donde se observa una mayor renovación de modelos, lo que también dificulta el análisis comparativo.

En síntesis, el nivel general de los precios analizados está fuertemente influido por los de la mencionada categoría, atenuando la disminución que se observa en los automóviles de baja cilindrada.

/A fin

A fin de soslayar las dificultades señaladas precedentemente y lograr mejores bases de comparación, se ha procedido a tomar como año base 1962. El cuadro respectivo se consigna seguidamente:

PRECIO PROMEDIO DE LOS AUTOMOVILES DEFLACIONADOS
POR EL INDICE DE PRECIOS MAYORISTAS
NO AGROPECUARIOS

(Indice 1962 = 100)

Años	Categorías				Total
	Hasta 850 cc.	851 a 1 400 cc.	1 401 a 2 500 cc.	Más de 2 500 cc.	
1960	111.6	111.3	108.5	79.9	97.0
1961	112.1	105.5	103.9	80.8	93.7
1962	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1963	95.2	92.5	97.0	93.1	97.1
1964	90.9	92.0	85.1	86.6	90.4
1965	89.3	77.8	86.1	88.3	92.6
1966	90.0	85.2	86.7	91.2	92.9
1967	88.6	83.5	83.6	94.0	92.9
1968	85.1	84.1	80.0	88.2	85.5
1969	81.6	80.1	76.9	86.5	84.4

Fuente: Elaboración propia sobre datos de ADEFA.

La disminución, en este caso, alcanza a todas las categorías, oscilando entre un 23 % para la de 1 401 - 2 500 cc. hasta casi el 14 % en la de más de 2 500 cc. En el total, por su parte, se observa una reducción del 16 %.

Por su parte, la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) publica mensualmente un índice de precios relativos, que surge de la relación entre los precios medios de ADEFA y el índice de precios mayoristas para el sector no agropecuario. A su vez, los precios medios son calculados como precios implícitos en el valor de la producción, calculándose la relación entre el valor de la producción a precios corrientes y a precios constantes

/de 1962

de 1962 (en ambos casos a precios al público), efectuándose posteriormente la conversión a base 1960 igual 100. El hecho de que se tome el año 1962 responde a la circunstancia de que, como ya lo hemos señalado precedentemente, es el año en el que se completa la gama de vehículos que se producen actualmente.

PRECIOS RELATIVOS ADEFA

Año	Automóviles	Comerciales	Total automotores
1960	100.0	100.0	100.0
1961	98.6	98.8	96.0
1962	86.3	88.1	87.1
1963	80.8	78.8	80.1
1964	74.5	73.2	74.0
1965	72.8	74.4	73.4
1966	73.5	79.0	74.9
1967	72.8	79.3	74.7
1968	69.2	80.7	72.9
1969	63.4	75.3	67.3

Fuente: ADEFA.

De acuerdo con este índice la tendencia decreciente es mucho más acentuada, correspondiéndole al índice general 67.3 para 1969 y a los automóviles 63.4.

De acuerdo con lo que surge de los cuadros precedentes, puede afirmarse que el precio relativo de los automóviles señala una firme tendencia descendente a partir de 1962, tendencia que se observa más acentuada en los modelos de cilindrada mediana y baja.

1.2 Relación de precios nacionales e internacionales

Para determinar la relación existente entre los precios nacionales de automóviles y los de las mismas unidades en los países de origen de las marcas fabricadas, dadas las características técnico-económicas particulares que ofrecen algunos de los modelos fabricados en el país, se ha optado por tomar como base los valores fob fábrica en origen declarados por las empresas para el vehículo producido y el precio a concesionario, que correspondería a aquél en el orden local.

Con ese objeto, y sobre la base de informaciones confirmadas por la Dirección Nacional de Estudios Industriales de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior, se han establecido los precios promedios de los automóviles fabricados localmente, tanto en condiciones fob fábrica de origen como de venta a los concesionarios.

Los datos correspondientes están referidos al año 1968, en el que operaban en la fabricación de automóviles 8 empresas. Los resultados de dicha relación se consignan seguidamente, omitiéndose la individualización de las empresas fabricantes:

**RELACION ENTRE EL PRECIO A CONCESIONARIO Y
EL PRECIO FOB DE LA UNIDAD DECLARADO
POR LA EMPRESA FABRICANTE**

Empresa A	1.67
Empresa B	2.03
Empresa C	2.04
Empresa D	2.09
Empresa E	2.14
Empresa F	2.15
Empresa G	1.82
Empresa H	2.23
<u>Total</u>	<u>2.02</u>

Para el conjunto de las empresas los valores promedio, fob declarado y precio a concesionario, alcanzan m\$n 598 398 y m\$n 1 211 894, respectivamente, siempre referido al año 1968. Teniendo en cuenta el peso de los automóviles, el promedio por kilogramo llega a m\$n 627.9 y m\$n 1 217.1 para los dos conceptos arriba mencionados.

/Otro criterio

Otro criterio de comparación es el que ha utilizado el grupo de trabajo constituido oportunamente entre diversas entidades vinculadas a la fabricación y comercialización de automotores para estudiar los factores de distorsión de la industria automotriz argentina y cuyo resumen fuera publicado bajo el título de "La industria automotriz argentina" en 1969. En dicho estudio, realizado sobre la base de datos correspondientes al año 1967, al analizarse las economías de escala y su incidencia en el precio del automotor nacional, se determina el precio y el peso promedio ponderado del automóvil tipo en la forma siguiente:

Empresas	Valor de la producción (millones m\$ñ)	Peso de la producción (tons)	Automóviles producidos
Chrysler Fevre Argentina S.A.	12 941	8 620	6 478
Ford Motors Argentina S.A.	29 648	19 395	16 379
Flat Concord S.A.	47 719	32 605	40 911
General Motors Argentina S.A.	21 996	15 595	11 786
Safrar (Peugeot)	20 907	13 690	13 315
Citroën Argentina S.A.	7 768	4 532	9 228
Ika-Renault S.A.	53 486	37 811	37 226
Industria Automotriz Santa Fe S.A. (Auto Unión)	3 442	2 598	2 819
Total	197 907	134 846	138 142
Valor promedio del automóvil		US\$ 4 093	
Peso promedio del automóvil		kgs 976	
Valor promedio de la tonelada		US\$ 4 193	
Tipo de cambio: US\$ 1 = m\$ñ 350			

Fuente: ADEPA.

Con la base del valor promedio así determinado, se lo relacionó con el precio unitario en país de origen, llegándose a la conclusión de que esa relación alcanzaba a 2.2, según puede verse a continuación:

/RELACION ENTRE

RELACION ENTRE EL PRECIO ARGENTINO Y EL PRECIO EN
PAIS DE ORIGEN DEL VEHICULO ARGENTINO
(MEDIA PONDERADA)

Vehículo	Unidades	Facturado argentino (en US\$)	Facturado en país de origen (en US\$)
Automóvil	138 142	565 448 571	255 304 960
<u>Precio unitario argentino (en US\$)</u>		<u>Precio unitario país de origen (en US\$)</u>	<u>Relación</u>
A		B	$\frac{A}{B}$
4 093.0		1 848.1	2.22

Fuente: ADEFA.

Hay una pequeña diferencia, como se observa, en las dos relaciones determinadas por los procedimientos que hemos indicado precedentemente. No obstante, se señala que mientras en la primera se ha trabajado sobre la base de datos al año 1968, en la segunda se han utilizado informaciones correspondientes al año 1967.

2. Nivel de salarios y prestaciones patronales de seguro social

2.1 Nivel de sueldos y salarios

A diferencia de otras actividades, la industria automotriz terminal no tiene acuerdos o convenios que fijen salarios para todas las empresas del sector, sino que aquellos están determinados por los convenios colectivos celebrados por la entidad gremial obrera con cada una de las fábricas terminales.

El convenio colectivo de trabajo de una de las empresas del sector establece los siguientes niveles básicos de salarios:

/Categoría

Categoría	Jornal-hora	
	En m\$ ⁿ a/	En US\$ b/
1	205.84	0.51
2	216.84	0.54
3	255.18	0.64
4	265.62	0.66
5	277.17	0.69
6	304.52	0.76
7	334.70	0.84

- a/ Pese a tratarse de los salarios vigentes a junio de 1970, se indican los valores en pesos moneda nacional en lugar de pesos Ley 18188 (m\$ⁿ 100 = \$ 1) por ser aquellos los utilizados en todas las informaciones incluidas en esta monografía, que se refieren al año 1969.
- b/ US\$ 1 = m\$ⁿ 400 (modificación cambiaria de junio de 1970).

Existen diferencias de una fábrica a otra en los promedios de jornales pagados; en el mes de junio de 1970 en tres empresas consultadas los promedios oscilaron entre m\$ⁿ 316 y m\$ⁿ 394 por hora.

En cuanto al personal administrativo, no se encuentra incluido dentro de los convenios colectivos, por lo que sus remuneraciones se pactan libremente con la patronal. Se ajustan, en general, a los sueldos comunes en la plaza, con un techo mínimo aproximado de m\$ⁿ 35 000 mensuales.

La gran proporción de los obreros revista en las categorías individualizadas con los números 3 y 4.

En los administrativos, por su parte, la gran proporción de las retribuciones oscila entre los m\$ⁿ 65 000 y m\$ⁿ 80 000 (US\$ 160 a US\$ 200).

2.2 Discriminación por funciones y grado de capacitación del personal

Las categorías del personal obrero a que nos hemos referido en el punto anterior, a las que corresponden distintas escalas de salarios, están definidas en la forma siguiente:

Categoría 1. Obreros sin ninguna formación previa para la ejecución de trabajos simples que no demanden especialidad, conocimiento especial o prácticas anterior (peones en general).

/Categoría 2.

Categoría 2. Operarios sin oficio designado en la empresa, destinados a trabajos manuales o en máquinas o bien en tareas auxiliares u otras de carácter general complementario, sin previo conocimiento ni largo período de aprendizaje (embaladores, operario de almacenes, expedición, etc.).

Categoría 3. Operarios sin requerimiento de oficio ni designación del mismo, con práctica y capacidad adquiridas en la empresa, que deberá realizar correctamente una o varias operaciones de un determinado tipo de trabajo o ejecute ciertos trabajos generales de alguna especialidad con rapidez y eficacia en los tiempos establecidos (algunas categorías de operarios de línea de montaje, de línea de producción, soldador a punto, etc.).

Categoría 4. Operario que realiza correctamente una o varias operaciones de un determinado tipo de trabajo en serie de montaje o de otra índole, desempeñándose en algún oficio sin tener la universalidad de conocimientos que requieren los mismos. Deberán estar capacitados para utilizar, sin ayuda del personal de supervisión, aparatos de medición, herramientas especiales, dibujos, planos o normas inherentes a su puesto de trabajo (chapista de línea, soldador chapista de línea, operario volante de línea, ayudante mecánico de mantenimiento, etc.).

Categoría 5. Operarios que posean una experiencia industrial y una formación profesional adquirida en un período práctico y teórico en su especialidad profesional. Deberá poseer conocimientos tecnológicos, geométricos y aritméticos elementales, interpretar correctamente dibujos o planos (tornero, ajustador, fresador, rectificador, afilador de herramientas, etc.).

Categoría 6. Operarios que realicen trabajos poseyendo una excelente formación profesional, técnica y práctica, así como también experiencia industrial; deben tener capacidad para realizar trabajos en forma independiente y resolver algunos problemas que se le presenten. Deberá tener los conocimientos exigidos a la categoría anterior, con más interpretación y conocimiento perfecto de planos y normas en uso en su profesión (mecánico de precisión instrumentista, preparador de máquinas-herramientas automáticas, constructor de calibres y dispositivos, etc.).

/Categoría 7.

Categoría 7. Operarios que presenten las mismas características de la categoría anterior, pero llevadas al máximo grado de habilidad profesional tanto en los conocimientos teóricos como en los prácticos (matriceros, mecánico especial de precisión e instrumentista, operador de máquinas especiales de precisión, etc.).

2.3 Prestaciones sociales patronales

Además de las que establecen las disposiciones legales vigentes, los convenios colectivos suelen incluir una serie de beneficios adicionales, no referidos estrictamente a la seguridad social, entre los que se incluyen licencias y subsidios por matrimonio, nacimientos, por enfermedad y fallecimiento de familiar en los grados de parentesco previstos, permisos para rendir exámenes, etc. Además, se prevén generalmente los aumentos por antigüedad, modalidades especiales para los casos de accidentes de trabajo, la ropa o uniformes de trabajo, etc. Si bien no es posible ponderar en cada caso particular los beneficios incluidos, no hay diferencias significativas entre unos convenios y otros, aunque correspondan a distintas actividades específicas.

A título ilustrativo se transcribe seguidamente un cuadro con la incidencia porcentual sobre los salarios de los distintos beneficios de carácter social a cargo del empleador, preparado para sus asociados por la Asociación de Industriales Metalúrgicos de la Unión Industrial Argentina:

/CARGAS SOCIALES

CARGAS SOCIALES BASICAS DE LA INDUSTRIA METALURGICA

Concepto	A partir desde el 1-3-1970
1. Aguinaldo	9.07
2. Antigüedad	2.86
3. Aporte I.N.R. ^{1/}	0.20
4. Aporte jubilatorio	17.91
5. Días feriados	3.72
6. Vacaciones	3.24
Accidentes de trabajo	
7. Días perdidos	1.49
8. Indemnización	9.63
Despido	
9. Indemnización	3.00
10. Preaviso	0.90
11. Asignaciones familiares	11.96
Enfermedad	
12. Licencia	0.00
13. Enfermedad del familiar	0.11
14. Enfermedad del personal	4.36
Fallecimiento	
15. Licencia	0.00
16. Asignación	0.00
Morimiento	
17. Licencia	0.00
18. Padres incapacitados	0.00
19. Seguro de vida colectivo	0.00
20. Elementos de seguridad	0.00
21. Ropa de trabajo	0.00
22. Utiles de trabajo	0.00
23. Cuotaciones gremiales	0.00
24. Dadores de sangre	0.00
25. Impuesto para aprendizaje	0.00
26. Licencia para examen	0.00
27. Servicio Militar	0.00
28. Título Técnico	0.00
29. Aporte Cero Social Ley 10420	0.00
Total	85.11

^{1/} Instituto Nacional de las Empeceaciones.

Además, cuando el personal es enviado a trabajar fuera del lugar habitual de tareas o por los conceptos especiales que se indican seguidamente, corresponde agregar a las cargas básicas, las siguientes:

Concepto	Porcentaje
1. Tiempo de viaje	
a) En horas de trabajo	0.57
b) Fuera de horas de trabajo	0.30
2. Gastos por enviar personal hasta 10 kilómetros	0.14
3. Gastos por enviar personal a más de 10 kilómetros	0.99
4. Liquidación de domingos cuando el personal es enviado fuera del lugar de trabajo por más de 7 días	0.99
5. Diferencia de salario por tareas superiores	0.60
6. Adicional por horario entre de 22 a 6 horas	0.80
7. Provisión de leche por tareas insalubres	0.31
8. Aporte a Caja de Internidad	*
9. Licencia por maternidad	0.10

* Mues de 0.005 %.

2.4 Relación con países industrializados

En lo que hace a la industria terminal, las prestaciones sociales patronales vinculadas con la seguridad social o con otros beneficios emergentes de la legislación nacional, han sido analizados en relación con otros países desarrollados en el estudio ya mencionado de "Los factores que distorsionan la formación de los costos en la industria automotriz argentina" (AEEPA y otros). En dicho estudio se ha extractado el siguiente análisis comparativo:

A.A.I. ~~ANEXO~~

2.4.1 Aportes relativos a la seguridad social

Viejes, invalidez y muerte

- Argentina** Aporte patronal del 15 % y laboral del 5 %. El Estado no contribuye salvo cuando se trata de sus propios empleados.
- Alemania** El aporte patronal es del 7½ % y lo mismo el laboral. El Estado aporta al sistema de subsidios 1/3 del costo del sistema asalariado y 1/5 del costo del sistema empleados.
- Estados Unidos** El aporte patronal es de un 3.9 % sobre los sueldos abonados y el laboral 3.9 % sobre las remuneraciones percibidas.
- Francia** El aporte patronal es del 15 % y el laboral del 6 %. El sector público no contribuye al sistema.
- Italia** El aporte patronal es del 9.75 % y el laboral del 6 %. El Gobierno contribuye con un 45 % del costo del sistema y aporta, además, fondos especiales.

Enfermedad y maternidad

- Argentina** Para los gastos de salud del trabajador y su núcleo familiar se ha creado recientemente un fondo con el aporte del 1 % o 2 % de los salarios del trabajador según sea soltero o casado y el 2 % de aporte patronal.
- Para maternidad contribuyen el sector público, el patronal y el laboral con un día de salario cada uno por trimestre computado sobre las mujeres aseguradas por el programa.
- Además, el obrero enfermo tiene derecho a percibir sus haberes por un plazo de 3 a 6 meses, según antigüedad. Legalmente está también regulado el descanso pre y post parto de la mujer que trabaja.
- Alemania** El aporte patronal fluctúa entre un 4 y 5.5 %, según el fondo elegido por el trabajador, el laboral fluctúa también en la misma forma y por la misma causa. El Gobierno otorga fondos adicionales para maternidad.
- Estados Unidos** El aporte patronal por hospitalización es de 0.5 %. El laboral también de 0.5 %. Por los beneficios monetarios aportan del 0.5 % al 1 % según los Estados. El Gobierno contribuye a la hospitalización de los no pensionistas con US\$ 3 por mes por cada persona asegurada voluntariamente.

/Francia

- Francia** Las contribuciones por vejez, invalidez y muerte cubren también enfermedad y maternidad.
- Italia** El dependiente aporta un 0.15 % de sus ingresos; el empleador del 9 al 12 % de las remuneraciones abonadas. El Gobierno no contribuye.

Accidentes de trabajo

- Argentina** El empresario corre con el costo total, ya sea con fondos de previsión o mediante seguros privados.
- Alemania** El sector laboral no aporta, el patronal medio es del 1.5 % sobre los sueldos pagados. El Gobierno participa solamente en el fondo.
- Estados Unidos** El aporte medio patronal en toda la nación es de alrededor del 1 % de los sueldos pagados; el riesgo se absorbe a través de seguros, en forma total o parcial.
- Francia** El empleador es el único contribuyente. La tasa media de contribución es de un 3 %.

Desempleo

- Argentina** No existe.
- Alemania** El aporte patronal y el laboral es del 0.65 %. El Gobierno no aporta fondos, pero concurre a la financiación del sistema.
- Estados Unidos** La contribución patronal media es del 2 %, el sector laboral no aporta. El Gobierno Federal paga la administración de los programas de los Estados con impuestos federales.
- Francia** El Gobierno financia totalmente el programa.
- Italia** El aporte patronal oscila alrededor del 2 %, el sector laboral no aporta. Las empresas industriales pagan un 0.2 % adicional para formar fondos de salarios complementarios.

Asignaciones familiares

- Argentina** El sector patronal contribuye solamente a la Caja de Subsidios Familiares con el 11 % de los sueldos abonados que no excedan de 60 000 pesos en las actividades comerciales y de 100 000 en las industriales. Por encima de esos límites el aporte se mantiene constante.
- Alemania** Cubre a todos los residentes con dos o más hijos; no hay aporte patronal.
- Estados Unidos** No existen.

/Francia

- Francia** El empleador aporta un promedio del 13.5 %; los trabajadores beneficiados no aportan, salvo los independientes, que pagan alrededor del 5 %.
- Italia** El aporte patronal es del 17.5%; el sector laboral no aporta. Tampoco lo hace el Gobierno, que participa solamente en los subsidios para empleados agrícolas.

2.4.2 Otros aportes vinculados con beneficios sociales

Sueldo anual complementario

- Argentina** Obligatorio.
- Alemania** No existe obligación legal de abonarlo.
- Estados Unidos** No existe obligación legal de abonarlo.
- Francia** No existe obligación legal de abonarlo.
- Italia** No existe obligación legal de abonarlo.

Vacaciones anuales

- Argentina** Retribuidas, de 10 a 30 días corridos según antigüedad.
- Alemania** Retribuidas, entre 15 y 24 días laborales según edad.
- Estados Unidos** Retribuidas, variando según el respectivo convenio de trabajo o la política de la empresa. Oscilan entre 10 días hábiles y 4 semanas - en general - según antigüedad.
- Francia** 2 días de vacaciones por cada mes completo de trabajo efectivo.
- Italia** Entre 12 y 18 días hábiles para obreros y 15 a 30 días hábiles para empleados, según antigüedad.

Indemnización por despido

- Argentina** Preaviso: Uno o dos meses, según antigüedad. Caso contrario, se abona el sueldo o salario correspondiente a ese período.

Despido: Un mes de sueldo por cada año o fracción mayor de 3 meses. Promedio de lo percibido, con límite máximo de \$20 000. En casos justificados de disminución o falta de trabajo, se reduce a la mitad.

/Alemania

- Alemania** En principio, existe un plazo de despido de 14 días para el obrero industrial y 6 semanas para los empleados.
- Sólo es válido cuando es socialmente justo y legítimo, de acuerdo con la ley. Esta se aplica a empresas con cinco o más trabajadores y favorece a empleados de más de 20 años con antigüedad mínima de seis meses.
- Estados Unidos** No existen normas legales. Están regulados, generalmente, en los convenios colectivos o por la política de las empresas.
- En los casos en que está incluido varía considerablemente, entre tres meses de sueldo después de 10 años de antigüedad hasta medio mes por año de servicio.
- Francia** Beneficia a obreros y empleados con más de dos años de servicio. Los obreros perciben una indemnización de 10 horas de jornal por cada año de servicio.
- Los empleados desde 1/20 hasta 1/5 del sueldo mensual por año de servicio, según antigüedad. El personal técnico tiene escalas especiales.
- Italia** Preaviso. Para obreros entre 6 y 12 días y para empleados entre 1 y 4 meses, según antigüedad.
- Indemnización. Para los obreros entre 5 y 16 1/4 días, según antigüedad.
- Para empleados, un mes de sueldo por año de servicio.

2.5 Nivel de los sueldos y salarios en relación con países industrializados

No existe información disponible como para poder efectuar un análisis comparativo, sobre todo con la precisión necesaria como para establecer exactamente la correspondencia de las funciones o tareas en uno u otro caso. Sin embargo, y a título ilustrativo, se transcriben seguidamente algunas informaciones emergentes de la reciente Conferencia Regional Latinoamericana realizada por la Federación Internacional de Trabajadores de las Industrias Metalúrgicas, en las que se han mencionado - específicamente referidos a la industria automotriz terminal - los siguientes salarios mínimos y máximos en los países que también se indican:

/País

País	Salario por hora	
	Más bajo (US\$)	Más alto (US\$)
Brasil	0.25	0.78
Argentina	0.40	1.05
México	0.29	1.80
Venezuela	0.45	2.00
Perú	0.20	1.02
Chile	0.20	1.23
Colombia	0.15	0.70

Con relación a otros países extrazonales surgen por empresas terminales los siguientes salarios promedios:

Países y empresa	Salario por hora (US\$)
Estados Unidos	
General Motors	3.87
Ford Motors	3.67
Chrysler	3.51
Alemania	
Volkswagen	1.56
Francia	
Peugeot	
Especializado de 2a. Calificado	1.30
Calificado de 1ra.	1.47
	1.90

Fuente: Vehículos y Trabajadores en América Latina en 1970. Secretariado General de la PITM.

3. Costos de inversión

3.1 Nivel de los precios de adquisición de los activos fijos

Como consecuencia de las modificaciones del arancel introducidos en el mes de febrero del corriente año, se han eliminado los regímenes preferenciales para la importación de maquinarias y equipos, salvo para los casos expresamente previstos en la ley de promoción industrial, los que no incluyen a la industria automotriz, ni la terminal ni la fabricante de autocomponentes, por ahora.

Con las reducciones dispuestas en el Decreto N° 191/70, de junio del año en curso, la introducción de dichos bienes está sujeta al pago de los siguientes derechos:

- 60 % sobre el valor costo y flete en los casos de maquinarias y equipos que se producen localmente;
- 5 %, calculado de la misma manera, en los casos en que los bienes a importar no se produzcan en el país; y
- 35 % cuando la importación se refiera a bienes con producción iniciada pero aún no consolidada en el país.

Aun cuando en la industria de bienes de capital de la Argentina se produce una variada gama de equipos y de máquinas-herramientas, existen una gran cantidad de ítems que no son provistos por la industria nacional. Las disposiciones actuales permiten la introducción de esos bienes prácticamente a precio internacional, es decir, a los mismos niveles de los países industrializados.

En lo que se refiere a las maquinarias fabricadas localmente, el importe del derecho establecido no es indicativo del nivel de los precios en relación con los similares importados, ya que en muchos casos los precios internos no llegan a capitalizar la totalidad de la protección. Pero puede tomarse como un promedio aceptable que el nivel de los precios internos de los bienes de capital es un 50 % superior al precio internacional.

3.2 Las inversiones en maquinarias importadas con franquicias

Se ha señalado en el punto anterior que con la derogación de los regímenes generales de prioridad de equipamiento, todas las importaciones de bienes de capital, - salvo las que correspondan a zonas o actividades expresamente nominadas - deberán hacerse en el futuro con pago de los aranceles aduaneros.

En las primeras etapas del régimen de promoción de la industria automotriz y dada la circunstancia de que casi todas las empresas se acogieron a los beneficios de la ley de inversión de capitales extranjeros, la importación de los bienes y equipos que no se fabricaran localmente se realizó con exención del pago de derechos de aduana. Por otra parte, a esa época la industria nacional fabricante de máquinas-herramientas no había alcanzado los niveles de desarrollo actual.

No existe información disponible que permita discriminar en qué proporciones el equipamiento de la industria terminal corresponde a los bienes importados con franquicia y a los adquiridos localmente.

4. Nivel de impuestos indirectos

4.1 Caracterización del régimen tributario vigente

Dentro del régimen constitucional argentino, tanto la Nación como las Provincias tienen poderes impositivos. Los de la primera derivan de disposiciones expresas de la Constitución Nacional, los de las segundas, conforme al régimen federal de gobierno adoptado, del hecho de que los estados provinciales conservan todo el poder no delegado por la Constitución al gobierno central (art. 104 de la Constitución Nacional). La Nación además puede ejercer poderes impositivos que constitucionalmente corresponden a las provincias, siempre que la delegación de facultades sea por tiempo limitado y cuando lo exijan la defensa, seguridad común y bien general del Estado.

En lo que respecta a las municipalidades, si bien carecen de poderes impositivos originarios, su facultad de imponer gravámenes deriva de las atribuciones conferidas por las legislaturas provinciales o el Congreso de la Nación en el caso de la Capital Federal, atribuciones éstas que aseguran la autonomía financiera de aquellos entes de derecho público.

/Esta concurrencia

Esta concurrencia simultánea de la Nación, las provincias y las municipalidades en la aplicación de gravámenes da origen a una superposición impositiva, ya que se toma en algunos casos una misma base imponible para gravámenes de distinta jurisdicción o naturaleza. La presión impositiva sobre las actividades productivas ha sido reiteradamente señalada como perjudicial para el desarrollo de la economía, aunque las reformas de fondo ven limitadas las posibilidades de su aplicación por problemas de índole presupuestaria.

La industria automotriz, en su carácter de tal, no tiene un régimen impositivo particular, ni por la índole de su actividad específica ni por la de los productos que fabrica, excepción hecha de alguna tasa vinculada con el contralor de las empresas acogidas a regímenes de promoción. Pero aún en este último caso no es aplicable a todo el sector, ya que lo tributa solamente la terminal (única incluida, por otra parte en el régimen de promoción) y están comprendidas también las fábricas terminales de tractores y motores.

Son de aplicación a la industria automotriz en su conjunto, por consiguiente, los impuestos y gravámenes establecidos por la legislación vigente para las actividades industriales en general, según las alícuotas establecidas.

4.2 Régimen impositivo vigente para la industria

Incluye los siguientes gravámenes:

a) De orden nacional:

Impuesto a las Ventas.

Impuesto a los Réditos.

Impuesto Sustitutivo a la Transmisión Gratuita de Bienes.

Impuesto para educación técnica.

b) De orden provincial:

Impuesto a las Actividades Lucrativas (o Convenio Multilateral, cuando la actividad lucrativa se ejerce en dos o más jurisdicciones provinciales).

Impuesto de sellos.

Impuesto inmobiliario:

/c) Contribuciones

c) Contribuciones y tasas municipales:

Contribución sobre el comercio y la industria.

Tasas de servicios a la propiedad.

- d) Además, en el orden nacional, se registran algunas tasas retributivas de servicios, que son de aplicación a las empresas del sector automotriz, ya sea porque han adoptado la forma jurídica de sociedades anónimas, porque se encuentran acogidas al régimen de promoción o porque desarrollan una actividad industrial.

Dichas tasas son:

- Derecho de inspección de sociedades anónimas.
- Arancel para el contralor del régimen de promoción de la industria (exclusivamente para la terminal).
- Arancel para el mantenimiento del Registro Nacional Permanente de Actividades Industriales.

4.3 Impuesto a las Ventas

De todos los gravámenes enumerados precedentemente, el que se aplica sobre las ventas constituye un impuesto indirecto, que grava los consumos en general.

Corresponde tributarlo, en forma general, sobre las ventas de mercaderías, frutos y productos, debiéndoselo aplicar - conforme lo dispone la ley - de manera tal que incida sobre una sola de las etapas de que es objeto la negociación de cada mercadería, siempre que ésta no pierda su identidad, ya que si hay transformación y resulta un producto distinto, éste es imponible de nuevo.

En líneas generales grava el valor agregado en cada etapa, ya que en su liquidación se autoriza la deducción de las mercaderías adquiridas en el mercado interno que ya hubieren devengado este impuesto o que estén exentas de su pago, siempre que dichas mercaderías estén destinadas a formar una parte integrante o constitutiva del producto a venderse. También se deducen los impuestos internos nacionales y provinciales abonados que gravan las mercaderías en el estado en que se venden y los importes netos de trabajos de terceros cuando éstos aporten la materia prima principal.

El hecho imponible se manifiesta en la venta o transferencia a título oneroso de frutos, productos o mercaderías de la propia producción, elaboración, fabricación o manufactura. El importe a tributar se calcula sobre el monto total facturado menos las bonificaciones y descuentos, los gastos directos de venta cuando el responsable venda directamente al usuario, los créditos incobrables reales ocurridos en el ejercicio que se liquida y las deducciones a que se ha hecho referencia en el párrafo anterior.

Devengan también el impuesto las mercaderías de importación que se destinen a integrar o constituir el producto final, las que se introduzcan para consumo propio sin cumplir la condición prevista en el párrafo anterior y las que se utilicen como bienes de uso.

En los casos de mercaderías importadas la base imponible es el costo de nacionalización, que incluye - además de la factura comercial o consular - los gastos de transporte, seguro, derechos portuarios, aranceles aduaneros y gastos de despacho.

El impuesto a las ventas grava también las exportaciones, aun cuando en el caso particular de la industria automotriz, por tratarse de bienes manufacturados de exportación "no tradicional" se encuentran exentos del pago del mismo. También están eximidos del pago de este impuesto los bienes de uso que se importen al amparo de franquicias arancelarias.

4.4 Impuesto a las actividades lucrativas

Este impuesto de carácter provincial se tributa, en el caso de las actividades industriales, sobre la suma total de las ventas de productos o mercaderías. Ni el hecho imponible - ejercicio de una actividad lucrativa - ni la base imponible - suma total ingresada en concepto de ventas, sin otras deducciones que las previstas en la ley - se superponen con la del impuesto a las ventas, pero la realidad económica hace que aquel gravamen se adicione a éste. Aunque técnicamente es un tributo que no corresponde trasladar al consumidor, ya que no tiene como justificación la exteriorización de un consumo sino más bien la contraprestación de quien ejerce una actividad lucrativa por los servicios que le brinda el Estado, en la práctica ese traslado se produce, razón por la cual se le incluye en este capítulo.

/La industria

La industria terminal, como consecuencia de leyes de fomento provincial que acuerdan beneficios impositivos para empresas que reúnan las condiciones exigidas y que se instalen en su jurisdicción, se encuentra exenta del pago de este impuesto por un plazo de diez o quince años - según las provincias - a contar de la fecha de instalación.

La industria de partes o autocomponentes, salvo pocas excepciones, tributa este gravamen.

4.5 Incidencia sobre el costo final del Impuesto a las Ventas

De acuerdo con la composición del precio de los automotores, referido en el Capítulo I (punto 1.2) de la parte A y al valor agregado por la industria terminal, la alícuota del impuesto a las ventas incide sobre un porcentaje levemente superior al 4.5 % del precio de venta, resultante de deducir del precio total el porcentaje correspondiente a las compras en el mercado interno, ya que éstas forman parte constitutiva del producto final y tributan el impuesto en una etapa anterior, así como también el margen bruto de los concesionarios.

Siendo las alícuotas a aplicar el 15 % en automóviles y pick-ups y el 10 % en vehículos de carga, el porcentaje de incidencia sería de poco más del 6 % en el primer caso y del 4.5 % en el segundo. En ambos supuestos debe adicionarse el impuesto transferido por los proveedores, ya sea de partes o de materias primas.

Por considerarlo de interés, se transcribe seguidamente el cuadro de incidencia de los impuestos tributados por la industria terminal sobre el precio mayorista de las unidades que se incluyen en el "Informe Económico sobre la Industria Automotriz", preparado por ADEPA y otras entidades empresarias del sector y al que ya nos hemos referido en el curso de esta monografía.

INCIDENCIA DE IMPUESTOS TRIBUTADOS POR LA INDUSTRIA
TERMINAL SOBRE EL PRECIO MAYORISTA DE
UN AUTOMOTOR TIPO

Clase de impuesto	Porcentaje de Incidencia
Impuesto a las Ventas	6.43
Impuesto a las Actividades Lucrativas	7.00 *
Impuesto para Educación Técnica	0.19
Impuesto Sustitutivo a la Transferencia Gratuita de Bienes	0.31
Impuesto a los Débitos y de Emergencia	
- A cargo del deudor por intereses pagados al exterior por préstamos para financiar el ciclo de producción	0.12
- A cargo del deudor por regalías, accesorios técnicos del exterior	0.51
- Rentabilidad neta	2.49
Taxes y Contribuciones Municipales	0.06
Impuestos menores y aranceles varios	0.09
Incidenia de Impuestos Indirectos sobre Insumos de Costos Generales y Costos de Comercialización	0.10
Incidenia total	11.14

Nota: AEFPA, etc., informo consultado sobre la industria automotriz.

* Actualmente omitido de su pago.

II

INDUSTRIA FABRICANTE DE PARTES Y PIEZAS

Advertencia preliminar

Para la preparación de esta Parte II, referida a la industria de autocomponentes o de partes y piezas, se han tomado como base las siguientes fuentes de informaciones:

- 1) Conclusiones de una investigación estadística realizada en el año 1967 sobre la base de una muestra representativa del sector e integrada por 607 empresas, ejecutada por un equipo especializado por encargo de C.I.F.A.R.A. - Cámara Industrial de Fabricantes de Autopiezas de la República Argentina;
- 2) Resultado de una encuesta realizada también en 1967 por el Grupo de Trabajo que tuvo a su cargo el estudio de "Los factores que distorsionan la formación de los costos en la industria automotriz argentina", estudio éste realizado por un grupo de entidades empresarias y al que ya hemos hecho referencia en la Parte I de esta monografía. La encuesta abarcó 250 empresas que totalizaban el 80 % del total facturado a la industria terminal por provisión de equipo original;
- 3) Informaciones obrantes en C.I.A. - Cámara de la Industria Automotriz -, referidas al grupo de empresas asociadas a la misma.

Por razones de brevedad, individualizaremos las informaciones correspondientes al punto 2) como "Grupo ADEFA", las de los puntos 1) y 3) con la sigla de la respectiva entidad.

A las tres organizaciones empresarias nuestro más expresivo agradecimiento por el suministro de informaciones que han resultado de fundamental importancia para poder desarrollar el temario propuesto.

/DESCRIPCION SECTORIAL

DESCRIPCION SECTORIAL

Parte A

1. Definición del sector

1.1 Evolución del sector

La industria fabricante de autocomponentes se inició en el país con la producción de partes o piezas destinadas al mercado de reposición, aun cuando también se abastecieron de algunos elementos a las líneas instaladas para el montaje de las unidades importadas.

En 1915 se registraba ya la existencia de una fábrica de radiadores, pero la producción adquiere importancia especialmente a partir de la Segunda Guerra Mundial, que al interrumpir las corrientes de abastecimiento externo incentivó la fabricación local de repuestos. La actividad de este sector industrial contribuyó a mantener en movimiento un parque automotor que hacia 1939 superaba ya las 400 000 unidades.

Finalizado el conflicto bélico, la vigencia de una política económica orientada a lograr una rápida expansión industrial y las consiguientes limitaciones o restricciones a la importación aseguraron la continuidad en el desarrollo de la actividad industrial.

En la década del 50, IAIE (luego DINPIA y actualmente IME) inicia la fabricación de tractores primero y vehículos automotores después, recurriendo a la industria ya establecida para el suministro de partes y piezas para sus programas de producción, demanda que se vio fortalecida por la posterior instalación de otras empresas destinadas a la fabricación de aquellos bienes. Ello hizo que los fabricantes de partes y piezas evolucionaran progresivamente de la producción de repuestos a la provisión de equipo original, transformación en la que cumplió una labor pionera el ente estatal mencionado en primer término y cuya trayectoria es inseparable - en el análisis histórico - del desarrollo de la fabricación local de autocomponentes.

El régimen de promoción de la industria automotriz puesto en marcha en 1959 impulsó y aceleró aquel proceso y aun cuando las fábricas de autopiezas no fueron incluidas en sus normas, participaron en forma creciente en los programas de integración de las empresas terminales.

/En la

En la actualidad, la industria automotriz argentina exhibe - en conjunto y en términos generales - un nivel relativamente importante de integración horizontal, aunque quizás no alcance la magnitud que haría aconsejable el número de establecimientos que operan en el sector terminal y la cantidad de modelos fabricados. Pero en ello ha gravitado no sólo la celeridad del proceso de integración de la unidad con partes fabricadas localmente, sino también la atomización del sector fabricante de autopiezas.

1.2 Enumeración de las actividades que comprende el sector

Dada la diversidad de elementos que integran el automotor, la industria fabricante de autocomponentes comprende también una gama diversa de actividades o especialidades.

Dentro de ellas puede incluirse:

- Metalúrgicas
- Partes eléctricas
- Neumáticos
- Tapicería
- Partes y accesorios de goma
- Partes y accesorios de plástico
- Cristales
- Productos químicos
- Pinturas y barnices
- Textiles.

A su vez, la rama metalúrgica comprende fundamentalmente:

- Fundición ferrosa
- Fundición no ferrosa
- Forja
- Estampado
- Mecanizado
- Conjuntos
- Partes normalizadas
- Tratamientos térmicos
- Acabados (cromados, galvanizados, etc.).

/La rama

La rama metalúrgica es la de mayor importancia relativa entre todas las actividades que concurren a conformar el sector, dada la neta preeminencia que tiene en el total de los suministros para equipo original.

1.3 Autopiezas típicas fabricadas

Las actividades que comprende el sector fabricante de autocomponentes abarcan prácticamente la totalidad del automotor, como consecuencia del grado de integración nacional alcanzado. Siguiendo el agrupamiento resultante de un despiece, se enuncian seguidamente las partes y piezas que el sector provee en forma habitual a las empresas terminales y al mercado de reposición.

- Neumáticos
- Cámaras de aire
- Protectores (flaps)
- Vidrios planos
- Vidrios curvos
- Tubos de acero con revestimiento interno de cobre, soldado por proceso (Brazing)
- Elástico de ballesta y sus accesorios
- Espirales de suspensión
- Motor completo
- Carburador completo y sus partes
- Pistones (émbolos)
- Aros de pistón (segmentos de émbolo)
- Válvulas sin mecanizar
- Válvulas terminadas
- Block de motor sin mecanizar
- Block de motor mecanizado
- Bielas sin mecanizar
- Bielas mecanizadas
- Bombas de agua
- Bomba de nafta
- Bomba de combustible
- Partes y piezas para las distintas bombas
- Filtro de aire
- Filtro de combustible

- Cigüeñal sin terminar
- Arbol de levas sin mecanizar
- Arbol de levas mecanizado
- Volante y corona sin mecanizar
- Volante y corona mecanizado
- Caja de velocidad
- Partes para caja de velocidad, en bruto y terminadas
- Conjuntos de embrague
- Discos de embrague
- Acumuladores
- Bobinas de encendido
- Bocinas
- Bobinas de ignición y sus partes
- Bujías de ignición
- Cuerpos de bujías de ignición
- Distribuidor completo y sus partes
- Motores de arranque, sus partes y accesorios
- Dinamos, alternadores y sus partes
- Faros; unidades ópticas
- Relés
- Reguladores de voltaje
- Sistemas de frenos y sus partes
- Radiadores y sus accesorios
- Sistema eléctrico de chasis
- Tambor, zapata, cilindro de freno; discos de freno
- Volante y eje de dirección
- Mecanismo de dirección; dirección hidráulica
- Amortiguadores
- Ruedas y llantas
- Tanque de combustible y sus accesorios
- Grifería
- Arneses eléctricos
- Chasis, sus partes
- Estampados para carrocerías

/- Tapicería

- Tapicería completa
- Manijas, pulsantes
- Accesorios en goma
- Instrumental de tablero
- Calefactores, acondicionadores de aire
- Ejes y puentes delanteros y traseros y sus partes
- Carrocerías en general para todo tipo de vehículo
- Mecanismos y conjuntos para accionamientos varios

1.4 Integración vertical

En líneas generales, se aprecia que la producción de autopiezas ofrece las características de una estructura horizontal, la que se va profundizando en la medida en que avanza el tiempo.

De acuerdo con las informaciones recogidas y salvo aquellas excepciones que derivan de la propia naturaleza del artículo fabricado o de la organización inicial de la empresa, se recurre a semielaborados producidos por terceros (por ejemplo fundición o forja), a tratamientos térmicos también producidos en otros establecimientos y con mayor razón en acabados (cromados, galvanizados, etc.).

1.5 Grado de especialización del sector

Los establecimientos que integran el sector fabricante de autocomponentes dedican la mayor proporción de su actividad a la industria automotriz. En el relevamiento efectuado por C.I.F.A.R.A., el 73 % de las ventas de las empresas incluidas en la muestra tenían como destino la industria automotriz, como puede observarse en el cuadro siguiente:

/Barr principal

Rama principal	Empresas		Ventas totales	Ventas industria automotriz	Relación ventas industria auto- motriz sobre ventas totales
	Número	Porcentaje s/total			
Forja	24	4	7 753	6 094	84 %
Fundición ferrosa	11	2	1 629	840	51 %
Fundición no ferrosa	28	4	5 999	3 073	51 %
Estampado	138	23	8 691	7 132	82 %
Mecanizado y conjuntos	157	26	22 213	20 507	92 %
Partes eléctricas	70	11	15 000	12 694	84 %
Partes normalizadas	58	10	3 406	2 684	79 %
No metálicas	121	20	29 719	16 041	54 %
<u>Total</u>	<u>607</u>	<u>100</u>	<u>94 410</u>	<u>69 065</u>	<u>73 %</u>

Fuente: C.I.F.A.R.A.

/2. **Masitas**

2. Magnitud y crecimiento del sector

2.1 Número de empresas

En el Registro Permanente de Actividades Industriales de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior figuran inscritos, en el rubro correspondiente a "Fabricantes de Automotores, sus partes y repuestos" y con exclusión de las terminales, alrededor de 1 400 establecimientos, información ésta que corresponde al año 1967, ya que las posteriores no se encuentran aún disponibles. Los establecimientos inscritos corresponden tanto a los que proveen primer equipo a la industria terminal como a los que producen exclusivamente para el mercado de reposición.

Por su parte, el relevamiento efectuado por C.I.F.A.R.A. abarcó 607 empresas, número éste que se estimó en aproximadamente el 50 % del universo estadístico de la industria fabricante de autocomponentes para todo destino (equipo original y repuestos). De acuerdo con ello, el número total de establecimientos sería del orden de los 1 200.

El "grupo ADEFA", en la encuesta realizada entre las empresas proveedoras cuya facturación totalizaba el 80 % de los suministros totales, estimó que el número de establecimientos fabricantes de equipo original alcanzaba a 670, de acuerdo con las constancias de las distintas fábricas de automotores.

Sin embargo, el sector incluye un número importante de pequeños talleres que se dedican en forma independiente a la fabricación de repuestos y que por su tamaño están voluntariamente excluidos tanto de los registros oficiales como las agrupaciones empresarias; en general se trata de obreros especializados que se han independizado sobre la base de un modesto equipo de máquinas y su trabajo personal.

Tal circunstancia lleva a estimar el total de establecimientos que operan en el sector a una cifra aproximada a los 1 700, de los cuales alrededor de 700 son proveedores de equipo original y el resto fabricantes exclusivamente para el mercado de reposición.

2.2 Valor bruto de la producción

En la industria fabricante de autocomponentes se ha operado una evolución paralela a la de la fabricación de automotores, tanto por el aumento de la producción en sí como por la creciente participación que dentro de la misma han tenido los suministros de origen local, en función de los porcentajes de importación fijados como objetivo del régimen promocional para cada período anual.

/No se

No se dispone de información actualizada acerca del monto total de las ventas del sector. De acuerdo con las informaciones de la industria terminal, las compras de partes y piezas para equipo original, exclusivamente, evolucionaron entre 1960 y 1967 en la forma siguiente:

COMPRAS DE LA INDUSTRIA TERMINAL A LA DE AUTOCOMPONENTES

Equipo original

Años	Importe	Pesos constantes
	Millones de m\$N	Precios de 1967
1960	7 400	31 760
1961	12 500	49 360
1962	17 400	52 950
1963	16 900	39 890
1964	49 400	92 400
1965	81 000	122 370
1966	90 800	114 570
1967	111 600	111 600

Fuente: Grupo ADEFA.

No existen datos con respecto a 1968 y 1969, pero de acuerdo con algunas estimaciones en el último de los años citados las compras de primer equipo por parte de la industria terminal habrían ascendido a m\$N 155 000 millones (aproximadamente m\$N 134 000 millones de pesos constantes, a precios de 1967). Es decir, que entre los años 1967 y 1969 habría tenido un incremento en moneda constante del orden del 20 %, que se corresponde aproximadamente con la evaluación del valor de la producción total de unidades fabricadas en las mismas fechas, medida de la misma manera.

La cifra estimada de m\$N 155 000 millones para 1969 incluye exclusivamente las ventas de equipo original. Las correspondientes a las ventas para el mercado de reposición que realiza la industria de autopiezas sólo pueden apreciarse sobre la base del porcentaje de las ventas totales que el sector deriva a ese mercado al que, como se verá en la parte pertinente,

/se calcula

se calcula entre el 27 y el 30 % de la producción total. Una segunda estimación lleva, por consiguiente, a un valor total de ventas de la industria de autocomponentes del orden de los m\$ 210 000 millones distribuidos en m\$ 155 000 millones de equipo original y m\$ 55 000 millones de repuestos.

2.3 Valor agregado

C.I.F.A.R.A. estableció una estructura de costos promedio de la fabricación de partes y piezas, desagregado en valores relativos y partiendo de la formación del precio de venta. Dentro del costo total, las materias primas tanto nacionales como importadas representan el 50.76 %, a las que correspondería agregar 2.58 % de trabajos de terceros, como puede verse en el cuadro siguiente:

ESTRUCTURA DE COSTOS PROMEDIO EN LA FABRICACION DE PARTES Y PIEZAS

Rubro	Incidencia porcentual
Insumos nacionales	35.53 %
Insumos importados	15.23 %
Trabajos de terceros	2.58 %
Mano de obra directa	11.22 %
Gastos de fabricación	18.51 %
Gastos de administración y ventas	6.20 %
Amortizaciones de activo fijo	3.49 %
Amortizaciones de matrícula	0.44 %
Royalties	2.11 %
Gastos financieros	2.73 %
<u>Costo total</u>	<u>100.00 %</u>

Fuente: C.I.F.A.R.A.

En consecuencia, el valor agregado promedio del sector oscilaría alrededor del 47 %, porcentaje éste que como es lógico varía - a veces considerablemente - según las diversas actividades, como se verá en otra parte de este mismo capítulo.

/El grupo

El grupo ADEPA, por su parte, sobre la base de los datos suministrados por las empresas encuestadas, llegó a la conclusión de que en el promedio ponderado de las distintas actividades incluidas en la encuesta el valor agregado oscilaba alrededor del 25 % del costo de producción.

2.4 Número de personas empleadas

Desde el grupo ADEPA como C.I.P.A.R.A. coinciden en que las fábricas de auto-componentes emplean aproximadamente 75 000 personas, conforme a las conclusiones de sus respectivas encuestas. Ambos datos están referidos al año 1967.

2.5 Inversiones en activos fijos

La dispersión y el número de las empresas del sector hace difícilmente cuantificar sus inversiones. El único dato cierto de que se dispone son las cifras determinadas por el grupo ADEPA, pero se refieren sólo a un número limitado de empresas y se ha computado exclusivamente las inversiones afectadas a la fabricación de equipo original. No obstante, si se tiene en cuenta que las cifras de ventas de este último acaban una proporción muy importante dentro del mercado total, puede aceptarse que la evolución de esas inversiones en aquellas empresas es indicativo de un proceso de carácter general en el sector.

Esta evolución, a precios constantes de 1967, ha sido la siguiente:

Año	% del total	Millones de m.u. p/
1959 *	13.5	29 240
1960	6.3	7 263
1961	12.4	20 677
1962	13.8	22 259
1963	1.9	3 233
1964	6.8	6 263
1965	6.1	9 397
1966	6.4	9 309
1967 p/	6.8	7 763
	100.0	112 662

Fuente: Grupo ADEPA.

p/ A precios de 1967.

* Estimados.

Preparado en

Proyectando el monto de inversiones a que se arriba precedentemente al total de las empresas proveedoras de primer equipo, se llegaría a una cifra del orden de los 104/110 000 millones de pesos a precios de 1967, equivalentes a US\$ 300 millones al tipo de cambio entonces vigente, que representaría los bienes de activo fijo afectados a la fabricación de equipo original a fines de 1967.

En el cuadro arriba transcrito se incluyen las fábricas de autopièces que constituyen un caso particular dentro de la industria productora de autopieças, que se instalaron en el país con mucha anterioridad a la implementación del régimen de promoción de la industria automotriz. Incluyendo a dicha rama, las inversiones habrían evolucionado en la forma siguiente:

Año	Millones de \$ n/	% del total
1959 (existentes)	8 924	14.5
1960	9 506	9.4
1961	9 271	15.7
1962	11 336	19.2
1963	4 285	7.6
1964	3 978	6.0
1965	4 740	8.0
1966	4 922	7.7
1967	7 126	13.0
	59 250	100.0

Fuente: Grupo ANSA.

n/ A precios de 1967.

Puede observarse que las fábricas de autopièces representan aproximadamente el 30 % del total de las inversiones afectadas por las empresas involucradas a la fabricación de equipo original, siendo por otra parte la rama cuyos inversiones con anterioridad a 1959 eran más importantes en relación al total.

Es de señalar que, a semejanza de lo que ocurrió con la industria terminal, los años de mayores inversiones fueron 1961 y 1962, por haber sido éstos los períodos en los que el régimen de promoción exigió una reducción más acentuada en los porcentajes de elementos importados que integran el automotor.

2.6 Valor de las compras de materias primas

Ya se ha señalado precedentemente (punto 2.3) que las materias primas representan aproximadamente el 51 % del costo total en la industria fabricante de autopiezas. En función del precio de venta, esa relación desciende al 43.2 %, según puede verse a continuación:

COMPOSICION PORCENTUAL PROMEDIO DEL PRECIO DE VENTA DE AUTOPIEZAS

Materias primas nacionales	30.24 %
Materias primas importadas	12.97 %
	<hr/>
	43.21 %
Otros factores de costo	41.92 %
	<hr/>
Costo total	85.13 %
Utilidad	8.11 %
Impuesto a las ventas	5.54 %
Impuesto a las actividades lucrativas	0.84 %
Impuestos internos	0.35 %
	<hr/>
Precio de venta	100.00 %

Fuente: C.I.F.A.R.A.

Por aplicación de los porcentajes determinados, el valor de las materias primas adquiridas en 1967 (nacionales e importadas) habría alcanzado los \$ 65 000 millones. Para 1969, y sobre la base de las estimaciones efectuadas, dicho importe ascendió a más de \$ 90 000 millones.

/2.7 Crecimiento

2.7 Crecimiento del sector en los últimos cinco a diez años

DESARROLLO CRONOLÓGICO DEL SECTOR

Año de iniciación en la industria automotriz	Número de empresas		Ventas a terminal (% s/total)
	Cantidad	% s/total	
Hasta 1940	26	4	9
1941-1950	50	8	9
1951-1952	24	4	2
1953-1954	22	3	5
1955-1956	65	11	19
1957-1958	79	13	13
1959-1960	86	14	9
1961-1962	98	16	10
1963-1967	132	22	15

Fuente: C.I.F.A.R.A.

Se observa, concordantemente con lo que se manifestara en el punto 1.2, que a la fecha en que se implantó el régimen de promoción de la industria automotriz (1959) existía ya una infraestructura de empresas dedicadas a la fabricación de autopartes, las que de acuerdo con las cifras consignadas precedentemente totalizaban poco más del 40 % del total de establecimientos relevados, aunque posiblemente algunos de éstos se orientaron hacia la producción específicamente automotriz después de aquella fecha, modificando la actividad industrial hasta entonces desarrollada.

Se desprende también del cuadro transcrito que la puesta en marcha del régimen de promoción acelera el proceso de instalación de nuevas fábricas, habiendo iniciado su actividad más de la mitad de los establecimientos incluidos en la muestra entre 1959 y 1967.

B. Industria

3. Análisis del mercado de autopiezas

3.1 Estimación de la magnitud del mercado interno de autopiezas

La falta de informaciones y el hecho de que forman parte del sector fabricante de autopiezas una cantidad de establecimientos relativamente pequeños, que producen exclusivamente para el mercado de reposición y que tienen características artesanales, hacen sumamente difícil cualquier estimación acerca del mercado interno de autopiezas.

En la importación, por su parte, la nomenclatura adoptada a partir de 1966 incluye en las mismas partidas partes para fabricación y para repuestos, lo que obliga también a efectuar estimaciones para determinar los valores correspondientes a estos últimos.

Con las aclaraciones precedentes, se ha procedido a dimensionar el mercado interno de autopiezas sobre la base de informaciones recogidas directamente y de estimaciones solicitadas tanto a fabricantes de autopiezas como a comerciantes de productos del sector, llegándose a una cifra de m\$n 230 000 millones para el año 1969. Ese valor total se distribuiría en m\$n 155 000 millones de equipo original y m\$n 70/75 000 millones del mercado de reposición.

En lo que respecta a la primera, ya se ha señalado en el capítulo anterior las bases tenidas en cuenta para su apreciación; la segunda deriva fundamentalmente de los elementos de información que se han mencionado más arriba.

Las estimaciones precedentes no incluyen ni en el total ni en los valores correspondientes a equipo original el equivalente en pesos moneda nacional de las partes y piezas que la industria terminal continúa importando para fabricación dentro de los porcentajes fijados por el régimen de promoción. De hacerlo, habría que agregar a estos rubros aproximadamente m\$n 10 000 millones, que es el equivalente de los US\$ 31 000 000 importados en 1969 (al tipo de cambio entonces vigente de m\$n 350.- por US\$ 1).

3.2 Importancia relativa de las fuentes de abastecimiento: producción nacional e importación

Según las estadísticas de comercio exterior, las importaciones correspondientes a partes y piezas para vehículos totalizaron en 1969 la suma de US\$ 60 721 753. Como se ha señalado más arriba, dichas cifras incluyen

/tanto las

tanto las partes y piezas destinadas a fabricación como las de repuestos; dentro de aquéllas las correspondientes no sólo a los regímenes de automóviles y camiones sino también los de tractores, motores y algunas otras partes y piezas que se introducen para complementar conjuntos o subconjuntos que se fabrican localmente.

Teniendo en cuenta que las partes destinadas a la fabricación de automotores totalizaron en 1969 US\$ 31 842 000 según información de ADEPA y las de tractores US\$ 2 776 000 según información de APAT (Asociación de Fábricas Argentinas de Tractores), el remanente de lo importado ascendería a aproximadamente US\$ 26 000 000 a los que cabría deducir adicionalmente las importaciones de partes bajo el denominado régimen ALALC, las destinadas a la fabricación de motores y las complementarias de algunos conjuntos y subconjuntos que se fabrican en el país. Todo ello hace que el total correspondiente a repuestos se estime en alrededor de los US\$ 20 000 000, equivalente a más 7 000 millones.

Esa cifra indicaría que el mercado total de reposición se abastece en la proporción de un 90 % con la industria nacional y 10 % con elementos importados.

Este último porcentaje no debe ser considerado como sustitutivo de suministros nacionales, ya que corresponde en gran medida a la reposición de elementos consumidos por la flota pesada (camiones y ómnibus de larga distancia) que son en su casi totalidad importados.

Resumiendo lo expresado en este punto y el anterior, se ha preparado el siguiente cuadro relativo al mercado interno total de autopartes y su abastecimiento según origen, incluyéndose las partes y piezas importadas por la terminal para equipo original:

ABASTECIMIENTO

MERCADO INTERNO TOTAL DE AUTOPIEZAS Y ABASTECIMIENTO SEGUN ORIGEN
(INCLUYENDO PARTES Y PIEZAS IMPORTADAS PARA EQUIPO ORIGINAL)
Año 1969

Destino de las partes y piezas	Abastecimiento según origen a/		Total a/
	Nacional	Importado	
Equipo original	155 000	10 000	165 000
Reposición	68 000	7 000	75 000
<u>Total</u>	<u>223 000</u>	<u>17 000</u>	<u>240 000</u>

a/ Millones de pesos moneda nacional.

3.3 Participación relativa de los fabricantes de autopiezas y de los constructores de vehículos en el abastecimiento del mercado de repuestos

Esta determinación es también bastante compleja por el hecho de que las fábricas de automotores participan en el mercado de reposición con partes e piezas vendidas con su propia marca y adquiridas a fábricas del sector autocomponentes. No obstante, se estima que el mercado local de reposición se abastece en proporción de un 80 % con partes producidas por el sector de autocomponentes y un 20 % fabricadas por la terminal.

Se reitera que la relación precedente se refiere exclusivamente a los elementos que cada uno de los sectores produce, ya que en las ventas del mercado de reposición la participación de la industria terminal crece, en razón de lo dicho en el párrafo precedente (la distribución estimada es del 35 % para la industria terminal y del 65 % para la de autocomponentes).

A. Estadística

4. Estructura industrial del sector

4.1 Clasificación de las empresas del sector por su tamaño y participación de los distintos estratos de empresas en el valor de producción del sector

A diferencia de lo que ha sucedido con la industria terminal, la de autocomponentes no ha experimentado todavía un proceso de concentración. El número total de establecimientos es relativamente elevado en relación con los suministros totales y aun cuando esto no sea una constante en todas las ramas que integran el sector, constituye uno de sus inconvenientes más notorios, agravado por la diversidad de modelos fabricados por la industria terminal.

De acuerdo con la información de las fábricas de automotores, alrededor de 250 empresas acumulaban en 1967 el 80 % del total facturado por la industria de autopiezas a la terminal sobre un total de proveedores estimado en 670 establecimientos. Aun cuando aquella información se refiere exclusivamente al suministro de equipo original, revela el grado de atomización que afecta al sector, ya que mientras el 37 % de los proveedores suministran el 80 % del total, el 63 % restante se distribuye el 20 % de ese mismo total.

Pero aún dentro de aquel 80 % existen diferencias muy acentuadas entre las empresas fabricantes de autocomponentes según el porcentual que le corresponde a cada una de las fábricas encuestadas dentro de la facturación total, ya que mientras 20 fábricas acumulan la mitad, la otra mitad se distribuye entre los 230 establecimientos restantes. De estos últimos, hay aproximadamente 100 cuya facturación individual no alcanza al 0.1 % del total y alrededor de 50 con el 0.05 % o menos.

Similares conclusiones se extraen de los resultados del relevamiento efectuado por C.I.F.A.k.A., según puede verse a continuación:

CLASIFICACION DE

CLASIFICACION DE LAS EMPRESAS SEGUN TAMAÑO Y SU PARTICIPACION
EN LAS VENTAS TOTALES DEL SECTOR

Tamaño de empresas según personal ocurado	Empresas		Ventas industriales automotores Millones de m\$	%
	Cantidad	%		
Hasta 20 personas	252	42	3 742	6
De 21 a 50 personas	175	29	7 556	11
De 51 a 100 personas	93	15	15 364	22
De 101 a 200 personas	49	8	13 478	19
De 201 a 500 personas	31	5	18 962	27
Más de 500 personas	7	1	9 963	15
Total	607	100	69 065	100

Fuente: C.I.F.A.R.A.

No obstante los distintos criterios seguidos para ambos relevamientos, las conclusiones se aproximan bastante, aun cuando los datos de la industria terminal están referidos exclusivamente a equipo original y los de C.I.F.A.R.A por el contrario, incluyen la totalidad de las ventas, tanto de primer equipo como de reposición.

Corrigiendo la participación porcentual de los distintos estratos de empresas sobre la base de datos disponibles en el mismo relevamiento para referirlos exclusivamente a las ventas de la industria terminal, la situación se modifica así:

/PARTICIPACION DE

PARTICIPACION DE LAS EMPRESAS SEGUN TAMAÑO EN VENTAS DE PRIMER EQUIPO

Tamaño de empresas según personal ocupado	Empresas		Ventas equipo original Millones de m\$	%
	Cantidad	%		
Hasta 20 personas	252	42	1 841	3.8
De 21 a 50 personas	175	29	4 904	10.0
De 51 a 100 personas	93	15	8 748	17.8
De 101 a 200 personas	49	8	7 904	16.1
De 201 a 500 personas	31	5	16 351	33.4
De más de 500 personas	7	1	9 234	18.9
<u>Total</u>	<u>607</u>	<u>100</u>	<u>48 982</u>	<u>100.0</u>

Fuente: Elaboración propia, sobre datos de C.I.P.A.R.A.

Según los resultados de este último cuadro, el 29 % del total de las empresas relevadas proveen a la industria terminal el 86.2 % del total de los suministros que éstas adquieren (equipo original), al paso que el 13.8 resulta abastecido por más del 70 % de las empresas.

Desde otro punto de vista, se ha intentado la clasificación de las empresas por monto facturado por equipo original, tomando como base la distribución del 80 % de las compras de la industria terminal a la auxiliar entre las 250 empresas encuestadas que incluye el relevamiento ADIFA.

4.2 Distribución geográfica de la industria y su localización con respecto a los principales centros de la industria terminal de vehículos

La industria fabricante de autocomponentes se encuentra localizada en su mayor proporción en la Capital Federal y provincia de Buenos Aires, siguiéndole en orden de importancia las provincias de Córdoba y Santa Fe.

CLASIFICACION DE

CLASIFICACION DE 250 EMPRESAS FRC VENDEDORAS DE EQUIPO
ORIGINAL POR MONTO DE VENTAS

Monto de ventas anuales Millones de m\$n	Empresas	
	Cantidad	% s/total
Hasta 25.0	16	7.2
Hasta 50.0	51	20.0
Hasta 100.0	63	25.2
Hasta 250.0	60	24.0
Hasta 500.0	23	9.0
Hasta 750.0	13	5.0
Hasta 1 000.0	9	3.6
Más de 1 000.0	15	6.0
Total	250	100.0

Fuente: Elaboración propia sobre datos de ADEPA.

De acuerdo con los datos del Registro Permanente de Actividades Industriales de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior (al año 1967) la distribución geográfica de los establecimientos inscritos sería la siguiente:

**NÚMERO Y UBICACION DE LOS ESTABLECIMIENTOS INSCRITOS EN EL
REGISTRO PERMANENTE DE ACTIVIDADES INDUSTRIALES**

Ubicación	Número de Establecimientos	% s/total
Capital Federal	148	32.9
Provincia de Buenos Aires	69	14.9
Provincia de Córdoba	14	10.2
Provincia de Santa Fe	10	9.8
Otros	30	2.2
Total	242	100.0

Fuente: Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior - Dirección de Estudios Industriales.

/El hecho

El hecho de que en la zona de Capital Federal y Gran Buenos Aires se encuentre el mayor grupo de empresas terminales así como la existencia del parque automotor más importante del país, ha provocado también la concentración de la industria fabricante de autocomponentes en la misma localización con casi el 80 % de los establecimientos inscritos. Le sigue en importancia Córdoba, por la influencia que ejercieron IAME (actualmente IIE), Industrias Kaiser Argentina S.A. (hoy IKA - Renault S.A.) y FIAT Concord S.A.; luego Santa Fe (particularmente Rosario y su zona de influencia) como resultado de una industria metalúrgica especializada que se originó en el abastecimiento de la producción de tractores y maquinaria agrícola; finalmente en el resto del país existen también establecimientos del sector, aunque salvo excepciones son de menor importancia que los de las zonas mencionadas.

De acuerdo con el mismo Registro, la clasificación de los establecimientos por actividad en cada jurisdicción, sería la siguiente:

NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS POR ACTIVIDAD EN CADA JURISDICCION

Actividad	Capital Federal	Buenos Aires	Córdoba	Santa Fe	Otros	Total
Metalúrgicos	307	414	106	87	11	925
Partes eléctricas	54	57	15	11	10	147
Químicos y pintura	8	12	-	1	-	21
Partes y accesorios de caucho	21	30	-	1	-	52
Partes de plástico	23	23	5	3	-	54
Tapicería	7	15	1	-	-	23
Vidrios	2	3	-	-	-	5
Hornos	-	5	-	-	-	5
Carruajes	22	22	11	31	8	114
Motores y sus partes	9	11	9	3	1	33
Recubrimientos anticorrosivos y galvanoplastia	15	17	8	3	-	43
Total	442	622	141	142	22	1370

Fuente: Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior - Dirección Nacional de Estudios Industriales.

1/70 00

Por su parte, en el relevamiento efectuado por C.I.P.A.R.A., se observan algunas diferencias en cuanto a la proporción de empresas localizadas en las provincias de Córdoba y Santa Fe, aunque no se alteran en lo fundamental las conclusiones que se han señalado.

DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE LA INDUSTRIA

Ubicación	§ en número de empresas	Participación en función del valor de venta de la producción	
		Industria automotriz	Total
Capital y Gran Buenos Aires	73 §	75 §	72 §
Provincia de Buenos Aires	2 §	4 §	4 §
Provincia de Córdoba	20 §	15 §	12 §
Provincia de Santa Fe	5 §	6 §	12 §

Origen: C.I.P.A.R.A.

Coincidentemente con lo que expresáramos un poco más arriba, se observa que los establecimientos localizados en la provincia de Santa Fe venden una alta proporción de su producción a otras actividades distintas de la automotriz.

6.3 Caracterización del grado de especialización existente en la industria sobre equipos originales y repuestos

El sector fabricante de autopartes reconoce tres agrupamientos según con el destino de sus productos finales:

- a) Exclusivo para el mercado de repuestos;
- b) Para el mercado de repuestos e industria terminal, y
- c) Exclusivo para industria terminal.

De las constancias del Registro Permanente de Actividades Industriales de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior se deduciría que hay aproximadamente 730 establecimientos correspondientes al grupo a), es en resta del total registrado los casi 700 establecimientos proveedores que la industria terminal tiene registrados como proveedores de equipo original. En realidad existe un mayor número de aquellos que atienden especialmente necesidades regionales; muchos de ellos, sin embargo, con características nacionales.

/En los

En los grupos b) y c), en conjunto, se registran aproximadamente 700 establecimientos que constituyen, sin desconocer la existencia de posibles excepciones en el grupo a), la parte más importante de la producción de autocomponentes.

En cuanto a la especialización de los grupos individualizados como b) y c) entre equipo original y repuestos, la dedicación resulta en gran medida de que el o los productos fabricados en esos establecimientos tengan o no habitual mercado de reposición. Una estimación efectuada en base a las principales empresas permite apreciar que al grupo b) pertenecería el 70 % y al grupo c) el 30 % restante.

En lo que hace a la relación existente entre las ventas de equipo original y las ventas a mercado de reposición, la muestra estadística realizada por C.I.F.A.R.A. incluyó la clasificación de aquellas según destino, arribando a las conclusiones siguientes:

COMPOSICION DEL MERCADO TOTAL

Clasificación de las ventas	% del total
Ventas a industria terminal	78
Ventas a mercado de reposición	27
Ventas intermedias	2

Nota: C.I.F.A.R.A.

4.4 Especialización de acuerdo con el tipo de productos elaborados: subdivisión del sector y apreciación de la importancia correspondiente a las distintas ramas sectoriales.

La mayor proporción de los establecimientos que integran el sector fabricante de autocomponentes corresponde a la actividad metalúrgica, que absorbe casi las dos terceras partes del total, siguiéndole en orden de importancia los dedicados a la fabricación de partes eléctricas. Del Registro Permanente de Actividades Industriales surge la siguiente clasificación:

NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS POR ACTIVIDAD

Actividad	Número de establecimientos	% s/total
Metalúrgicos	925	65.0
Partes eléctricas	147	10.3
Químicos y pinturas	21	1.5
Partes y accesorios coches	32	2.3
Partes de plásticos	24	1.7
Tapicería	23	1.6
Vidrios	3	0.4
Suministros	3	0.4
Carnicerías	124	8.7
Motores y sus partes	29	2.0
Recubrimientos anticorrosivos y galvanoplastia	37	2.6
Total	1412	100.0

Elaboración: Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior - Dirección de Estudios Industriales.

Por su parte, en el relevamiento ANEP al respecto de las actividades que concurren al abastecimiento de las partes y piezas (equipo original) que abastece la industria terminal fueron clasificadas en función de la importancia de su facturación en relación al total, lo que da una idea más adecuada de la importancia económica de cada una de las ramas sectoriales. Esta clasificación porcentual se realizó sobre la base de los censos realizados en el año 1967 y representen, como ya se ha dicho, los aporcionamiento efectuados por aproximadamente 670 empresas.

/PARTICIPACION DE

**PARTICIPACION DE LAS DISTINTAS RAMAS SECTORIALES DE LA
INDUSTRIA DE AUTOCOMPLEMENTOS EN EL FACTURADO TOTAL A
LA INDUSTRIA TERMINAL POR EQUIPO ORIGINAL**

Rama	\$ a/facturado total
Metalúrgicos	38.87
Partes eléctricas	10.84
Mecánicos	9.11
Tapicería	4.43
Partes y accesorios de goma	3.74
Cristales	2.44
Químicos y pintura	2.22
Tenidos	1.78
Partes y accesorios de plásticos	1.48
Otros	4.93

Fuente: La Industria Automotriz Argentina - Informe Económico 1969.

Si se tiene en cuenta que en 1967, año tomado como base para la determinación de los porcentajes correspondientes a cada rama, las ventas de la industria de autocomplementos por equipo original totalizaron 111 600 millones de pesos moneda nacional, los de la rama metalúrgica ascendieron a más de 60 000 millones de pesos moneda nacional, los de partes eléctricas a más de 12 000 millones y los de mecánicos a 10 000 millones, distribuyéndose los 30 000 millones restantes entre las demás actividades.

En cuanto a la importancia de las distintas ramas en el mercado total, es decir, no referido exclusivamente a equipo original, el relevamiento efectuado por C.I.F.A.R.A. llega a las siguientes conclusiones:

Rama principal de actividad	\$ a/las ventas totales
Metalúrgicos	30
Partes eléctricas	14
De mecánicos	11

Fuente: C.I.F.A.R.A.

/Se sigue

Se aclara que el relevamiento mencionado precedentemente no incluye a las fábricas de neumáticos ni a las fábricas de motores a combustión interna. En el de ADEPA, en cambio, dos de estas últimas se encuentran incluidas en la rama metalúrgica, por ser proveedoras de la industria terminal; también se han incluido las fábricas de neumáticos.

4.5 Capacidad de producción y su utilización en años recientes

Expresadas en porcentajes de la capacidad máxima de producción igual a 100, las capacidades ociosas de las distintas ramas o especialidades que integran el sector fueron apreciadas por el grupo ADEPA, en la encuesta realizada en 1967, en la forma siguiente:

Metalúrgicas	36.6
Eléctricas	30.2
Neumáticos	10.0
Partes y accesorios goma	25.0
Partes y accesorios de plástico	35.0
Téxtiles	30.0
Cristales	30.0
Papelaría	10.0
Químicos y pinturas	20.0

Fuente: Grupo ADEPA

Los datos que han permitido llegar a los porcentajes precedentes están referidos, en su gran mayoría, a un solo turno de trabajo.

La media ponderada de los valores anteriores, teniendo en cuenta la incidencia que cada una de las ramas tiene en el total de abastecimientos, arroja un 31.7 %, que sería la capacidad ociosa promedio del sector. No obstante, debe señalarse la incidencia de la industria de los neumáticos, que tiene una participación importante dentro de los suministros a la industria terminal y trabaja normalmente con un índice bajo de capacidad ociosa, circunstancias éstas que influyen en el promedio final.

4.6 ANEXOS

4.6 Apreciar en qué medida el sector cuenta una estructura vertical y
horizontal.

Ya se ha señalado en el Capítulo I (punto 1.4) que el sector cuenta preferentemente una estructura horizontal, que se va progresivamente acentuando.

Sobre la base de las informaciones recogidas, se aprecia que la estructura horizontal alcanza a no menos del 80 % del sector.

5. Análisis del sector en materias primas y otros insumos:

5.1 Enumeración de las principales materias primas e insumos del sector
y clasificación según su origen.

De acuerdo con la estructura de costos promedio de las partes y piezas fabricadas por el sector, al que ya nos hemos referido anteriormente, las materias primas representan aproximadamente el 30.76 % del costo de producción, que se integra con un 15.93 % de insumos nacionales y un 15.23 % de importados, por lo que el total de las materias primas se distribuye en un 70 % de nacionales y un 30 % de importados.

Por las características del bien final, la mayor proporción de las materias primas utilizadas corresponden a productos del hierro y del acero; representan en términos de valor y dentro de las materias primas nacionales alrededor del 45 %. En orden decreciente le siguen los no ferrosos, con un 13.7 %, los textiles sintéticos con 9.1 %, los plásticos con el 7.2 %, cables con 3.9 %, vidrios con 2.8 % y finalmente varios sin determinar con un 18.3 %. No se dispone de una clasificación similar referida a las materias primas importadas.

Sobre la base de las informaciones precedentes, suministradas por C.I.F.A.R.A., se ha procedido a preparar el siguiente cuadro, en el que las materias primas (100 %) se clasifican en nacionales (70 %) e importadas (30 %). En las nacionales se ha contado con la información necesaria para determinar su importancia relativa sobre el total; en las importadas, por el contrario, se dispone solamente del total, por lo que se emitirá la incidencia porcentual de los distintos rubros.

MATERIAS PRIMAS

MATERIA PRIMA DESCONTINUADA PORCENTUALMENTE SEGUN ORIGEN

	Nacional (%)	Importada (%)
Piezas y componentes de hierro y acero	13.6	#
Cables de hierro	6.7	#
Aceros especiales	1.7	#
Forja ferrosa	3.0	-
Laminados y perfiles de hierro	3.3	-
Fundición ferrosa	0.8	-
Plásticos	4.3	-
Alambre de cobre	3.3	-
De ferrosos	2.9	-
Piezas y componentes no ferrosos	1.4	#
Cables	2.7	-
Cobre	2.0	-
Vitrío	3.0	#
Piezas de plásticos	0.7	-
Caucho	-	#
Plomo y estaño	-	#
Tútiles sintéticos	6.4	-
Varios	13.0	#
Total	82.9	30.0

Nota: Elaboración propia, sobre datos facilitados por C.I.F.A.R.A.

3.2 Valor de las compras del sector y distribución según su origen

En se ha señalado en el Capítulo 2 que las compras de materias primas, en relación con el precio de venta de las autopiezas representan aproximadamente el 43.2 %, del que corresponden el 30.2 % a las de origen nacional, y el 13.0 % a las importadas.

Por aplicación de dichos porcentajes, de los más 90 000 millones en que se estima las compras de materias primas del sector en 1969 alrededor de más 63 000 millones corresponden a las nacionales y más 27 000 millones a las importadas.

/6. Vinculación

6. Regulación financiera y técnica de la industria nacional con firmas extranjeras

6.1 Participación relativa del capital extranjero en el sector industrial de partes y piezas

No existe información disponible que permita determinar, a diferencia de lo que sucede con la industria terminal, la participación que el capital extranjero tiene dentro del sector fabricante de autocomponentes y sus distintas ramas. Por otra parte, la forma jurídica de sociedades anónimas de la mayoría de las empresas titulares de las distintas fábricas constituiría un obstáculo para esa determinación, salvo aquellos casos en que los aportes de capitales extranjeros han sido efectuados con acogimiento a la legislación especial de promoción de esas inversiones y reconocido en tal carácter mediante el respectivo decreto del Poder Ejecutivo Nacional.

No obstante, puede señalarse que existen empresas de capital total o predominantemente extranjero, que revisten importancia dentro de las distintas ramas del sector. Así, por ejemplo en fundición ferrosa las más importantes plantas son propiedad total o prácticamente total de empresas extranjeras, así como también plantas productoras de ejes, tanto delanteros como traseros, fábricas de engranajes y cajas de velocidad, la mayoría de las empresas dedicadas a la fabricación de neumáticos, varias dedicadas a la producción de algunas partes eléctricas, etc.

Cuando se implantó el régimen de promoción de la industria automotriz, fueron numerosas las empresas nacionales que, por propia iniciativa o impulsadas por las fábricas terminales procuraron celebrar acuerdos de licencias con firmas del exterior para asegurar a sus futuros clientes productos de calidad y especificaciones técnicas idénticas a las que disponían en sus respectivos países de origen. En algunos casos el acuerdo respectivo se limitó al otorgamiento de una licencia y en otros se acordó la participación con capitales, sea en las empresas ya establecidas o creando otras nuevas. En otros casos fueron las empresas extranjeras directamente las que solicitaron su radicación en el país al amparo de la legislación específica para las inversiones de capitales extranjeros, en unos casos en forma exclusiva y en otros participando en empresas locales. Algunas de las empresas constituidas en su origen con aportes mixtos nacionales y extranjeros, son actualmente propiedad total de las firmas del exterior, habiendo éstas adquirido la totalidad del paquete accionario.

/6.2 Acuerdos

6.2 Actividad de licencia y asistencia técnica con firmas extranjeras

Como consecuencia del proceso a que se ha hecho referencia en el punto anterior, existe una vinculación técnica importante entre empresas nacionales fabricantes de auto-componentes y firmas extranjeras. Como referencia cierta de esa vinculación, cabe consignar la participación porcentual que las ventas bajo licencia tienen sobre el total correspondiente a la industria automotriz y que de acuerdo con el relevamiento efectuado por C.I.F.A.R.A. alcanza al 41 %, según puede observarse en el cuadro siguiente:

(Exportes en millones de pesos moneda nacional)

Rama	Ventas a Industrias automotrices		Relación entre ventas con licencia y ventas totales
	Totales	Con licencia	
Metalúrgicas	40 330	16 139	40 %
Partes eléctricas	12 694	7 479	59 %
De molinos	14 061	4 747	29 %
Total	67 085	28 365	41 %

Fuente: C.I.F.A.R.A.

La misma información, pero referida al tamaño de las empresas, puede verse en el cuadro siguiente:

PARTICIPACION DE LAS EMPRESAS SEGUN TAMAÑO EN VENTAS CON LICENCIA

Tamaño de empresa	Empresas	Ventas a Industrias automotrices con licencia	Relación entre ventas con licencias y ventas totales industria automotriz
	\$	\$ % del total	
Hasta 20 personas	42	1	10
De 21 a 50 personas	29	9	12
De 51 a 100 personas	15	12	19
De 101 a 200 personas	8	17	33
De 201 a 500 personas	5	35	33
De más de 500 personas	1	32	93
	100	100	41

Fuente: C.I.F.A.R.A.

/A medida

A medida que crece el tamaño de la empresa aumenta su participación en el total de ventas con licencia. El 14 % de las fábricas (las de más de 100 personas) facturan en conjunto el 81 % del total de las ventas con licencias relevadas.

Las más caracterizadas empresas de la especialidad, tanto de Europa como de Estados Unidos, tienen celebrados acuerdos de licencias y de asistencia técnica con firmas nacionales; dichos acuerdos se rigen por las condiciones particulares de los respectivos convenios, pero los plazos de duración de las licencias son generalmente amplios, susceptibles de ser renovados.

Las principales licencias acordadas y en vigor se enumeran seguidamente:

Estados Unidos

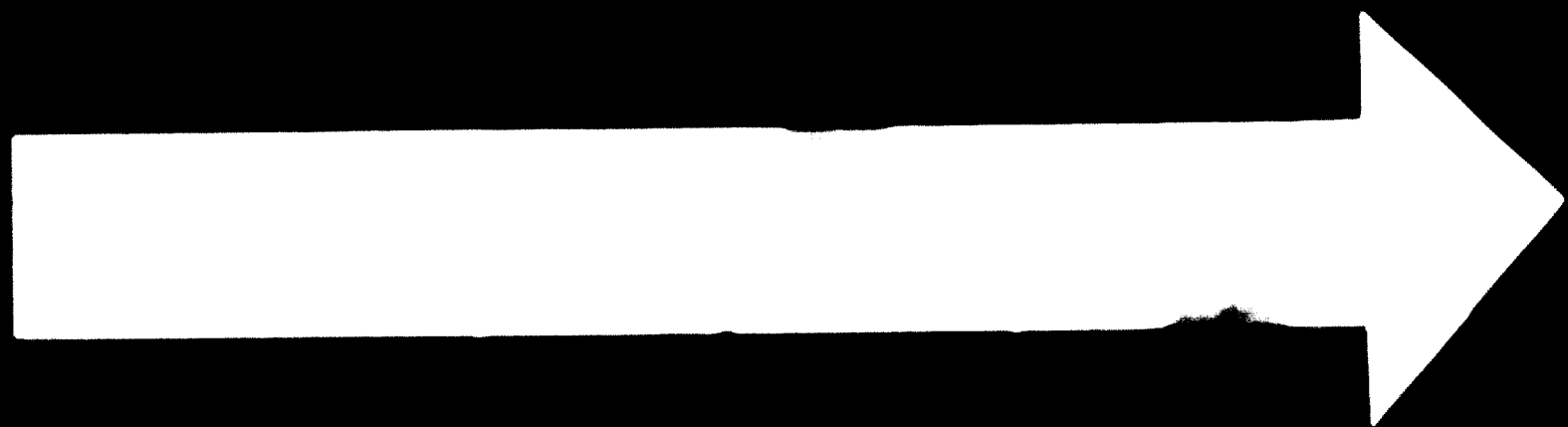
- American Brake Shoe
- Autolite
- American Bosch
- Arco International
- American Steel Foundries International
- Borg Warner International
- Bundy Tubing Co.
- Dunlop Corporation
- Carter Carburetor
- De Carter Columbus Automotive
- Eaton Manufacture
- Firestone Corporation
- Federal Corporation
- Fran Corporation
- Federal Mogul & Super Bearings
- Good Year Tire & Rubber
- Gabriel Corporation
- General Tire Rubber
- Haly Carburator
- Hocking Manufacture
- International Nickel Co.
- John Manville

/- Japan Bronze

- Johnson Brune
- Kelley Hayes Co.
- King Seely Co.
- Lester B. Knight
- MacIntosh Hamhill
- Morse Auto Equipment
- Mumpert
- Midland Rice Corporation
- Minerals Incorporated
- Purulster Products
- Praxair International
- Perfect Circle
- Remy Corporation
- Ring
- Superior Platen Ring
- Price
- Thompson Welding
- Tinsell
- Hytector
- Ugar Electric Corporation
- Ugar Lockwood Corporation

Aluminum

- Arnold y Stolzenberg
- Day Steel
- Deutsche Metallwerke
- Grunert A.S.
- Hensch A.S.
- Kaiser Werke GMBH
- Kalle GMBH
- Galle
- Robert Koch
- Wille Elbe
- Zentral Fabrik-Friedrich A.S.

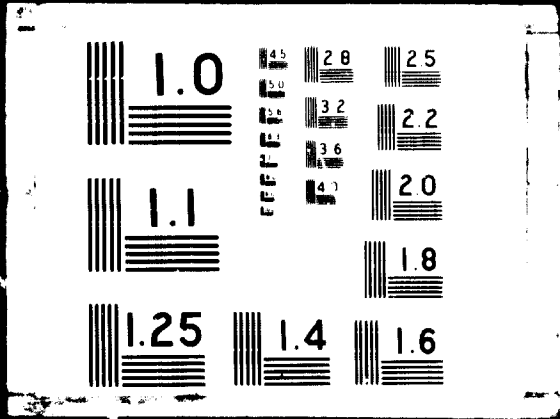


3 . 8 . 73

3 OF 4

D O

3 0 2 4



Italia

- Autovox SPA
- Carello SPA
- Magnetti Marelli
- Pio Regiani
- Pirelli
- R.I.V.
- Società Italiana Catene Calibrate
- S.I.A.P.
- Spica SPA
- S.I.P.

Inglaterra

- Borg & Beck
- C.A.V.
- Girling Corp.
- Joseph Lucas
- Perkins
- Sheepbridge Stokes Ltd.

Francia

- Brevets Neiman
- Duceliet et Cie.
- Cibie
- Jaeger S.A.
- Paris Rhone
- Sofica

Austria

- Uher

Suecia

- A.B. Tudor

Se han reseñado precedentemente los casos más importantes; existen numerosos licencias más que se vinculan con rama como plásticos, goma, vidrios, cristales, etc.

76.9 Emisiones

6.3 Funciones comúnmente asumidas por el capital extranjero en las empresas mixtas

Existe una colaboración bastante estrecha desde el punto de vista técnico de las empresas extranjeras con aquellas firmas del sector en las que participan con capitales. Desde el desplazamiento de personal desde los países de origen o el viaje de personal nacional para entrenamiento y perfeccionamiento en las plantas industriales del exterior, hasta una participación activa en el enfoque y solución de problemas de aquel carácter que puedan presentarse, la colaboración entre las empresas recorre una gama sumamente amplia de diversos tipos de relaciones.

Cuando la empresa extranjera tiene la mayoría del capital de la fábrica, generalmente asume en forma directa y mediante personal del exterior tanto la dirección administrativa como la técnica.

7. Comercio regional e internacional

7.1 Experiencias registradas en materia de exportación

Las exportaciones de autocomponentes de fabricación nacional se han desarrollado exclusivamente a través de los denominados regímenes de intercambio automotriz ALAIC, aunque por su carácter bilateral no encuadran dentro de las previsiones del Tratado de Montevideo.

Dadas sus características y mecanismo, dicho intercambio ha estado reservado hasta el presente a las empresas terminales, por cuanto son las únicas que operan como exportadoras e importadoras tanto en los productos o partes de su propia fabricación como en los autocomponentes provistos por terceros.

Los instrumentos fundamentales de este intercambio serán analizados en detalle en la Parte III de esta monografía, pero el modo de operar puede definirse como el de una operación compensada, en la que la empresa terminal importa desde el mismo país al que ha enviado partes o piezas un monto igual en dólares de autocomponentes, sean éstos o no de su propia fabricación en el orden local, medidos en ambos casos en valor comercial.

La experiencia recogida hasta el presente ha señalado algunas fallas e inconvenientes en el sistema, especialmente por la acumulación de saldos de autocomponentes que aún deben importar las empresas terminales argentinas con imputación a planes anuales ya transcurridos, saldos éstos que por su volumen encuentran resistencia por parte de los industriales fabricantes de autocomponentes.

/La dificultad

La dificultad mayor en este tipo de intercambio no estriba en la filosofía en que se basa, ya que ésta procura aumentar las escalas de producción, sino en su aplicación, particularmente cuando el país con el que se busca efectuar la compensación tiene una industria de autocomponentes poco diversificada.

La integración horizontal relativamente importante que caracteriza en general a la industria automotriz argentina en su conjunto hace que en los programas individuales que se someten a consideración de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior confronten intereses muy poco conciliables de la industria terminal y de la de autocomponentes, lo que resta dinamismo y agilidad a todo el sistema.

En cuanto a desgravaciones en Listas Nacionales que establezcan dentro de AIAIC un margen de preferencia respecto de productos similares extrazonales, no se han concretado más que unos pocos casos que no tienen incidencia significativa - por lo menos en lo que a la Argentina se refiere en el comercio regional.

7.2 Valor de las exportaciones por países de destino

Excepción hecha de las exportaciones vinculadas al régimen especial al que nos hemos referido en el punto anterior, tanto los volúmenes como los valores registrados por la estadística de comercio exterior no tienen ninguna significación, tratándose en su mayoría de operaciones esporádicas o accidentales que no ponen de relieve una corriente normal de exportación por parte del sector.

Dentro del régimen de intercambio compensado, en cambio, se han autorizado en estos tres últimos años las siguientes exportaciones de partes o piezas para la fabricación de automotores:

Años	Valor feb ^{a/} en US\$
1967	6 620 000
1968	6 395 900
1969	7 312 419

^{a/} Montos autorizados. Las exportaciones efectivas son sensiblemente inferiores (US\$ 2 746 219 en 1967, según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos).

/Tanto en

Tanto en 1967 como en 1968 el total indicado corresponde exclusivamente a Chile; en 1969 se discriminan así por país de destino:

Países	Año 1969 Valor fob US\$
Chile	6 618 063
México	225 200
Brasil	469 156
<u>Total</u>	<u>7 312 419</u>

7.3 Tipo de partes y piezas exportadas

La composición de las exportaciones es variada según las firmas, constituyendo el rubro de mayor incidencia el de motores, dentro de una gama relativamente amplia de autocomponentes. Dentro de las destinadas a Chile, que representan la mayor proporción de las exportaciones realizadas, pueden mencionarse los siguientes rubros:

Motor naftero completo

Filtro de aire

Filtro de aceite

Conjuntos distribuidor incompleto

Rotor y tapa de distribuidor

Lámparas

Transmisión completa

Conjunto bomba de agua

Seniaje diferencial

Conjunto árbol y transmisión

Mesa de embrague

Tanque de nafta

Carter

Barra estabilizadora

Conjunto caja de cambio

Block de cilindros

Tapa de cilindros

7/1969

Maza y cojinetes de empuje
 Subconjunto eje trasero
 Caños para frenos
 Puertas
 Indicadores de luz
 Rulemanes
 Caja de dirección
 Volantes de dirección
 Bobinas
 Cardan
 Reguladores de voltaje
 Conjunto suspensión

En cuanto a las importaciones procedentes de Chile, destinadas a compensar las exportaciones efectuadas, el hecho de que muchos programas se hayan atrasado y acumulado los saldos respectivos no permite definir con exactitud los elementos de cada período. No obstante, y a fin de determinar la naturaleza de los productos de origen chileno, se ha realizado una muestra sobre la base de los programas presentados a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior, calculándose un plan promedio de US\$ 10 millones por año. El resultado de dicha muestra se consigna seguidamente:

Grupo de productos	%	US\$/año a/
1. Piezas fundidas o forjadas en bruto	33.5	3 350 000
2. Piezas standard	13.0	1 300 000
3. Piezas fundidas o forjadas mecanizadas	12.9	1 290 000
4. Elásticos	11.8	1 180 000
5. Cables	6.2	620 000
6. Radiadores	5.8	580 000
7. Ruedas	4.3	430 000
8. Piezas estampadas	4.3	430 000
9. Bisagras	2.1	210 000
10. Silenciador	1.6	160 000
11. Crique	1.1	110 000
12. Bomba de agua	1.0	100 000
13. Goma y plástico	0.8	80 000
14. Tapa de rueda	0.5	50 000
15. Manijas	0.5	50 000
16. Vidrios	0.2	20 000
17. Calefactores	0.2	20 000
18. Varios (menos de 0.2 % individual)	0.5	50 000

Fuente: Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior - Dirección Nacional de Cooperación Industrial.

g/ Cifras redondeadas.

/Los valores

Los valores de partes y piezas efectivamente importados desde Chile han sido los siguientes:

Año	Valor (U\$S)
1966	1 127 027
1967	1 160 598
1968	3 336 595

Fuente: INEC - Instituto Nacional de Estadística y Censos.

7.4 Mención de los convenios internacionales y de la legislación interna que han contribuido a la generación de exportaciones

Al desarrollar los aspectos institucionales de la industria automotriz (Parte III) se analizarán los instrumentos dictados por el Gobierno argentino para posibilitar este intercambio, que fue introducido en el régimen especial de promoción mediante el reconocimiento del carácter de "nacional" a las partes que se importaran con imputación a dichos programas.

En cuanto a la legislación interna que ha contribuido a la generación de exportaciones, nos remitimos a lo ya expresado al desarrollar idéntico tema en relación con la industria terminal (Parte I).

7.5 Descripción de los mecanismos de exportación

La realización de operaciones dentro del régimen especial de intercambio para la industria automotriz debe ser previamente autorizada por la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior, a cuyo efecto los planes o programas que se le sometan deben ser cumplidos en un plazo de 12 meses a contar de la fecha de aprobación.

En su análisis, la mencionada Secretaría de Estado cuenta con el asesoramiento de una Comisión Honoraria, integrada por representantes de la industria terminal y de la de fabricantes de autocomponentes. El dictamen de esta Comisión por su propio carácter no es obligatorio, pero en general las objeciones de la industria fabricante de partes y piezas son analizadas y debatidas, procurándose encontrar soluciones que concilien los puntos de vista en pugna.

En cuanto a los mecanismos para el despacho aduanero, ya se ha tenido oportunidad de describirlos en la Parte I.

7. Actividad

8. Actividad gremial y mecanismos institucionales de cooperación gubernamental

A diferencia de lo que sucede con la industria terminal, las fábricas de autocomponentes no se encuentran nucleadas en una única entidad representativa. En número de asociados, hay dos organizaciones gremiales empresarias que se distribuyen la mayoría de las fábricas del sector, las que establecen expresamente en sus respectivos estatutos que para ser asociado deberán desarrollar actividades específicas dentro de la industria automotriz, en forma parcial o total, o pertenecer a un ramo afín.

Pero además de estos nucleamientos específicos hay otros similares de carácter regional y por consiguiente de ámbito más reducido; igualmente el hecho de que estén organizadas cámaras o asociaciones para una determinada actividad industrial (fundidores, industria plástica, industria del vidrio, etc.), se traduce en la práctica en que no sean pocos los casos en que una misma empresa participa en más de una organización empresarial. Esta última situación se plantea sobre todo en aquellas actividades que no son específicas o exclusivamente proveedoras de la industria automotriz.

Finalmente, existen también entidades empresarias constituidas por un núcleo específico de actividades industriales dentro del sector fabricante de autocomponentes, como las que agrupan a los productores de grandes conjuntos para el agro y el transporte, fabricantes de acumuladores y placas o de piezas de goma para el automotor.

8.1 Representatividad de los gremios de fabricantes

En la Argentina no existe la agregación empresarial obligatoria o compulsiva. La industria se aglutina en dos entidades empresarias de cúpula:

- La Unión Industria Argentina (U.I.A.), fundada en 1887, y
- La Confederación de la Industria de la República Argentina (C.I.R.A.), organizada a partir de 1952.

Esta estructuración empresarial es la que ha dado origen a las dos organizaciones gremiales específicas para los fabricantes de autopiezas:

- En el ámbito de la Unión Industrial Argentina, la Cámara de la Industria Automotriz (C.I.A.), fundada en 1939;

- En el ámbito de la Confederación de la Industria de la República Argentina, la Cámara Industrial de Fabricantes de Autopiezas de la República Argentina (C.I.F.A.R.A.), fundada en 1953.

Ambas entidades participan de la representación de los industriales del sector, tomando intervención en forma simultánea en todos aquellos problemas que afectan el quehacer de sus asociados.

Las funciones de ambas entidades, de conformidad con sus estatutos, son similares. El artículo 2º del de C.I.A. - Cámara de la Industria Automotriz - dispone que la Cámara tendrá por objeto, además de la defensa de los intereses profesionales de sus asociados cuya representación podrá asumir ante los poderes públicos y/o cualquier organismo oficial o privado, una serie de funciones vinculadas con el asesoramiento de los socios, con la difusión de las actividades de las empresas del sector tanto en el país como en el exterior, con la investigación y perfeccionamiento de los procesos industriales y con la realización de cursos y conferencias que versen sobre aspectos vinculados con la industria.

El estatuto de C.I.F.A.R.A. - Cámara Industrial de Fabricantes de Autopiezas de la República Argentina - también en su artículo 2º, prescribe que la entidad asumirá tanto la defensa gremial como la representación de sus asociados, colaborará con los poderes públicos en todo lo concerniente al desarrollo de la industria, informará a sus asociados acerca de toda disposición, de cualquier naturaleza, que afecte al gremio y podrá actuar, finalmente, como Tribunal Arbitral a solicitud de asociados para dirimir en forma amigable diferencias o desacuerdos que puedan suscitarse.

Ambas entidades desarrollan una actividad gremial intensa, haciendo conocer la opinión del sector en todos aquellos problemas que interesan a sus asociados, existiendo consenso - tanto a nivel oficial como privado - que conjuntamente representan a la mayoría de las empresas que vinculan su quehacer con la fabricación de partes y piezas para automotores.

/s.3 **Mariano**

8.2 Mecanismos institucionales de cooperación entre el gobierno y el sector

Ya se ha señalado (Parte I) que la estructura institucional de la Argentina no prevé la participación de organismos gremiales en la fijación de políticas o en la decisión de problemas generales o especiales, aunque es habitual la participación sectorial en comisiones de asesoramiento. Dentro de esos lineamientos tanto C.I.A. como C.I.F.A.R.A. participan, en representación del sector fabricante de autocomponentes, en las Comisiones Asesoras a las que nos hemos referido al desarrollar idéntico capítulo en relación con la industria terminal.

8.3 Otros organismos empresarios vinculados con el sector

Además de los organismos mencionados precedentemente, existen otras asociaciones empresarias que tienen estrecha vinculación con el sector automotriz. Entre ellas se encuentran la Asociación de Fabricantes de Conjuntos Importantes para la Mecanización del Agro y del Transporte (AFCIMAT), la Asociación de Fabricantes de Motores a Combustión Interna (AFAMEI), la Cámara de Fabricantes de Piesas de Goma para el Automotor, la Cámara Gremial de Fabricantes de Acumuladores y Placas. Además, otros de carácter regional, como la Cámara de Fabricantes de Autocomponentes de Rosario o la de Industriales Metalúrgicos de Córdoba, que si bien no es específica, agrupa a los industriales del sector.

En todos los casos, se trata de organismos que no asumen una representación general sino más bien limitada a un grupo de empresas, a una actividad determinada, o a una zona o región, también determinada.

De todas ellas, AFCIMAT participa habitualmente en las Comisiones Asesoras de la industria automotriz, constituidas a nivel oficial, integrando por consiguiente la representación del sector conjuntamente con C.I.A. y C.I.F.A.R.A., por lo que se la analizará brevemente.

AFCIMAT fue constituida el 1° de octubre de 1965, siendo sus socios fundadores Eaton Ecos I.C.S.A., Fábrica Argentina de Engranajes S.A.I.C., Martín, Amato y Cía. y Perkins Argentina S.A.I.C. Sus propósitos y modos de acción se orientan a agrupar empresas de un nivel equivalente, con miras a desarrollar una política coherente y armónica, a fin de exponer los puntos de vista del conjunto, tanto frente a las autoridades gubernamentales como frente a las otras cámaras y, en especial, a la que agrupa a las fábricas

/terminales. A

terminales. A partir de la fecha de su fundación ha intervenido en distintas reuniones y comisiones vinculadas con problemas del sector, integrando actualmente, conjuntamente con ADEFA, C.I.A. y C.I.F.A.R.A. las comisiones asesoras a que nos hemos ya referido precedentemente.

8.4 Organismos de coordinación empresaria

El hecho de que existan fabricantes de autocomponentes afiliados a otras Cámaras, además de las partes, por razón de su especialidad, ha dado lugar a que en la Unión Industrial Argentina se organizara el C.O.D.I.A.C. (Consejo Coordinador de la Industria de Autocomponentes) que, como su sigla lo indica, procura o tiene por finalidad coordinar la acción de entidades integrantes de la mencionada organización empresaria de cúpula que incluyen entre sus asociados fabricantes de autocomponentes.

El C.O.D.I.A.C. agrupa a las siguientes entidades:

- Cámara de la Industria Automotriz
- Cámara de Fabricantes de Autocomponentes de Rosario
- Cámara de la Industria Plástica
- Cámara de Fundidores
- Cámara de No Ferrosos
- Cámara de la Industria del Vidrio
- Cámara del Vidrio Plano y sus manufacturas
- Cámara de Fabricantes de Piezas de Goma para el Automotor.
- Cámara de Fabricantes de Bulones, Tornillos y Afines
- Cámara Gremial de Fabricantes de Acumuladores y Placas
- Cámara Metalúrgica de Industrias Manufactureras Argentinas.

9. Programas de inversión

El hecho de que el sector exhiba, como se ha señalado en otra parte de esta monografía, un índice de capacidad ociosa relativamente importante, torna improbable en las circunstancias actuales la realización de inversiones orientadas a la expansión de la capacidad productiva.

En términos generales y salvo algunas excepciones, el sector se encuentra equipado con maquinaria que aunque nueva es de tipo convencional y si bien no es previsible su reemplazo para el empleo de técnicas más avanzadas, ya que las inversiones correspondientes sólo se justificarían frente a volúmenes de producción muy superiores a los actuales, no debe excluirse la posibilidad de que se efectúen en algunos casos reequipamientos que procuren alcanzar mejores niveles de productividad y eficiencia.

Parte B

1. Nivel de los precios de venta de la producción nacional de autopiezas

1.1 Equipo original. Apreciación del nivel de precios de la producción nacional en base a los precios de las mismas piezas en los países de origen

La información referida a los precios de las distintas piezas y partes destinadas a equipo original, por razones obvias, no se encuentra disponible.

El Grupo de Trabajo constituido por distintas entidades gremiales empresarias de la industria para analizar los factores que distorsionan la formación de los costos en la industria automotriz argentina, llegó a una determinación aproximada de la relación entre los precios de las partes adquiridas localmente y los de los países de origen.

A ese efecto, las distintas fábricas terminales realizaron un muestreo de piezas representativas de cada rama, estableciendo el índice de la relación entre el precio pagado a su respectivo proveedor y el correspondiente a la misma pieza en el país de origen de la empresa.

Los índices así obtenidos fueron luego compilados estadísticamente para extraer conclusiones generales referidas al conjunto de las empresas. Las distintas ramas utilizadas para la muestra representaron, según se aclara en el informe final de dicho Grupo de Trabajo, aproximadamente el 83 % del total de los suministros que la industria terminal recibe de la de autopiezas.

La media ponderada, teniendo en cuenta el porcentaje de participación que cada una de las ramas incluidas en la muestra tenían en la apertura del precio del automotor, arrojó como conclusión que, en forma global, el precio de las partes y piezas adquiridas localmente en relación con el de los países de origen es aproximadamente un 101 % más caro, o sea que los precios promedios se encuentran en la relación de 1.0 a 2.01. Este promedio surge de diferentes relaciones en cada una de las ramas, como se verá en la parte pertinente de esta monografía.

/La Dirección

La Dirección de Estudios Industriales de la Secretaría de Industria y Comercio Interior, en el estudio que ya hemos mencionado anteriormente ^{1/} llega a conclusiones similares, manifestando que los precios locales son levemente superiores al doble del de los mismos elementos en los países de origen, siempre referidos a equipo original.

Dentro de esa distorsión del precio de las partes destinadas a equipo original gravitan fundamentalmente los precios de las materias primas y las diferencias por economías de escala, agravada esta última tanto por la diversidad de modelos de la industria terminal como por la atomización del sector fabricante de autocomponentes.

Coincidentemente con lo que se expresa más arriba, en las conclusiones del Grupo de Trabajo a que ya nos hemos referido ^{2/} se manifiesta textualmente: "En el capítulo sobre economía de escala se ha puntualizado la importancia del número de unidades producidas en la composición del costo del automotor. Es necesario recalcar que las empresas que actualmente integran la industria terminal producen vehículos que en general corresponden a diversas marcas y modelos de origen europeo y norteamericano."

"Evidentemente, esto trae como consecuencia una gama de partes diferentes que se hace aún más notable por el hecho de que los volúmenes solicitados de cada tipo, al ser generalmente producidos por varios proveedores (norma habitual de las oficinas de compras de las terminales), resultan aún más reducidos de lo que lo son ya de por sí."

1.2 Mercedo de reposición

En lo que se relaciona con el mercado de reposición, puede afirmarse en términos generales que las diferencias resultan menores, dado que en origen los repuestos tienen un precio de venta superior. En la actualidad, y después del reajuste arancelario dispuesto por el Decreto No 191/70 - dictado como consecuencia de la devaluación monetaria - el nivel general de protección es del 95 %. No se ha podido efectuar, por falta de informaciones adecuadas, una comparación global de los niveles de precios de repuestos en el orden local y en los países de origen de los mismos.

^{1/} Situación actual y perspectivas del mercado de automóviles en la República Argentina.

^{2/} La industria automotriz argentina - Informe económico 1969, pág. 48.

2. Nivel de salarios y prestaciones patronales de seguro social

2.1 Nivel de sueldos y salarios

Las relaciones laborales en el sector de autocomponentes se encuentran regidas por convenios de carácter nacional, que tienen vigencia para la totalidad de las empresas. En este aspecto difiere de la industria terminal, en la que - como ya se ha señalado - cada fábrica celebra un convenio en particular con la organización sindical correspondiente.

La casi totalidad de los obreros de las fábricas de autocomponentes se encuentra afiliado a la Unión Obrera Metalúrgica (UOM); algunas empresas, con reducida significación dentro del total de la mano de obra empleada, tiene su personal afiliado al Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (SMATA), que es la organización sindical que agrupa a los obreros de las fábricas terminales.

Las relaciones laborales se regulan partiendo en cada caso de un Convenio Nacional Básico, al que se le van introduciendo modificaciones en los plazos de revisión, que son homologadas posteriormente por la autoridad de aplicación. En estos últimos años solamente se han introducido modificaciones en las escalas de sueldos y jornales pero por medidas de carácter general adoptadas por el Gobierno de la Nación y conforme a la política de ingresos fijada en el programa económico. Por ese motivo se han mantenido en suspenso las llamadas Comisiones Paritarias, integradas por representantes patronales y obreros, que tenían a su cargo periódicamente la revisión de los convenios colectivos.

De conformidad con lo dispuesto por la Ley 18396, cuya vigencia se ha establecido para el período 1/1/70 - 31/12/70, los salarios para la industria metalúrgica, rama siderometalúrgica mecánica, electromecánica y metal estampado, son los siguientes:

	<u>MLA</u>	<u>UES</u>
Oficial	191.26	0.4781
Operario especializado	177.72	0.4443
Medio Oficial	172.99	0.4315
Operario calificado	171.30	0.4282
Operario	165.42	0.4135
Peón	156.96	0.3921

/Los aprendices,

Los aprendices, por su parte, tienen salarios que van desde m/n 49.6480 (US\$ 0.1241) la hora en el primer año de aprendizaje a m/n 165.4220 (US\$ 0.4135) en el cuarto. También están previstos los jornales de menores, que entre los 14-15 años perciben el 50 % del jornal del peón y entre los 16-18 años el 70 % de la misma base.

Si bien los indicados son los salarios básicos, el promedio de las distintas fábricas se encuentra en un 20-30 % por encima de dichas escalas.

Por su parte, los empleados administrativos están clasificados en cuatro categorías básicas, con un sueldo inicial e incrementos en función de la antigüedad. Las escalas fijadas en el convenio son las siguientes, consignándose únicamente el inicial y el correspondiente a la máxima antigüedad previstas:

Personal administrativo

Sueldos

<u>Categoría</u>	Inicial	Antigüedad 25 años
	m/n	m/n
Primera	35 645.98	40 425.67
Segunda	34 097.69	38 789.64
Tercera	32 902.43	37 593.38
Cuarta	31 042.84	35 714.46

El convenio también establece una categoría de personal técnico que es el que desempeña funciones no comprendidas en las escalas anteriores ni tampoco de personal jerarquizado. Los valores que se consignan seguidamente son meramente indicativos o de mínima, ya que en la realidad se abonan sueldos mayores.

Sueldos

<u>Categoría</u>	Inicial	Antigüedad 25 años
	m/n	m/n
Primera	38 748.98	43 602.90
Segunda	36 849.73	41 876.99
Tercera	34 802.75	39 540.78
Cuarta	33 245.97	37 937.98
Quinta	31 042.84	35 714.46

/No escala

Se aclara que, pese a tratarse de los salarios vigentes a junio de 1970, se indican los valores en pesos moneda nacional en lugar de pesos Ley 18188 (m\$ 100 = \$ 1) por ser aquellos los utilizados en todas las informaciones incluidas en esta monografía. Por su parte el tipo de cambio utilizado para la conversión a dólares es el fijado a partir de junio de 1970 (US\$ 1 = \$ 4 = m\$ 400).

2.2 Discriminación por funciones y grado de capacitación del personal

Las calificaciones para el personal obrero son las usuales internacionalmente. Con relación a las escalas de jornales por hora transcritas en el punto anterior, el Convenio Nacional para la Industria Metalúrgica define las distintas categorías en la forma siguiente:

- Oficial: Es el operario que ha realizado el aprendizaje teórico y práctico de un oficio determinado y que ejecuta con precisión y rapidez, sobre la base de planos, dibujos e indicaciones escritas o verbales cualquier trabajo dentro de su especialidad. El operario que desea ser promovido a esta categoría, debe rendir prueba práctica de suficiencia y reunir las siguientes condiciones:
 - a) Saber hacer las cuatro operaciones aritméticas y tener nociones de geometría;
 - b) Saber interpretar los planos que requieran sus tareas;
 - c) Conocer los metales usados en la industria (acero, bronce, aluminio, fundición maleable, etc.);
 - d) Saber manejar las herramientas de medición (calibre, micrómetros, compases, transportador, etc.).
- Obrero especializado: Es el obrero mayor de 18 años, con 18 meses de antigüedad en una tarea cuya realización no requiere la universalidad de conocimientos que demanda un oficio y en la que se desempeña correctamente, tanto en producción como en calidad.
- Medio oficial: Es el operario que terminó su período de aprendizaje y que se encuentra en condiciones de efectuar tareas de esa categoría, pero no ha adquirido la competencia necesaria para ejecutar cualquier trabajo dentro de su especialidad con la rapidez y precisión exigible al oficial.

/- Obrero

- Operario calificado: Es el operario mayor de 18 años, con 18 meses de antigüedad en una tarea determinada, que por su práctica y capacidad realiza correctamente una o varias operaciones en un determinado tipo de máquinas, o ejecuta ciertos trabajos dentro de su especialidad, sin tener la universalidad de conocimientos que requiere un oficio.
- Operario: Obrero sin oficio, mayor de 18 años, destinado a trabajos manuales o en máquinas o bien en tareas auxiliares que no exijan aprendizaje previo y que no sean las establecidas para la categoría de peón.
- Peón: Obrero mayor de 18 años que se emplea en los trabajos más simples que no demanden especialidad o práctica anterior, requiriendo solamente esfuerzo y atención; entre ellos: carga y descarga, acarreo y almacenamiento de material y mercadería, limpieza, etc.

2.3 Excepciones sociales patronales

Nos remitimos a lo expresado en relación con la industria terminal por ser también aplicables a los obreros de las fábricas de autocomponentes las cargas sociales allí detalladas.

2.4 Relación con países industrializados

Por las mismas razones señaladas en el punto anterior, nos remitimos a lo expresado en la Parte I.

3. Costos de inversión

3.1 Nivel de precios de adquisición de los activos fijos

En lo que se refiere a los bienes de equipo, son de aplicación para el sector fabricante de autocomponentes las consideraciones efectuadas al desarrollar idéntico tema en relación con la industria terminal.

Por su parte, el precio de la construcción para un edificio tipo de fábrica, con instalaciones de servicios generales (agua, luz, fuerza motriz y sanitarios) incluyendo sector administración, en estructura de hormigón armado, oscila alrededor de los m²n 22 000 a m²n 30 000 el metro cuadrado cubierto, lo que equivale a U\$S 55, a U\$S 75 al tipo de cambio de 0.4 por 1 U\$S. (El igual a m²n 100.)

3.2 Mano de obra

3.2 Importancia de las importaciones de bienes de activo fijo en el régimen promocional

En razón de no encontrarse incluido dentro del régimen de promoción de la industria argentina, el sector fabricante de autocomponentes no tuvo, en su carácter de tal, franquicias o exenciones en el pago de los derechos aduaneros para las importaciones de bienes de activo fijo.

En algunos casos esas importaciones se realizaron bajo regímenes generales que establecían la posibilidad de obtener la exención cuando se cumplían las condiciones fijadas en los mismos (líneas de producción, prioridad de equipamiento, inversión de capitales extranjeros, etc.). En razón del número de empresas que integran el sector, resulta imposible cuantificar aún en forma aproximada la proporción que dentro de los bienes que integran las implantaciones industriales corresponde a los introducidos con franquicia.

4. Nivel de impuestos indirectos

4.1 Impuesto

Existiendo en la Argentina un único régimen impositivo para todas las actividades industriales y comerciales, son válidas para el sector fabricante de autocomponentes las informaciones y consideraciones efectuadas en relación con la industria terminal.

4.2 Incidencia sobre el costo final del impuesto a las ventas

Ya hemos señalado con anterioridad que el relevamiento C.I.F.A.R.A. estableció una estructura de costos promedio de la fabricación de partes y piezas, desagregado en valores relativos partiendo del precio de venta. De acuerdo con ella, el impuesto a las ventas representa el 5.54 % del precio de venta, el que resulta de aplicar la alícuota del 10 % establecida para las fábricas de autocomponentes sobre el importe, de las ventas deducidas las materias primas que forman parte constitutiva del producto elaborado y que haya tributado el gravamen en una etapa anterior. El impuesto a las actividades lucrativas por su parte, de acuerdo con la misma fuente, representa el 0.84 % del precio de venta. En ambos casos se refieren los porcentajes indicados a los impuestos tributados por la industria fabricante de autopiezas exclusivamente, no incluyéndose por lo tanto los tributados, a su vez, por los proveedores de los insumos que utiliza.

/El Grupo

El Grupo de Trabajo constituido por ADEPA y otras entidades para el estudio de los factores que distorsionan la formación de los costos en la industria automotriz argentina, determinó la incidencia de los impuestos tributados por la industria básica y de autocomponentes sobre el precio mayorista de las unidades, siguiendo un procedimiento similar al utilizado para cuantificar la de los impuestos pagados por la industria terminal.

Por considerarlo de interés, se transcribe seguidamente el cuadro respectivo:

**INCIDENCIA DE IMPUESTOS TRIBUTADOS POR LA INDUSTRIA
BASICA Y AUXILIAR SOBRE EL PRECIO MAYORISTA DE
UN AUTOMOTOR TIPO**

Clase de Impuesto	Porcentaje de Incidencia
<u>Impuesto a las Ventas:</u>	
Material directo adquirido en el mercado interno con deducción de las materias primas exentas del gravamen	3.09
<u>Impuesto a las Actividades Lucrativas:</u>	
Estimado 2.5 etapas de comercialización antes de llegar a la industria terminal	1.28
<u>Impuesto para Educación Técnicas:</u>	0.10
<u>Impuesto Substitutivo a la Transmisión Gratuita de Bienes:</u>	0.20
<u>Impuestos Internos, incluido el impuesto a las cubiertas:</u>	1.48
<u>Impuesto a los Créditos y de Emergencia:</u>	
- Por intereses pagados al exterior por compras de materias primas	0.08
- A cargo del deudor por regalías, asesoramiento técnico del exterior, etc.	0.62
- Rentabilidad neta	1.30
<u>Impuestos Inmobiliarios:</u>	0.04
<u>Impuestos Municipales y Aranceles varios:</u>	0.08
<u>Incidencia total transferida por la industria Básica y Auxiliar:</u>	8.21

Fuente: ADEPA, etc. Informe Económico sobre la industria automotriz.

Si se agrega a la incidencia porcentual discriminada más arriba la que derive de los impuestos tributados directamente por la industria terminal, se llegaría a la incidencia total de los impuestos sobre el precio mayorista del automotor tipo (excluyendo los que corresponden a la etapa de comercialización y los que tributa el usuario) que surge del cuadro siguiente:

**TOTAL DE INCIDENCIA DE IMPUESTOS SOBRE UN AUTOMOTOR TIPO
(EXCLUIDO COMERCIALIZACION Y USUARIO)**

Transferido por las industrias básicas y de partes	8.93 \$
Pagos por la industria terminal	11.76 \$
Incidencia total	20.69 \$

/RESERVA DE

Actividad	Inversiones ^{a/}
Forja	1 311
Estampado	6 866
Fundición ferrosa	3 590
Fundición no ferrosa	1 966
Bulonería	3 635
Mecanizado y conjuntos	26 983 ^{b/}
Total	<u>44 351</u>

Fuente: Grupo ADEFA.

^{a/} Afectadas exclusivamente a la fabricación de equipo original. A 1967 y en millones de pesos constantes, a precios de 1967.

^{b/} Incluye dos fábricas de motores a combustión interna.

1.3. Mano de obra ocupada

De conformidad con los resultados obtenidos por C.I.F.A.R.A., en su relevamiento, la rama metalúrgica absorbe el 60 % del empleo total, en número de personas, del sector fabricante de autopiezas, con un nivel promedio de remuneraciones inferior al de las otras ramas. La misma relación del 60 % del total es la que surge de las empresas encuestadas por ADEFA.

1.4. Participación en la producción

En relación con las ventas totales del sector, la rama metalúrgica participa con el 53 %, de acuerdo con los resultados del relevamiento de C.I.F.A.R.A. que se transcriben a continuación:

Actividad	<u>Ventas Totales</u> millones de m\$n	% s/al total del sector
Forje	7 753	8
Fundición ferrosa	1 629	2
Fundición no ferrosa	5 999	6
Estampado de chapa	8 691	9
Mecanizado y conjuntos	22 213	24
Partes normalizadas	3 406	4
Total	<u>49 691</u>	<u>53</u>

Fuente: C.I.F.A.R.A.

/s/

Si se computan exclusivamente las ventas a industria automotriz, aquel porcentaje del 53 % se eleva al 58 %, como puede verse a continuación:

Actividad	Ventas a Industria Automotriz millones de m\$ <u>n</u> .	a/ % s/ el total del sector
Forja	6 094	9
Fundición	3 913	5
Estampado de chapa	7 132	10
Mecanizado y conjuntos	20 507	30
Partes normalizadas	2 684	4
Total	40 330	58

Fuente: C.I.F.A.R.A.

a/ Incluye equipo original y repuestos.

Por su parte, la industria terminal clasificó en 1967 y por actividades el total de las compras en ese período, de equipo original, determinando la importancia porcentual del facturado por cada una de ellas en relación con el total. Los resultados con respecto a la rama metalúrgica, por orden decreciente, fueron los siguientes:

Actividad	% sobre facturado total de la industria auxiliar a/
Mecanizado	25.37
Estampado	8.32
Fundición ferrosa	7.88
Dirección y suspensión	3.69
Ruedas y llantas	2.71
Motores	2.22
Forjado	1.53
Radiadores	1.48
Molduras, cerraduras y herrajes	1.48
Fundición no ferrosa	1.23
Instrumentos de medida y control	1.23
Balonería	0.74
Bomba de combustible y carburadores	0.74
Otros	0.25
Total	58.87

Fuente: Grupo ADEFA.

a/ Exclusivamente equipo original.

/1.5. Valor

1.5 Valor agregado

Los componentes porcentuales del costo de fabricación fueron informados por las empresas encuestadas por ADEFA. Los de la rama metalúrgica, según se consigna en "La Industria Automotriz Argentina - Informe Económico 1969", fueron los siguientes:

COMPONENTES PORCENTUALES DEL COSTO DE FABRICACION

Especialidades	Materia Prima	Mano de Obra	Gastos
Mecanizado	55	15	30
Ruedas y llantas	60	10	30
Radiador	76	13	11
Molduras, cerraduras y herrajes	33	24	43
Instrumental de medida y control	58	15	27
Bombas de combustible y carburadores	52	13	35
Promedio mecanizado y conjuntos a/	56	14	30
Estampado	60	14	26
Fundición ferrosa	40	20	40
Forjado	51	18	31
Fundición no ferrosa	45	15	40
Bulonería	44	14	42

Fuente: La Industria Automotriz Argentina - Informe económico 1969.

Materia prima: incluye la nacional, la importada, los trabajos de terceros y las compras de elementos aislados en plaza.

Mano de obra: incluye la de los obreros productivos (directos) y sus correspondientes cargas sociales.

Gastos: incluye los sueldos y cargas sociales de empleados de fábrica, jornales y cargas sociales de obreros indirectos, amortizaciones, consumo de energía eléctrica y de combustibles, mantenimiento, etc.

a/ No incluido en la información original. Promedio ponderado de elaboración propia.

De acuerdo con los datos por actividad incluidos precedentemente, el promedio ponderado para la rama metalúrgica arroja un valor agregado de aproximadamente el 48 %, calculado sobre el costo de fabricación.

1.6. Crecimiento

1.6 Crecimiento en los últimos años

1.6.1 Evolución de las inversiones

Años	Inversiones ^{a/}	
	Anual	Acumuladas
1959 (existentes)	4 469	-
1960	4 485	8 955
1961	7 118	16 072
1962	9 927	25 999
1963	3 613	29 612
1964	2 455	32 067
1965	3 640	35 707
1966	3 428	39 135
1967	5 216	44 351

Fuente: Grupo ADEFA.

a/ Millones de m\$ constantes, a precios de 1967.
Exclusivamente afectadas a la fabricación de equipo original.

1.6.2 Evolución del personal ocupado

Número de personas ocupadas al final de cada período ^{a/}	Horas obrero trabajadas ^{a/} (miles)
1959	5 077
1960	7 430
1961	8 742
1962	9 347
1963	13 815
1964	18 668
1965	21 965
1966	23 166
1967	25 001

Fuente: Grupo ADEFA

a/ Afectados a la fabricación de equipo original.

1.7 Importancia

1.7 Importancia de las ventas con licencia

En la investigación estadística realizada por C.I.F.A.R.A. se incluyó la determinación, dentro de los montos de las ventas a la industria automotriz, de los importes correspondientes a productos fabricados con licencia. Los resultados, en lo que se refiere a la rama metalúrgica, fueron los siguientes:

Actividad	Ventas a Industria Automotriz			Relación ventas con licencia y ventas totales
	Totales	o/ licencia	% s/ total sector	
Forja	6 984	2 539	9	42
Fundición ferrosa	840	69	1	8
Fundición no ferrosa	3 073	1 243	4	40
Estampado	7 132	1 053	4	15
Mecanizado y conjuntos	20 507	10 523	37	51
Partes normalizadas	2 684	702	2	29

Fuente: C.I.F.A.R.A.

2. Partes eléctricas

Dentro del total facturado por la industria de autopiezas a la terminal y conforme a la apertura efectuada por ADEFA por rama y especialidades, le sigue en orden de importancia a los metalúrgicos los fabricantes de partes eléctricas, que representan sobre el total de las compras aproximadamente un 11 %.

En la muestra realizada por C.I.F.A.R.A. por su parte, la rama partes eléctricas participa con un 16 % en las ventas totales, proporción que se eleva al 18 % si se la refiere exclusivamente a ventas para la industria automotriz.

2.1 Número de empresas

No existe información disponible que permita determinar el número de los establecimientos que integran esta rama. En el relevamiento de C.I.F.A.R.A. el 11 % de los establecimientos abarcados por la muestra corresponden a esta rama; entre los inscriptos en el Registro Permanente de Actividades Industriales aproximadamente el 10 % del total de los establecimientos registrados se dedican a esta actividad.

/2.2 Monto

2.2 Monto de las inversiones

Participan con algo más del 4 % en el total de las inversiones en bienes de activo fijo de las empresas encuestadas por ADEPA; su distribución por actividades más importante es la siguiente:

Actividad	Inversiones μ
Motores de arranque, dínamos, alternadores	1 928
Baterías	457
Incendio	493
Radios y calefactores	424
Faros y lámparas	350
Aparatos varios	240
Total	1 812

Nota: Grupo ADEPA

μ Afectadas a la fabricación de equipo original. A 1967 y en millones de pesos constantes, a precios de 1967.

2.3 Monto de suma sujeta

De acuerdo con las conclusiones del muestreo realizado por C.I.F.A.R.A., la rama eléctrica absorbe el 16 % del empleo total del sector fabricante de autoconsumientes, con salarios promedio notablemente superiores a los de los metalúrgicos.

2.4 Participación en la producción

Se ha señalado ya la discrepancia que ofrecen los resultados de los dos relevamientos de cuyos conclusiones se ha dispuesto para extraer las informaciones de la presente monografía. En relación con las ventas totales, la participación de esta rama, de acuerdo con el muestreo realizado por C.I.F.A.R.A., sería la siguiente:

Actividad	Ventas totales μ a / el total millones de m.p.	% del total del sector
Metalúrgicos	49 692	33
Partes eléctricas	15 000	16
Partes no metálicas	29 719	31
Total	94 411	100

Encuesta C.I.F.A.R.A.

En relación

En relación con las ventas específicas para la industria automotriz, las conclusiones son las siguientes:

Actividad	Ventas Industria Automotriz Millones de m\$ ⁿ ^{a/}	% s/ el total del sector
Metalúrgicas	40 330	58
Partes eléctricas	12 694	18
Partes no metálicas	16 041	24
Total	69 065	100

Fuente: C.I.F.A.R.A.

^{a/} Incluye equipo original y repuestos.

Por su parte, la industria terminal en la clasificación de sus compras en 1967 atribuye a la rama "Eléctricos" la siguiente participación en el facturado total, desagregado por las actividades más representativas que la integran:

Actividad	% sobre facturado total de la industria auxiliar ^{a/}
Motores de arranque	2.50
Dinamos y/o alternadores	2.43
Radios y calefactores	1.94
Encendido	1.48
Acumuladores	1.00
Aparatos varios	1.00
Faros y lámparas eléctricas	0.49
Total	10.84

Fuente: ANFA

^{a/} Exclusivamente equipo original.

2.5 Valor agregado

Según la misma fuente mencionada precedentemente, los componentes porcentuales del costo de fabricación en la rama eléctrica es la siguiente:

/COMPONENTES PORCENTUALES

COMPONENTES PORCENTUALES DEL COSTO DE FABRICACION

Actividades	Materia Prima	Mano de Obra	Gastos
Motor arranque, dínamo, alternador	60	14	26
Radios y/o calefactor	69	8	23
Encendido	57	15	28
Acumuladores	71	8	21
Aparatos eléctricos varios	55	17	28
Faros y lámparas	62	12	26
<u>Promedio ponderado</u> ^{a/}	<u>61</u>	<u>13</u>	<u>26</u>

Fuente: Grupo ADEFA.

^{a/} No incluido en la información original.

En consecuencia, el valor agregado para la rama eléctricos arroja un total del 39 %, calculado sobre el costo de producción.

2.6 Crecimiento en los últimos años

2.6.1 Evolución de las inversiones

Años	Inversiones ^{a/}	
	Anual	Acumuladas
1959 (existentes)	415	-
1960	308	723
1961	436	1 159
1962	609	1 768
1963	234	2 002
1964	389	2 391
1965	394	2 785
1966	511	3 296
1967	536	3 832

Fuente: Grupo ADEFA.

^{a/} Afectadas exclusivamente a la fabricación de equipo original. A 1967 y en millones de pesos constantes, a precios de 1967.

/2.6.2 Evolución

2.6.2 Evolución del personal ocupado

Año	Número de personas ocupadas al final de c/ período $\frac{\text{a/}}$	Horas obrero trabajadas $\frac{\text{a/}}$ (miles)
1959	1 620	2 030
1960	2 153	2 782
1961	2 314	3 829
1962	2 331	3 244
1963	2 192	3 042
1964	3 356	4 335
1965	3 617	4 732
1966	3 632	4 685
1967	3 556	4 595

Fuente: Grupo ADEFA.

$\frac{\text{a/}}$ Afectados exclusivamente a equipo original.

2.7 Importancia de las ventas con licencia

Actividad	Ventas a Industria Automotriz			Relación entre ventas con licencia y ventas totales
	Totales	c/ licencia	% a/ total sector	
Partes eléctricas	12 694	7 479	26	59

Fuente: C.I.F.A.R.A.

3. Partes y accesorios de caucho

En número de establecimientos inscriptos en el Registro Permanente de Actividades Industriales le siguen en orden de importancia a las dos ramas a las que nos hemos referido, las partes y accesorios de caucho y las de plásticos:

3.1 Parte de las inversiones y su evolución en el período

Tienen sobre el total de las inversiones relevadas una participación aproximadamente igual al de la rama eléctricos (aproximadamente el 4 %).

/Años

Años	Inversiones ^{a/}	
	Anuales	Acumuladas
1959 (existentes)	601	-
1960	-	601
1961	710	1 301
1962	259	1 570
1963	326	1 896
1964	292	2 128
1965	131	2 259
1966	174	2 433
1967	1 081	3 514

Fuente: Grupo ADEFA.

^{a/} Afectadas exclusivamente a la fabricación de equipo original. l.
Millones de pesos constantes, a precios de 1967.

3.2 Nº de obra ocupada y su evolución

Totaliza aproximadamente poco más del 2 % del total de personas ocupadas por los establecimientos relevados.

Año	Número de personas ocupadas al final de cada período ^{a/}	Horas obrero trabajadas ^{a/} (miles)
1959	234	256
1960	419	426
1961	540	588
1962	527	674
1963	461	459
1964	797	910
1965	844	945
1966	886	952
1967	806	852

Fuente: Grupo ADEFA

^{a/} Afectados a la fabricación de equipo original.

3.3. Participación

3.3 Participación en la producción

Dentro de las compras totales de la industria terminal por equipo original, esta rama participó en el año 1967 con el 3.94 %. Debe tenerse en cuenta que, por su naturaleza, los elementos fabricados por esta especialidad tienen un importante mercado de reposición.

3.4 Valor agregado

De conformidad con los componentes porcentuales del costo de fabricación determinado en el relevamiento ADEFA, la materia prima insume el 63 % de aquel costo, distribuyéndose el 37 % restante entre la mano de obra directa (17 %) y los gastos (20 %).

4. Partes y accesorios de plástico

Entre los establecimientos registrados en el Registro Permanente de Actividades Industriales, los correspondientes a esta rama alcanzan a un número similar a los dedicados a la fabricación de partes y accesorios de goma.

4.1. Monto de las inversiones y su evolución en el período

Participan en forma mucho más modesta sobre el total de las inversiones, alcanzando aproximadamente al 0.5 % del monto relevado entre las empresas del sector fabricante de autocomponentes.

Años	Inversiones ^{2/}	
	Anuales	Acumuladas
1959 (existentes)	89	-
1960	30	110
1961	20	139
1962	61	200
1963	71	271
1964	94	365
1965	30	395
1966	13	408
1967	5	413

Fuente: Grupo ADEFA.

^{2/} Afectadas exclusivamente a la fabricación de equipo original.

Millones de pesos constantes, a precios de 1967..

4.2 Mano de obra ocupada y su evolución

El número total de personas ocupadas en los establecimientos de esta rama, incluidos en el relevamiento representa el 1.5 % del total.

Año	Número de personas ocupadas al final de cada período g/	Horas obrero trabajadas g/ (miles)
1959	63	180
1960	115	301
1961	147	426
1962	152	488
1963	193	463
1964	306	799
1965	332	935
1966	348	907
1967	397	1 008

Fuente: Grupo ADEFA.

g/ Afectados a la fabricación de equipo original.

4.3 Participación en la producción

Dentro de las compras totales de la industria terminal por equipo original, las partes y accesorios de plástico participaron con el 1.48 %.

4.4 Valor agregado

Sobre el costo de fabricación, corresponde el 55 % a las materias primas, el 10 % a la mano de obra y el 35 % a los gastos, porcentuales estos determinados en el relevamiento efectuado por ADEFA.

5. Cristales

Los establecimientos dedicados a la fabricación de cristales para la industria automotriz son relativamente pocos; en el Registro Permanente de Actividades Industriales se incluyen cinco establecimientos de esta especialidad y el relevamiento de ADEFA incluye 3, que totalizan el 80 % de la facturación total del rubro.

/No obstante

No obstante, la participación en el total de las compras de equipo original es relativamente importante.

5.1 Monto de las inversiones y evolución en el período

Años	Inversiones \$/	
	Anuales	Acumuladas
1959 (existentes)	233	-
1960	13	246
1961	40	286
1962	27	313
1963	54	367
1964	28	395
1965	100	495
1966	101	596
1967	47	643

Fuente: Grupo ADEFA.

\$/ Afectadas exclusivamente a la fabricación de equipo original.

5.2 Mano de obra ocupada y su evolución

Año	Número de personas ocupadas al final de cada período \$/	Horas obrero trabajadas \$/ (miles)
1959	129	249
1960	230	418
1961	297	577
1962	306	661
1963	346	586
1964	457	774
1965	500	843
1966	520	830
1967	540	837

Fuente: Grupo ADEFA.

\$/ Afectadas a la fabricación de equipo original.

/5.3 Participación

5.3 Participación en la producción

La participación de esta rama de actividad, dentro de las compras totales al sector por equipo original, totaliza alrededor del 2.46 %.

5.4 Valor agregado

En los componentes porcentuales del costo de fabricación, la materia prima representa el 68 %, la mano de obra directa el 7 % y los gastos el 25 %.

6. Algunas informaciones globales sobre la rama de partes no metálicas

En el relevamiento efectuado por C.I.F.A.R.A., las partes no metálicas se encuentran agrupadas en un único rubro, lo que impide desagregar la información respecto a actividades específicas dentro de dicha rama.

No obstante, se consignan seguidamente algunas de las conclusiones referidas al conjunto de las actividades englobadas en esta rama, por considerárselas de interés:

- El número de establecimientos dedicados a la fabricación de partes no metálicas representa el 20 % del total relevado en la muestra;
- Las ventas a industria automotriz (equipo original y reposición) representa el 24 % del total de las ventas por igual concepto del sector;
- Las ventas a industria automotriz (equipo original y repuestos) representan el 54 % de las ventas totales de los establecimientos incluidos en esta rama de actividad;
- El 29 % de las ventas a la industria automotriz corresponde a productos fabricados bajo licencia;
- Emplean el 24 % del total y los salarios promedios son los más altos del sector, superior incluso al de las partes eléctricas;
- De las ventas a industria automotriz, el 47 % corresponde a equipo original (ventas a industria terminal), el 50 % a mercado de reposición y el 3 % a ventas intermedias.

Parte B

1. Desarrollo técnico y normalización de los productos

El desarrollo de la industria argentina de autopiezas, hasta alcanzar sus niveles actuales, se ha visto promovido o impulsado en los aspectos fundamentales que hacen a la calidad y a la diversificación de su producción por dos influencias determinantes:

- Por una parte, las exigencias de sus principales clientes o sea las empresas terminales;
- Por la otra, las imposiciones de las licencias contratadas.

Esa doble influencia se ha traducido en dos aspectos distintos, que conviene distinguir:

- El aspecto técnico, vinculado directamente con la calidad de la producción; y
- La diversificación de variedades de una misma autopieza con seria incidencia en la economía de escala y por lo tanto en los costos de producción resultantes.

1.1 El aspecto técnico

El tema de la normalización de calidad es de antigua data en el país, especialmente por la acción desarrollada en tal sentido por el I.R.A.M. (Instituto Argentino de Racionalización de Materiales), miembro de la I.S.O. y de otras organizaciones mundiales especializadas.

En el ramo específicamente automotriz, las primeras manifestaciones de un uso intensivo de normas de calidad comenzó como ya se ha señalado con la acción y las exigencias de I.A.M.E. (posteriormente D.I.N.F.I.A. y actualmente I.M.E.), ente estatal con finalidades industriales preponderantemente aeronáuticas que ha tenido una activa participación en el desarrollo de la industria mecánica argentina.

A partir de 1959, con la implantación del régimen de promoción de la industria automotriz, ese proceso se acelera hasta llegar a la situación actual.

/A contar

A contar de esta última fecha, la industria fabricante de autocomponentes trabaja con las especificaciones de calidad que resultan de sus licencias, en el caso de operar en ese régimen, y supletoria o contemporáneamente con las que exigen las empresas terminales.

A este respecto es oportuno señalar que en algunos productos que desde muchos años atrás venían siendo omitidos en los "kits" de importación de los automotores que se introducían al país (baterías, ruedas, elásticos, etc.) ya se exigía del proveedor el cumplimiento de determinados requisitos de calidad.

La exigencia de requisitos severos que es característica de la industria automotriz, ha obligado a las empresas proveedoras de partes o piezas a equiparse para el control del cumplimiento de los mismos y de acuerdo con las informaciones recogidas, no existen a la fecha problemas en cuanto a especificaciones o requisitos técnicos en los materiales que recibe la industria terminal.

1.1.1 Normas técnicas nacionales

Ya se ha mencionado precedentemente la existencia y la acción del I.R.A.M.; en general puede afirmarse que no ha producido normas que se utilicen, en lo que se refiere a autopiezas, en sustitución de las de origen como tales o bien de las de origen adaptadas por la industria terminal. En casos de elementos complementarios, como por ejemplo lubricantes, fluido de frenos, artículos de goma, conductores eléctricos y algunos otros rubros se suele hacer uso de estas normas especialmente para el mercado de reposición, en el que el sello de calidad de I.R.A.M. goza de prestigio.

Desde 1968, fecha en que se constituyó, funciona una Comisión de Estudios Técnicos de la Industria Automotriz (C.E.T.I.A.), integrada por la entidad que agrupa a las empresas terminales (ADEFA), y las principales de autopiezas (C.I.A., APCIMAT, AFAMCI), a las que se han agregado las entidades representantes de los comerciantes en el ramo automotor (Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina, AGARA, y Cámara del Comercio Automotor, CCA).

/El programa

El programa de trabajos de C.E.T.I.A. es, en síntesis, una tarea emprendida por la industria de automotores en su conjunto con el objeto de impulsar - a través de estudios específicos - el progreso técnico tanto del sector fabricante de autopiezas como de las actividades conexas.

El rápido desenvolvimiento de la industria automotriz en la Argentina, la heterogeneidad de tecnologías empleadas por las empresas en el país como consecuencia de sus distintos orígenes, la falta de racionalización y ordenamiento, y en definitiva, de una entidad responsable para la recopilación y divulgación de informaciones técnico-científicas en este sector, han gravitado para cristalizar el esfuerzo que significa la creación de aquella Comisión.

Si bien el cometido es amplio, dentro de los Comités que conforman la actividad básica aunque no exclusiva de C.E.T.I.A., se encuentran dos que específicamente interesa señalar:

- Standardización de elementos, que estudia la posibilidad de codificar todos aquellos componentes que pueden ser comunes por sus características a distintos vehículos, con el propósito fundamentalmente de analizar la ventaja de la adopción de elementos comunes y reducir así su variedad en la industria, buscando una reducción de costos a través de un aumento en la producción standardizada;
- Normalización de aceros y otros materiales, que partiendo de un trabajo efectuado oportunamente por la Dirección General de Fabricaciones Militares para los aceros, procurará completarlo incluyendo asimismo otros insumos que utiliza el sector.

La acción de C.E.T.I.A. habrá de ir fijando nuevas pautas en todo lo que se vincule con la normalización y si bien se trata de una tarea de largo alcance, no está orientada preponderantemente al objetivo de lograr acuerdos para la formulación de Normas y Recomendaciones sino fundamentalmente para alcanzar una cierta uniformidad entre las distintas fábricas terminales en cuanto a elementos o materiales que puedan ser comunes, circunstancia ésta que no es de rápida cristalización frente a las autorizaciones que aquellas deben obtener de sus respectivas casas matrices.

/Como resultado

Como resultado de la provechosa labor que están cumpliendo, en forma conjunta, las empresas terminales y sus proveedores, se transcriben seguidamente las normas y recomendaciones aprobadas por la C.E.T.I.A. a julio de 1970:

- . Aceites lubricantes para motores de combustión interna.
- . Aceites lubricantes para sistemas de engranajes de automotores.
- . Aceites lubricantes, determinación de las características de canalización en,
- . Aceites lubricantes, Ensayo SHELL 4 bolas, para
- . Aceites lubricantes, Ensayo TIMKEN.
- . Aceites lubricantes, ensayo de estabilidad al almacenamiento de,
- . Aceites lubricantes, propiedades anticorrosivas sobre aceros y en presencia de agua.
- . Aceites lubricantes, método I de ensayo dinámico sobre eje trasero para,
- . Aceites lubricantes, método II de ensayo dinámico sobre eje trasero para,
- . Acero laminado, normalización de chapas y flejes para estampado y estructurales.
- . Aluminio, aleaciones de, para uso en la industria automotriz.
- . Amortiguadores hidráulicos telescópicos convencionales que no forman parte de la estructura, para vehículos de hasta 4.5 toneladas.
- . Balleatas para automotores.
- . Baterías de plomo-ácido de 6 y 12 volts. Ensayos y especificaciones.
- . Bobina de ignición y abrazadera soporte, standarización dimensional.
- . Bobina de ignición para automotores.
- . Cerraduras de seguridad para puertas laterales de automóviles, comportamiento.
- . Certificado de fabricación y solicitud de inscripción inicial para vehículos automotores.
- . Clasificación uniforme de partes, conjuntos y subconjuntos.

/ . Cobre

- . Cobre, aleaciones de, para uso en la industria automotriz.
- . Código de tránsito, disposiciones recomendadas.
- . Conexiones para tubos rígidos y sus alojamientos.
- . Cubetas de caucho para cilindros de freno hidráulico de automotores.
- . Dibujo, manual para la industria automotriz
- . Dirección, componentes de extremos de
- . Especificaciones de color para dispositivos eléctricos de señalización luminosa en los vehículos automotores.
- . Espejos retrovisores, condiciones generales y determinación del campo visual.
- . Filtros de aceite
- . Filtros de aire
- . Filtros de combustible motor nafta
- . Flexibles para frenos hidráulicos de automotores, conjuntos
- . Frenos, recomendación para un código de tránsito
- . Fundiciones de hierro en uso en la industria automotriz
- . Fundición gris para cilindro maestro y cilindro de rueda del sistema de freno hidráulico para automotores.
- . Guardapolvos para los sistemas de freno y embragues hidráulicos de automotores
- . Humos de escape de automotores con motores diesel.
- . Inspección por Atributos, recomendación COPANT.
- . Limpiaparabrisas, motoredutores para,
- . Líquidos para frenos hidráulicos de vehículos automotores,
- . Extracción de muestras y métodos de ensayo.
- . Líquidos para frenos hidráulicos de vehículos automotores.
Grado 150.
- . Líquidos para frenos hidráulicos de vehículos automotores.
Grado 190.
- . Líquidos para frenos hidráulicos de vehículos automotores.
Grado 230.

/ . Mangueras

- Mangueras de conexión de radiadores y calefactores para automotores.
- Motores, ciclo Otto y Diesel ensayo de,
- Neumáticos, recomendación para un Código de Tránsito.
- Paragolpes, recomendación para un Código de Tránsito.
- Placa patente, modelo para vehículos automotores.
- Polaridad negativa a masa.
- Proyectores delanteros, alineación y verificación de la alineación.
- Radiador.
- Radiador, tapa de
- Resortes helicoidales, de compresión arrollados en caliente para automotores.
- Resortes para el sistema de freno hidráulico de automotores.
- Retenes de aceite y grasa.
- Ruidos de escape.
- Señalización acústica, recomendación para un Código de Tránsito.
- Señalización de carreteras.
- Señalización óptica y alumbrado exterior de automotores.
- Termostato para agua.
- Tornillos de acero. Condiciones técnicas de suministro. Características mecánicas y métodos de ensayo.
- Tornillos, largos totales y largos de rosca para tornillos con rosca parcial y largos para tornillos con rosca hasta debajo de la cabeza.
- Tornillos. Salida de rosca y parte sin rosca debajo de la cabeza. Radio debajo de la cabeza. Diámetro de los radios debajo de la cabeza. Extremos de rosca.
- Tubos de acero al carbono soldados por resistencia eléctrica.
- Tubos de acero con costura de pared simple para usos en la industria automotriz.

/• Tubos de

- . Tubos de acero de doble pared
- . Tubos de escape - Diseño y Control.
- . Vidrios para automotores.
- . Vidrio moldeado para proyectores, lente de
- . Voltaje del sistema eléctrico.
- . Zinc, determinación en aceites lubricantes de,

1.1.2 Normalización interna de las firmas

Se ha señalado ya la influencia beneficiosa que la industria automotriz significó, desde el punto de vista técnico, para muchas empresas que directa o indirectamente se encuentran vinculadas a ella.

Las exigencias de las empresas terminales, en cuanto a los aprovisionamientos que reciben, han impulsado el mejoramiento en el orden técnico interno de las empresas proveedoras, que en muchos casos se ha manifestado incluso en la estructuración de los costos y en el contralor de los mismos.

Igualmente esa tecnificación se ha ido incorporando no sólo en el aspecto de la normalización de materiales, sino también en el empleo de análisis de tiempos y hojas de operaciones y de rutas, lo que se ha traducido en definitiva en una influencia altamente positiva.

En general, todo el sector exhibe un grado de normalización interna satisfactorio. La industria terminal como consecuencia de las directivas de sus propias casas matrices; la industria de autocomponentes, tanto por las exigencias de aquella como de la respectiva licenciadora cuando trabaja con acuerdos de esta naturaleza, ha adaptado las normas que recibe de esos orígenes, sin perjuicio de encontrar numerosos casos en que ya se está trabajando con normas propias para muchos elementos.

Todo este proceso ha dado lugar a la instalación y desarrollo de laboratorios de calidad, así como a la adopción de metodologías apropiadas para el cumplimiento o adaptación de las normas.

1.1.3 Limitación de variedades impuestas por situaciones monopolísticas de hecho en el abastecimiento del mercado interno.

No existe tal limitación, ya que el desarrollo de la industria fabricante de autocomponentes fué inducido por la demanda de las terminales. El número de éstas, tanto cuando se implantó el régimen como en la actualidad, unido a

/los distintos

los distintos orígenes de las mismas, creó por el contrario una diversidad de suministros que conspira contra el logro de costos adecuados.

Por otra parte, y como hemos tenido ya oportunidad de señalarlo, la industria terminal intervino activamente para la concesión u otorgamiento de licencias a su industria proveedora local.

1.2 Frecuencia con que normalmente se introducen cambios mayores en el diseño o en las especificaciones de los productos

Este es uno de los aspectos que tienen importante significación en el costo de las partes o piezas fabricadas por el sector, ya que los cambios de modelos no guardan relación ni con la dimensión del mercado argentino ni con el volumen de las series previstas. Ello no obsta, sin embargo, para que puedan encontrarse modelos de automóviles que se han mantenido invariables a lo largo de siete u ocho años.

En general, la industria fabricante de autocomponentes incluye en el precio de las partes o piezas a proveer la amortización de las herramientas específicamente requeridas por la nueva fabricación, por lo que el riesgo lo asume preponderantemente la industria terminal.

Existe el caso reciente de una versión de un vehículo cuya penetración en el mercado quedó muy alejada de las proporciones que se habían estimado. Como consecuencia de ello y ante el reajuste de los volúmenes a fabricar, la amortización del herramental - distribuida en las autopiezas específicamente producidas para aquel automotor - supera en monto al precio cotizado para esa misma pieza de acuerdo con las series primitivamente estimadas.

2. Distribución y Transporte

Corresponde señalar que la industria fabricante de autocomponentes no ha tenido participación en las exportaciones de partes y piezas realizadas en virtud del régimen especial de intercambio autorizado dentro de las normas promocionales de la industria automotriz, toda vez que dichas operaciones son desarrolladas exclusivamente por las terminales, aunque tengan por objeto elementos fabricados por terceros.

/Si bien

Si bien se procura la economía consiguiente en los envíos, no se trata típicamente de exportaciones destinadas a competir en un mercado externo, sino que corresponden a operaciones compensadas que procuran fundamentalmente ajustarse a condiciones establecidas para la fabricación de automotores en las respectivas jurisdicciones.

2.1 Medios de transporte utilizados

En el intercambio con Chile, la vía de transporte elegida varía según las empresas, ya que unas optan por el terrestre y otras por el marítimo. Los fletes son convencionales y se ajustan en relación al volumen y continuidad del tráfico en ambos sentidos, ya que se trata de operaciones compensadas.

En las exportaciones realizadas a Uruguay en 1969 de "kits" con omisiones, se utilizó el transporte automotor con preferencia al fluvial. El transporte por aquel medio, incluido el cruce del Río de la Plata, se cotizaba a esa fecha para el trayecto Buenos Aires-Montevideo, a razón de US\$ 6.30 el metro cúbico por camión completo.

2.2 Embalaje

Las consultas efectuadas a las fábricas terminales que exportan a Chile han confirmado que en dicho tráfico se utilizan casi exclusivamente contenedores, cuyo alquiler representa alrededor de m\$N. 1.500 el metro cúbico (US\$ 3.75 al cambio de 1 US\$ = \$ 4 - m\$N 400).

Dadas las características del contenedor, la cantidad y acondicionamiento de las piezas o partes varía según la naturaleza y volumen de éstas. Algunas empresas están procediendo a fabricar por su cuenta contenedores de características ajustadas a sus necesidades o a la naturaleza de las piezas a transportar, estimando que el mayor costo que deriva de esta circunstancia se compensa con la rapidez y automatización en la carga.

3. Nivel de los precios de venta de las autopiezas fabricadas por el ramo

3.1 Nivel de las autopiezas vendidas a los constructores de vehículos y a los distribuidores de repuestos. Apreciación del nivel de precios de la producción nacional en base a las mismas piezas en los países de origen de las marcas fabricadas

Al analizar el nivel global de los precios de las autopiezas fabricadas localmente, se informó que las mismas eran aproximadamente un 101 % más caras que sus similares en los países de origen, detallándose asimismo el procedimiento seguido para llegar a esa conclusión.

/Ese nivel

Ese nivel general o global resulta del promedio ponderado de las relaciones de precios en distintas ramas o especialidades que se estimaron representativas dentro de las que concurren a abastecer a las fábricas terminales y que ofrecen sensibles diferencias de unas a otras, como puede observarse a continuación:

Rama o especialidad	Indice de precio en el país de origen	Indice de precio en la Argentina
Metalúrgicos	100	196
Eléctricas	100	220
Neumáticos	100	224
Accesorios y partes de goma	100	164

Fuente: Grupo ADEFA.

En esas relaciones gravitan sensiblemente los mayores precios de las materias primas, expresándose en "La Industria Automotriz Argentina - Informe económico 1969" que si aquellos se ajustaran a los niveles del mercado internacional, el precio local de las autopiezas podría reducirse en un 25 % aproximadamente.

Por otra parte, y como consecuencia especialmente de los acuerdos voluntarios para la estabilización de los precios entre las empresas más importantes y el Gobierno, que incluyen desde hace tres años los programas económicos oficiales, ambos sectores de la industria automotriz han extremado sus esfuerzos para evitar aumentos en los precios de los suministros o del producto terminado.

En el mercado de reposición y de acuerdo con precios comparativos de algunos elementos que han sido suministrados por C.I.A. - Cámara de la Industria Automotriz -, las diferencias son variables, oscilando entre una paridad entre los precios mayoristas nacionales y los del país de origen en materiales de fricción para embragues hasta una diferencia del 60 al 70 % en elementos para suspensión, con excepción entre éstos últimos de los amortiguadores, cuyo precio local a distribuidor es aproximadamente un 30/35 % más caro que el del país de origen.

No obstante, la limitada información de que se dispone impide formular conclusiones generales.

13.2. Precios

3.2 Precios de autopiezas en moneda nacional

A título indicativo, se consignan seguidamente precios a distribuidor en moneda nacional de autopiezas de gran consumo en el mercado de reposición:

	<u>mfn</u>	<u>US\$</u>
<u>Engranajes de caja de velocidad, tipo</u>		
<u>Bedford, Ford y Dodge, 4 velocidades</u>		
Directa	9 800	24.5000
Engranaje completo de 2a. velocidad (eje cuádruple)	4 200	10.5000
Sincronizado completo, 3a. y 4a. de 12 estrias con freno de bronce	9 215	23.0375
Engranaje de mando	5 450	13.6250
Cuádruple helicoidal	11 950	29.8750
<u>Material de fricción</u>		
<u>Ferros de embrague</u>		
		c/10 unidades
Línea Fiat 600	1 893	4.7325
Línea Citroen 2 CV	1 924	4.8100
Línea Renault 4L - 4P	1 926	4.8150
Línea Ford Falcon	2 600	6.5000
Línea Chevrolet 400	2 600	6.5000
Línea Scania Vabis	3 786	9.4650
<u>Cintas de freno</u>		
		Por juego
Serie FMS - 653	878	2.1950
Serie FMS - 855	358	0.8950
Serie FMS - 1219	983	2.4575
Serie FMS - 2011	816	2.0400
Serie FMS - 4514	5 487	13.7175
Serie FMS - 4515	6 387	15.9675
<u>Buía de ignición</u>	210	0.5250
<u>Amortiguadores hidráulicos</u>	1 200/kg.3/kg	
		/4. Nivel

4. Nivel de los precios de compra de los principales insumos

4.1 Precios de compra de las principales materias primas

Los precios actualizados de las principales materias primas metalúrgicas utilizadas en la fabricación de autopiezas se transcriben seguidamente:

	<u>Unidad</u>	<u>m\$N</u>	<u>US</u>
<u>Chapas de acero:</u>			
<u>Laminadas en frío:</u>			
Calidad SFC esp. 0,46	kg	75.00	0.1875
0,56	kg	73.60	0.1840
0,71	kg	72.90	0.1822
0,89	kg	71.80	0.1795
Calidad SFDD esp. 0,89	kg	76.70	0.1917
1,24	kg	73.40	0.1835
1,99	kg	72.80	0.1820

Laminadas en caliente:

Calidad SFC esp. 4,76	kg	54.40	0.1360
3,00	kg	62.00	0.1550

Acero en barras:

Tomando como base la medida de 25,4 mm (1") de diámetro

Calidad SAE 1010	kg	130.-	0.3250
SAE 1040-45	kg	150.-	0.3750
SAE 3415	kg	270.-	0.6750
SAE 4140	kg	230.-	0.5750
SAE 8620	kg	230.-	0.5750

Acero en planchuelas

Tomando como base la medida principal de 25,4 mm (1")

Calidad SAE 1010	kg	90.-	0.2250
SAE 1010	kg	150.-	0.3750

Cafes estructurales

	<u>Unidad</u>	<u>m\$</u>	<u>U\$S</u>
<u>Caños estructurales</u>			
Tomando como medida base de diámetro externo 25,4 mm (1")			
Espesor de pared 1 mm.	kg	120.-	0.3000
1,2 mm.	kg	120.-	0.3000
2 mm.	kg	125.-	0.3125
2,5 mm.	kg	125.-	0.3125
<u>No ferrosos:</u>			
<u>Aleaciones de Aluminio:</u>			
Alcoa 380	kg	350.-	0.8750
Silumin S 13	kg	325.-	0.8125
Zamac N° 5	kg	240.-	0.6000
<u>Latón: Esesor 1 mm.</u>			
(Chapas)	kg	1 000.-	2.5000
1,5 mm	kg	950.-	2.375
<u>Bronce:</u>			
Fundición centrifugada	kg	770.-	1.925
Barras trefiladas (según espesor)	kg	725.- 800.-	1.8125 2.000
<u>Semielaborados:</u>			
<u>Piezas de forja</u>			
Chicas a medianas	kg	400.-	1.000
Grandes	kg	350.-	0.875
<u>Piezas de fundición:</u>			
Fundición de block	kg	280.-	0.70
Piezas medianas o chicas	kg	120/180	0.30/0.45
<u>Piezas fundidas por inyección</u>			
En Zamac	kg	320/380	0.80/0.95
En Alcoa o similar	kg	600/800	1.50/2.00

4.2 Incidencia de las materias primas en el costo de las autopiezas

Al hacer referencia al valor agregado en las distintas ramas o especialidades del sector fabricante de autopiezas ya se ha informado acerca de la incidencia porcentual de las materias primas en el costo de fabricación.

4.3 Incidencia de los derechos de internación en el precio de compra de las materias primas importadas

En el precio de los insumos importados, y en promedio para todas las materias primas utilizadas por el sector, los derechos de importación representan aproximadamente el % del total, como puede verse a continuación:

Rubro	Incidencia porcentual
Costo cif	50.64
Derechos de Importación	39.02
Impuesto a las Ventas	9.96
Gastos de Comercialización	0.38
	<u>100.00</u>

Fuente: C.I.F.A.R.A.

Se aclara que el análisis realizado, tuvo como base el arancel vigente antes de la sanción del Decreto Número 191/70, que dispuso una reducción general de las escalas para absorber el impacto de la nueva paridad cambiaria.

4.4 Comparaciones internacionales de precios

En general, los precios de las materias primas que utiliza el sector fabricante de autocomponentes son altos, tanto para las nacionales como para las importadas. En términos de porcentajes, el mayor precio de algunos de esos materiales son los siguientes:

/Chapa 77 %

Chapa	77 %
Acero trefilado	65 %
Cobre	35 %
Aluminio	26 %
Fundición	61 %
Acero forjado	82 %
Plomo	100 %
Acero para elásticos	100 %
Acero para resortes de suspensión	100 %
Acero para bulonería	100 %
Caucho sintético	50 %
Caucho natural	60 %
Rayón para cubiertas	250 %

Fuente: Grupo ADEPA

En este caso también las relaciones expresadas se han modificado por la sanción del Decreto N° 191/70; a la fecha pueden ser inferiores en un 15 %, aproximadamente, a las señaladas en el cuadro transcripto.

/III.

III

ASPECTOS INSTITUCIONALES

1. El régimen promocional de la industria automotriz

1.1 Antecedentes históricos

En la década del 20 se inicia el armado de automotores en el país, en función de un mercado de importación que adquiriría significativa importancia. Con anterioridad, hacia 1906, se había registrado un montaje de automóviles Bleriot, que desapareció cinco años después.

En 1935 Hispano Suiza Argentina S.A. intenta la fabricación de automotores, pero la iniciativa fracasa al poco tiempo.

En 1949 Automóviles Argentinos S.A. (AUTOAR) comienza la fabricación de unidades con motor y transmisión importados, dos años más tarde IAME (sucesivamente DINFIA y actualmente INE) comienza la producción de una pick-up y un automóvil de mediana cilindrada integrado con partes adquiridas localmente, cuya fabricación promueve. La acción de promoción de este Organismo es, sin duda, el punto de partida del desarrollo actual de la industria de autocomponentes.

En 1952 se incorpora al país Mercedes Benz Argentina S.A. filial de la firma alemana, con una fábrica de camiones y en 1955 Industrias Kaiser Argentina S.A. (luego IKA-Renault S.A.) con la producción de rurales y jeeps, especialmente. Con estas dos empresas comienza el denominado sistema de progresiva integración nacional, el que en cada caso se ajustó a las condiciones acordadas con dichas firmas para su instalación en el país.

Como consecuencia de ello, la producción nacional pasa de 108 vehículos en 1951 a 27 834 en 1958, de los cuales corresponden casi 23 000 a la empresa mencionada en último término.

1.2 La evolución del parque hasta 1959

Entre 1920 y 1939 la importación de automotores totalizó más de 725 000 unidades. Consecuentemente, la relación habitantes/automotor descendió de 187 a 33 personas por unidad, con una cota mínima de 28 habitantes por automotor en 1930. La paralización de las importaciones

/como consecuencia

como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial deterioraron esa relación, por lo que en 1946 el parque automotor y la población del país mantenían las relaciones existentes hacia 1934.

La demanda acumulada se tradujo en 1947 en la más alta importación para un período anual en número de unidades. Pero se produjo también un cambio estructural con respecto a los años anteriores: por primera vez los vehículos de carga (camiones y ómnibus) superan en número a los automóviles, característica ésta que habrá de presentarse repetidamente en las estadísticas de importación a partir de dicho año.

Coincidentemente con la finalización de la guerra mundial, el esquema abierto que había caracterizado la política económica argentina se vio progresivamente reemplazado por un esquema cerrado, dentro del cual se atribuyó prioridad a la incentivación del desarrollo industrial, en busca no sólo de mayores niveles de ocupación sino también de una sustitución de productos importados a través de una producción crecientemente diversificada. Las dificultades en la colocación de los productos primarios y el deterioro en los términos del intercambio provocaron hacia 1952 - agotadas las reservas acumuladas durante la guerra - una aguda escasez de medios de pago internacionales.

Consecuentemente, las importaciones se vieron dificultadas, sin que la demanda insatisfecha pudiera ser atendida por la fabricación local. En los automotores de carga, sobre todo, la situación era cada vez más imperiosa frente al crecimiento económico del país y la rigidez de los medios de transporte - especialmente los ferrocarriles - estructurados fundamentalmente para atender las necesidades de los puertos de exportación.

Destaca CEPAL (Comisión Económica para América Latina), en su informe preliminar sobre las industrias metalúrgicas, mecánicas y electromecánicas (Caracas, mayo de 1961) que "en 1959 las estadísticas revelan que casi los dos tercios de los automóviles de pasajeros en uso en la Argentina estaban constituidos por unidades con edad superior a los 15 años (más del 45 % sobre los 20 años) y que la edad media del parque de automotores era cercana a los 20 años". Agrega seguidamente que esas cifras contrastan con las de 1939, en la que el parque acusaba una edad media de 7 años.

1.3 La sanción del régimen promocional

Ya se ha señalado que el estrangulamiento del sector externo constituyó a partir de 1952, un grave inconveniente para la economía nacional, al limitar las importaciones de materias primas e insumos intermedios que requería la industria manufacturera interna. Hacia 1958 la urgencia en resolver esa situación dio lugar a la formulación de una estrategia definida de progreso económico ^{1/} que intentó resolver el desbalance del sistema de producción incentivando la oferta nacional de productos básicos y promocionando las industrias que contribuyeran significativamente a dinamizar todo el proceso.

Esa estrategia incluyó el aporte de empresas de origen extranjero, ya que como consecuencia de la aplicación indiscriminada de políticas proteccionistas y del fenómeno inflacionario, no se había desarrollado en el país una capacidad suficiente de ahorro propio ni de la aptitud necesaria para captarlos, al paso que el desarrollo tecnológico había sido totalmente descuidado.

Dentro del marco de esa política se sancionan a fines de 1958 las leyes 14.780 y 14.781, de inversión de capitales extranjeros la primera y de promoción industrial la segunda, sobre las que habría de vertebrarse la parte fundamental del programa económico.

El 25 de marzo de 1959 se dicta el Decreto No. 3693, que estableció las bases para la instalación de fábricas de automotores y el desarrollo de planes de fabricación.

Los considerandos de dicho acto de gobierno ponen de relieve la significación que la instalación de esta actividad industrial tendría para la economía nacional, señalándose asimismo que el Estado tiene la misión de promover el desarrollo de la industria en atención a su especial importancia como instrumento de progreso del país y de la elevación de su nivel de vida. Destaca igualmente que la gravitación de la industria automotriz en la economía nacional justifica un tratamiento especial que posibilite su desarrollo y expansión y que la industria nacional esté en

^{1/} CONADE - Plan Nacional de Desarrollo 1970-74, T.I, p. 25.

condiciones de encarar una franca evolución, no sólo en lo referente a fabricación sino en lo que respecta a la provisión de elementos para dicha producción en calidad, cantidad y precio adecuados.

2. Los instrumentos promocionales

2.1 El decreto No. 3693/59

Estableció como condición fundamental que las empresas que desearan acogerse a las disposiciones del mismo acreditaran amplia capacidad técnica y financiera, así como el cumplimiento de la integración industrial progresiva con partes nacionales, las que debían alcanzar en el último año del programa de cinco previsto un 90 % para los automóviles y un 80 % para los camiones.

La aceptación de las propuestas presentadas por las empresas estaba supeditada a las necesidades del mercado, a cuyo efecto debían presentarse planes de producción para el quinquenio 1960/64, por cuanto se estimó que éste sería el lapso que requeriría la infraestructura industrial existente en el país para adecuar su producción en calidad y cantidad a la demanda de las empresas terminales.

El decreto estableció seis categorías de automotores, a saber:

Categoría A: Vehículos de carga y transporte de pasajeros con capacidad de carga útil entre 500 y 7 000 kgs.

Categorías B-C-D-E: Automóviles de pasajeros de 190 a más de 2 500 cm.³ de cilindrada.

Categoría F: Motocicletas y motonetas, triciclos motorizados y similares.

Los porcentajes de integración nacional se calculaban sobre el valor cif de los vehículos y los recargos promocionales se fijaron en el 20 % para la Categoría A y en el 40 % para las restantes, siempre sobre los porcentajes de importación máximos autorizados.

Quando la importación era superior a dichos porcentajes máximos autorizados, se aplicaba un recargo del 300 % sobre el excedente hasta el 60 % del valor del vehículo (por cinco años para la Categoría A y por los cuatro primeros para las restantes), por lo que el porcentaje de integración nacional mínima era del 40 % para todo el período en camiones

/y para

y para los cuatro primeros años en automóviles. No obstante, la utilización del recargo del 300 % resultaba prácticamente punitiva.

En lo que hace a las inversiones, se autorizó la importación de maquinarias y equipos nuevos. Podía aceptarse, inclusive, hasta un 25 % de maquinarias usadas, siempre que resultase justificado por razones de escasez o de alta tecnología.

Los programas de fabricación debían ser presentados a la Secretaría de Industria y Minería, quien intervenía también en toda posterior modificación de los mismos.

Las propuestas presentadas al amparo de este decreto totalizaron, como producción programada, casi 980 000 unidades, distribuidas entre 24 empresas. La más importante, en volumen, fue la de Industrias Kaiser Argentina S.A., que programó para el quinquenio la producción de más de 275 000 unidades.

2.2 El decreto No. 6567/61

En agosto de 1961 se sancionó el Decreto No. 6567 que dio una nueva fisonomía al régimen de la industria automotriz, adaptándolo a las manifestadas necesidades del sector, aclarando conceptos e introduciendo algunas modificaciones que la experiencia de casi dos años de vigencia del programa hacían aconsejable.

El decreto 6567/61 tendió fundamentalmente a dos objetivos:

- En primer lugar, uniformar los planes de fabricación, ya que si bien todos ellos incluían porcentajes de importación decrecientes, ofrecían diferencias de unos a otros;
- En segundo lugar, establecer una base para el cómputo de los porcentajes de integración.

Para el primer caso, se estableció un "plan tipo" con porcentajes fijos para cada período anual, por encima de los cuales se pagaba un alto recargo que tenía carácter punitivo.

Para el segundo, se implotó el "despiece", consistente en un detalle analítico de los valores de las partes integrantes del vehículo completo, con la que la suma de los valores de las partes importadas, referidas al valor cif del vehículo daba el porcentaje de importación.

/Los porcentajes

Los porcentajes de importación autorizados fueron fijados por el Decreto No. 6567/61 en la forma siguiente:

<u>Tipo de vehículo</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>
Camiones	45 %	40 %	30 %	20 %
Automóviles	45 %	37 %	28 %	10 %

En lo que hace a las empresas, debieron establecer un monto mínimo de inversiones y planificarlas a lo largo del período, demostrando la factibilidad de alcanzar los porcentajes de integración nacional exigidos.

Además, se fijó un plazo para modificar o confirmar los planes de producción a realizar, quedando subordinada la aprobación de los mismos al desarrollo del plan de inversiones, el grado de integración local y la incidencia que pudieran tener sobre la balanza de pago las mayores importaciones.

Se estableció, también, que las inversiones no podrían ser inferiores a 200 millones de pesos al 31 de diciembre de 1961, penándose su incumplimiento con la exclusión del régimen de promoción y la supresión de los beneficios acordados.

El mayor rigor que derivaba del reajuste del régimen redujo el número de empresas acogidas, pudiendo sólo 16 ajustarse a las nuevas condiciones.

Las inversiones planificadas hasta la finalización del quinquenio totalizaron cerca de 20 mil millones de pesos, que al tipo de cambio entonces vigente equivalían a 235 millones de dólares. De todas esas inversiones, aproximadamente el 50 % se previó realizarlas en el país.

Con la sanción de este decreto y las modificaciones introducidas a los planes de fabricación se inicia la producción de automóviles de pasajeros por parte de las firmas americanas (Ford, General Motors, Chrysler), ya que se habían acogido al decreto anterior exclusivamente para la fabricación de camiones.

2.3 Régimen transitorio

Al vencimiento de los plazos previstos en los Decretos Nos. 3693/59 y su modificatorio 6567/61 se hizo evidente que si bien se había alcanzado una estructura económica satisfactoria del sector, aún no se había podido

/superar las

superar las incidencias de factores de distorsión en los costos, por lo que resultaba aconsejable prorrogarlo por un nuevo período con vistas a facilitar su consolidación.

Una de las dificultades más notorias con las que se había tropezado en la aplicación del régimen de promoción de la industria automotriz fue el de la adecuada determinación de los niveles de integración. Aún con la implantación de los "despieces", los valores de las partes que importaban las distintas empresas ofrecían pronunciadas diferencias, motivadas por los distintos orígenes de las mismas. Este hecho, que distorsionaba la igualdad de tratamiento que debía darse a las distintas empresas, fue motivo de preocupación para la autoridad de aplicación, que procedió al estudio de distintos sistemas de control, en la búsqueda de uno más idóneo y equitativo.

Ante la falta de unanimidad de criterios en la selección del nuevo sistema de contralor, y la inminencia del vencimiento del régimen en 1964, el 2 de octubre de ese año se dictó el Decreto No. 7711, con vigencia transitoria durante el año 1965.

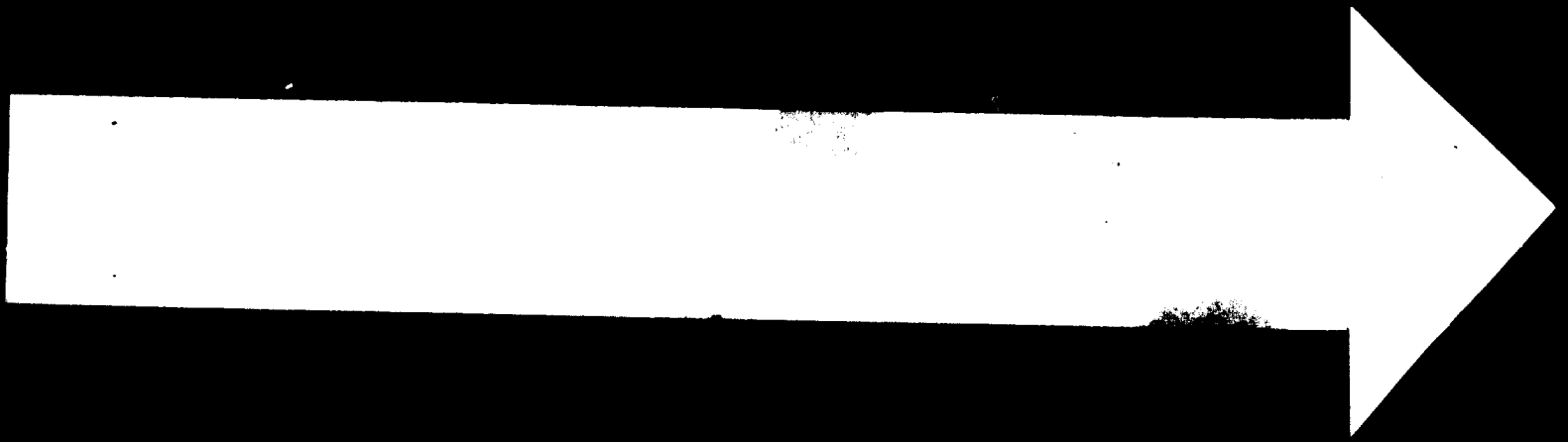
Por su mismo carácter, dicho decreto no introdujo modificaciones de fondo en el régimen, limitándose a agrupar en un solo cuerpo legal todas las disposiciones dictadas hasta la fecha. Dispuso también, en razón de las crecientes dificultades del sector externo, el congelamiento de los planes de producción y, correlativamente, de la utilización de divisas a los niveles alcanzados en 1964.

2.4 Régimen vigente - El decreto No. 3642/65

Durante la vigencia del régimen transitorio y agotados los estudios pertinentes, se resolvió que el sistema más idóneo para el control de los porcentajes de importación era el de fijación de valores índices clasificados en categorías de acuerdo con la naturaleza de los insumos (sistemas de aforo) que habría de asegurar que las importaciones futuras se computasen sobre la base de un valor índice por kilogramo previamente establecido.

Resuelto este aspecto, se dictó en marzo de 1965 el Decreto No. 3642, que establece las normas que regirán durante los años 1966, 1967 y 1968 y dispone que sólo podrán acogerse a él las empresas que hayan cumplido con los regímenes anteriores y mantengan inversiones en activo fijo no inferiores al mínimo alcanzado en 1965.

/En los

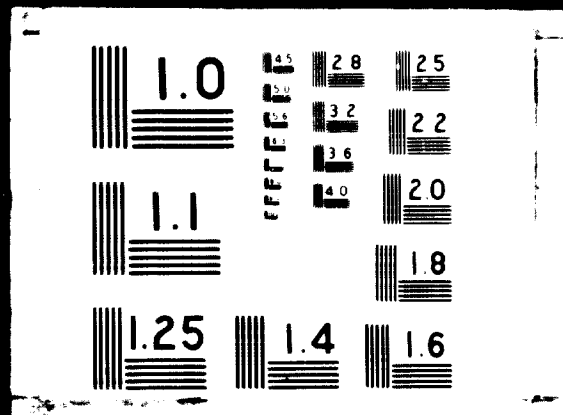


3 . 8 . 73

4 OF 4

D O

3 0 2 4



En los considerandos del decreto se señala, además de la necesidad de continuar con una política de creciente integración nacional en relación con el considerable desarrollo alcanzado en el país por las industrias vinculadas con el sector, que era el momento oportuno para concretar la eliminación del sistema de integración por "despieces" o ad valorem y reemplazarlo por el sistema de aforo, de conformidad con criterios de equidad y proporcionalidad que aseguraran un tratamiento igualitario para todas las empresas.

Con relación al régimen vigente hasta la fecha de su sanción, el decreto mencionado introduce dos innovaciones sustanciales:

- El abandono del valor cif, como base de cómputo para los porcentajes de integración nacional, y su reemplazo por el valor fob.
- La sustitución del valor de "despiece" para las partes o piezas importadas por los de aforo.

A su turno, los porcentajes de importación autorizados, fueron reducidos en la forma siguiente para los tres años del período:

<u>Tipo de vehículos</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>
Camiones	19 %	15 %	12 %
Automóviles	7 %	6 %	4 %

Los aspectos más importantes de este decreto se subrayan seguidamente:

2.4.1 Normas sobre integración nacional mínima, recargos y aforos

Define que deben ser consideradas nacionales las partes que se producen íntegramente en el país a partir de materias primas de origen nacional y las que se elaboren o fabriquen en el país a partir de materias primas importadas, siempre que éstas, como consecuencia de esa elaboración, resulten modificadas en su forma o estructura originaria mediante procesos de fundición, estampado, moldeado, forja, extrusión u otro proceso que involucre transformaciones tecnológicas.

La fabricación deberá desarrollarse con ajuste a los porcentajes mencionados precedentemente, los que tributarán un recargo promocional del 20 % en el caso de los camiones y del 40 % en el de automóviles.

/El control

El control de integración se realizará sobre la base de los valores de aforo establecidos en el nomenclator básico anexo al mismo decreto.

Los nuevos modelos, entendiéndose por tales los que tengan motor o estructura nueva, gozarán de un porcentaje adicional con recargo promocional del 5 % durante los primeros 12 meses de fabricación.

2.4.2 Categorías

Se establecen siete categorías, a saber:

Categoría A: Chasis para camiones y ómnibus, con capacidad de carga útil mínima de 500 kg, y máxima de 7 000 kg. y vehículos del tipo pick-up que no sean derivaciones de automóviles de pasajeros.

Categorías

B-C-D y E: automóviles para pasajeros con cilindradas comprendidas entre 190-750 cm.³, 750-1 500 cm.³, 1 500-2 500 cm.³, y mayores de 2 500 cm.³.

Categoría F: motocicletas, motonetas y vehículos similares no comprendidos en otra categoría.

Categoría G: vehículos cerrados para carga y transporte colectivo de pasajeros con capacidad de carga útil no menor de 500 kg., y que no sean derivados de automóviles de pasajeros.

2.4.3 Normas básicas de control

Previo a la fabricación de cada modelo, deberá presentarse una lista de la nómina completa de partes que lo integran, agrupadas y clasificadas con indicación del peso de cada parte, conjunto o subconjunto.

2.4.4 Planes de integración nacional

Las empresas deberán declarar la forma de integración de cada vehículo para la totalidad de la producción a realizar, no pudiéndose posteriormente cambiarla o modificarla, salvo causas de fuerza mayor.

2.4.5 Planes de producción

Deberán ser sometidos anualmente a aprobación, con sujeción al cumplimiento de las siguientes normas:

- no requerir mayor utilización de divisas que las exactamente necesarias para producir igual número de unidades por modelo que en el año anterior;
- para automóviles, podrá incrementarse el número de unidades a producir en un máximo del 5 % de la producción alcanzada en el año anterior, siempre que tal incremento no requiera mayor erogación de divisas. En la producción de automóviles no podrán utilizarse divisas otorgadas para la producción de camiones;

/- para

- para camiones no regirá la limitación del 5 %, pero no podrán utilizarse mayor cantidad de divisas que la consumida el año anterior;
- para la exportación no rige la limitación de la producción, siempre que no haya excesos en el cupo máximo de divisas autorizado;
- los planes de producción podrán ser reajustados trimestralmente en el transcurso del año.

2.4.6 Normas sobre importación

Sólo podrán importarse partes, conjuntos y subconjuntos con ajuste a la nomenclatura de aforo.

Para el despacho a plaza de las partes a importar, se extenderán certificados de divisas por los montos que resulte de aplicar las normas sobre porcentajes máximos de importación al número de vehículos a fabricar según los planes de producción.

Además de las importaciones normales, cada empresa podrá importar con el 100 % de recargo partes por un valor adicional de hasta el 4 % del monto de los importado en un año, para ser utilizadas, exclusivamente, con destino a cubrir pérdidas o reposiciones en fábrica y/o atender el servicio de repuestos de los vehículos que se produzcan dentro del régimen.

2.4.7 Prototipos

Se autoriza la importación de hasta 3 unidades como prototipos, con el 40 % de recargo sobre el valor C y F, las que no podrán ser comercializadas, debiendo utilizarse como material de prueba, ensayo, experimentación y/o transporte del personal de la empresa. Transcurridos 3 años del despacho a plaza, pueden ser nacionalizadas.

Se autoriza también con el 100 % de recargo sobre el valor C y F, la importación de dos unidades experimentales de modelos no aprobados, por año y por empresa, con uso y destino similares a los anteriores.

Además, y con prohibición de comercialización, se autoriza la importación de piezas, muestras, material técnico impreso, planos, etc., exentos del pago de derechos, con destino a ensayos y/o al fomento de las industrias proveedoras.

/2.4.8 Sanciones

2.4.8 Sanciones y normas de procedimiento

Se establece un verdadero ordenamiento penal administrativo de la actividad, mediante la creación de figuras ilícitas, causas agravantes o atenuantes de las penas, multas y modo de computarlas, reincidencia y registro de las mismas, normas de procedimiento, derecho supletorio, medidas cautelares, fianzas y recursos.

Este complejo sistema sancionatorio, que no incluía el régimen original, se fue elaborando a través de distintas disposiciones que fueron finalmente reunidas en el decreto 3642/65.

La exclusión del régimen alcanzará a las empresas que lleguen a estar comprendidas en algunas de las siguientes situaciones:

- desaparición o grave disminución de su solvencia o responsabilidad patrimonial o de las garantías ofrecidas;
- disminución de su capacidad técnica o financiera en una medida incompatible con el cumplimiento de las obligaciones dentro del régimen;
- en general, desaparición o alteración sustancial de los supuestos exigidos por el régimen para admitir la actuación dentro del mismo.

La eventual exclusión del régimen no exime a la empresa de la aplicación de las penalidades que pudieran corresponder por las infracciones cometidas.

2.4.9 Intercambio con países de la ALAIC

Estatuye expresamente el decreto que lo dispuesto no excluye la aplicación de normas por las cuales se disponga considerar como de fabricación nacional, en las condiciones y/o con las limitaciones que se establezcan, partes de automotores provenientes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALAIC), ya sea como consecuencia de acuerdos concluidos con dichos países o de otras medidas de política económica.

2.5 Modificaciones del Decreto No. 3642/65

En el año 1968, y con efecto retroactivo al 1º de enero de ese año, se introdujeron las siguientes modificaciones al decreto que regula el régimen actualmente vigente:

/Las Categorías

Las Categorías (punto 2.4.2) fueron reajustadas así:

Categoría A: Sin modificaciones.

Categoría B: Vehículos de pasajeros con cilindrada no menor de 190 cm.³, excepto los agrupados en la categoría D;

Categoría C: La categoría "G" anterior;

Categoría D: La categoría "F" anterior.

Los porcentajes de importación con recargos promocionales (punto 2.4) fueron modificados así para el año 1968:

Camiones: hasta el 13 % con el 20 % de recargo, pudiendo utilizarse además un 1 % de importación sujeto al derecho de importación del 300 %.

Automóviles: hasta el 5 % con el 40 % de recargo.

Se incluyen, finalmente, algunas otras modificaciones referidas a la formación de stocks de partes importadas y se deroga la obligación de embalar separadamente los materiales de importación según la clasificación de aforo.

2.6 Prórroga del Decreto No. 3642/65

El decreto mencionado en el epígrafe ha sido prorrogado con sus modificatorios, de manera que ha regido durante el año 1969 y en lo que va de 1970, manteniéndose los porcentajes de importación autorizados en los niveles fijados para 1968.

La prórroga dispone que el régimen del Decreto No. 3642/65 regirá hasta 180 días después de la sanción de las normas que lo reemplacen, motivo por el cual no tiene - a la fecha - un término cierto de vigencia.

2.7 El régimen de promoción especial para la fabricación de camiones pesados

Con fecha 23 de octubre de 1967 se implantó el régimen especial para la fabricación de chasis para camiones pesados y ómnibus de larga distancia. Dicho régimen se adoptó como culminación de una invitación de carácter abierto a firmas interesadas en la producción de aquellos vehículos.

En los considerandos del Decreto No. 7921/67 se destaca que la actividad a desarrollar contribuirá a sustituir importaciones y al perfeccionamiento tecnológico nacional, así como también que se ha tenido como objetivo promover la utilización de capacidad industrial instalada,

/por lo

por lo que se han seleccionado las propuestas que requerían menores inversiones en equipos con relación a la capacidad de producción y el menor plazo en alcanzar la mayor integración en componentes de origen nacional.

De las 9 propuestas presentadas se seleccionaron dos, Fiat Concord S.A. y Deca, Industrial y Comercial S.A. que requirieron, respectivamente US\$ 85,000 y US\$ 550,000 valor fob puerto de embarque en maquinarias y equipos nuevos para el cumplimiento del plan industrial aprobado.

Las características principales del régimen se destacan a continuación:

2.7.1 Porcentajes de importación autorizados

	<u>1a. etapa</u>	<u>2a. etapa</u>	<u>3a. etapa</u>
Fecha de finalización	30-6-70	31-12-71	30-6-73
Porcentaje importado	30	20	15

Los porcentajes mencionados se introducirán libres de derechos de importación.

Podrá importarse, además, hasta un 10 % adicional para las dos primeras etapas y un 5 % para la tercera con el 50 % de los derechos de importación vigentes en el momento de su ingreso al país. El resto deberá ser obligatoriamente de origen nacional.

2.7.2 Características de los vehículos a producir

Tanto en el caso de Fiat Concord S.A., como de Deca I.C.S.A. se trata de vehículos con capacidad de carga útil admisible sobre el chasis superior a los 8 000 kilogramos; motor con aspiración normal en unos casos y forzada en otros con potencia DIN de 150, 175 y 210 CV., a 2 300 revoluciones por minuto en los dos primeros y 1 900 en el último y torque DIN entre 55 y 91,5 KGM.

2.7.3 Normas sobre integración

Los porcentajes a que se refiere el punto 2.7.1 deberán ser considerados sobre el menor valor fob fábrica de cada una de las unidades a fabricar, los que se actualizarán en las oportunidades y plazos que

/fije la

fije la autoridad de aplicación y se certificarán con intervención de la Consejería Económica de la Embajada Argentina en el país de origen.

2.7.4 Normas sobre verificación

Dentro de los 60 días de finalizada cada etapa deberá presentarse un balance de la producción total en la misma, clasificada por modelo y con determinación de valores, especificando la aplicación de elementos importados con imputación a la etapa.

2.7.5 Normas sobre importación

Para el despacho a plaza de las partes a importar se extenderán certificados de divisas por los montos que resulten de aplicar los porcentajes autorizados al valor de las unidades a fabricar. El primer despacho deberá realizarse a los 8 meses de aprobado el régimen.

2.7.6 Prototipos

Se autoriza, con exención de derechos de importación, la importación de tres chasis para camiones e igual cantidad de conjuntos y subconjuntos para la fabricación de los mismos, en calidad de prototipos.

En las mismas condiciones podrán introducirse muestras de componentes, material técnico impreso, planos y especificaciones con destino al fomento de la industria auxiliar y entrenamiento de personal.

2.7.7 Sanciones

La aplicación de los elementos importados a otros destinos que los especificados o la falsa declaración de valores fob hará caducar de pleno derecho los beneficios acordados, en cuyo caso se tributarán los derechos de importación que conforme al arancel le hubieran correspondido a las partes, conjuntos o subconjuntos importados con franquicia.

3. Características

3. Características del régimen promocional

3.1 Ámbito de aplicación

A pesar de que el Decreto No. 3693/59 hace expresa referencia en sus considerandos a la estructura industrial existente en el país, ninguno de los instrumentos que sucesivamente han regido reglamentaron o establecieron disposiciones relativas a la industria proveedora de autocomponentes.

Se partió de la base de que la implantación de la industria terminal y el crecimiento de una demanda de autocomponentes forzada por las exigencias de nacionalización del régimen de fabricación iban a inducir la instalación, desarrollo y consolidación de este sector de la industria automotriz.

En consecuencia, el régimen de promoción se refirió exclusivamente a la industria terminal, la que debió ajustarse a sus regulaciones tanto en lo que se refiere al monto de las inversiones a realizar como a los tipos de vehículos a fabricar. Esta circunstancia permitió, además, que la autoridad de aplicación pudiera seguir en forma más estrecha la evolución y desarrollo del régimen promocional, al quedar reducida su aplicación a un número limitado de empresas, dado la dimensión del mercado y el alto grado de concentración que es característico de la industria automotriz.

Obviamente, la creciente nacionalización exigida tenía, como objetivo directo, la implantación y desarrollo de la industria fabricante de autocomponentes, como actividad a integrarse con la industria terminal.

Aunque el régimen de promoción de la industria automotriz no incluyó normas relativas a la fabricación de autocomponentes, con la aplicación de otros instrumentos promocionales - de orden general -, prioridad para el equipamiento sin pago de recargos, inversiones de capitales extranjeros, se facilitó tanto la implantación de nuevas fábricas como la expansión de las existentes.

3.2 Mecanismo operativo

Para alcanzar los objetivos fijados se utilizaron fundamentalmente dos exigencias básicas:

/- Inversión

- Inversión adecuada.
- Progresiva integración de los vehículos con elementos fabricados localmente.

El primer aspecto, esbozado en el Decreto No. 3693/59, fue luego ratificado y ampliado por el No. 6567/61, que exigió no sólo una inversión mínima al 31 de diciembre de 1961, sino una programación adecuada para el resto del período que demostrara la factibilidad de alcanzar los porcentajes de nacionalización comprometidos. De esta manera se cumplió una primera selección de las firmas acogidas al régimen y se aseguró - a través de inversiones importantes - la eliminación de empresas marginales o que carecían de adecuado respaldo económico.

La progresiva integración con elementos fabricados localmente tenía por objetivo, además de provocar los desarrollos secundarios o complementarios a que se ha hecho referencia en el punto anterior y ampliar el consumo de materias primas básicas cuya fabricación local se incentivó simultáneamente, reducir los requerimientos de la industria sobre el sector externo, en forma de lograr un abastecimiento razonable de la demanda con un mínimo de divisas utilizadas. En otras palabras, procurar la fabricación integral de los vehículos localmente.

Los porcentajes de importación previstos por las empresas en sus respectivos programas individuales fueron, en general, cumplidos. Únicamente en el año 1961, por insuficiente abastecimiento local o por razones tecnológicas, debieron utilizar las autorizaciones para importar "no promocionadas", esto es, gravadas con recargos del 200 % al 300 %.

La evolución de los porcentajes de integración con partes importadas ha sido como sigue:

Categorías	Años									
	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
A (Camiones)	45	40	35	30	20	20	19	15	13	13
B (automóviles)	45	40	35	25	10	7	7	6	5	5
C (automóviles)	40	35	30	20	10	7	7	6	5	5
D (automóviles)	35	30	25	15	10	7	7	6	5	5
E (automóviles)	30	25	20	15	10	7	7	6	5	5

3.3 Procedimiento

3.3 Procedimiento para la determinación del porcentaje de importación autorizado

Si bien el Decreto No. 3693/59 estableció que los porcentajes de importación se computarían sobre el valor cif del vehículo, no precisó en qué forma y de acuerdo a qué procedimientos se determinarían los mismos.

El Decreto No. 6567/61 introdujo el "despiece" de los modelos que se fabricarían o propusieran fabricar, que consistía en la discriminación analítica completa de los valores que integran el valor fob de cada vehículo en los siguientes rubros:

Motor

Carrocería

Chasis

Encendido

Transmisión y Dirección

Accesorios

Montaje y terminación final.

Al valor físico de cada una de las partes, se adicionaban a pro rata los respectivos gastos generales e indirectos, el costo del montaje parcial de conjuntos y subconjuntos y el flete marítimo hasta puerto argentino. Los valores resultantes, una vez aprobados, constituían las bases para el control del proceso de integración.

Las dificultades a que nos hemos referido ya en el punto 2.3 hicieron que el sistema del "despiece" fuera sustituido por el de "valor aforo". Para la determinación de los valores índices (aforo expresado en dólares por kilogramo) se analizaron y compararon los distintos valores comerciales que habían tenido aplicación hasta la fecha, tomándose en especial consideración aquellos relativos a las partes que en el futuro deberían continuar importando las empresas. Luego se procedió a clasificar cada elemento a base de distintas categorías establecidas de acuerdo con las características merceológicas de las partes y se obtuvo el promedio ponderado de la totalidad de los valores comerciales, determinándose así el valor índice de cada categoría, que fue levemente corregido y reagrupado posteriormente en función del nivel de precios internacionales. En definitiva, se fijaron seis grupos de aforo entre US\$ 0.475 y US\$ 7.0 al kilogramo.

13-4 Continúa

3.4 Protección a la industria

Con la iniciación del régimen de promoción industrial, la importación de vehículos completos quedó prohibida, prohibición ésta que se transformó en suspensión a partir de marzo de 1967. No obstante, en la tarifa aduanera se fueron estableciendo distintos niveles de protección o recargo cuya entidad sólo tiene valor indicativo.

En 1958 los automóviles de pasajeros tenían establecido un derecho de importación que oscilaba entre los m\$n 500 y los m\$n 900 el kilogramo, en tanto que los camiones y ómnibus pagaban un derecho único de m\$n 400.000 por unidad. Para 1960 se fijó a los primeros, automóviles, recargos que oscilaban entre el 400 % y el 500 %; para los segundos, camiones y ómnibus, entre el 35 % y el 40 % según distintas categorías de acuerdo al peso. Finalmente, con la reforma cambiaria de 1967 los aranceles de importación al 31 de diciembre de 1969 ascendían al 140 % en automóviles y al 100 % en camiones y ómnibus (110 % y 75 % a partir de junio de 1970).

Una política distinta se ha seguido en lo que se refiere a los chasis para camiones pesados y ómnibus de larga distancia.

En el mismo Decreto No. 7921/67 se dejó establecido que a partir de la fecha de vencimiento de la primera etapa de los planes de fabricación, prevista para el 30 de junio de 1970, se dejaba sin efecto la suspensión de la importación de dichos bienes, elevándose el arancel al 90 %. En consecuencia, éste último es el nivel de protección con que cuentan los fabricantes acogidos al régimen, reducido a la fecha al 70 %, como consecuencia de lo dispuesto por el Decreto No. 191/70 (reducción de carácter general de los aranceles).

74. Evaluación

4. Evaluación de los resultados alcanzados

La implantación del régimen promocional respondió a un programa definido de desarrollo económico y a objetivos muy concretos, tanto en lo que se refiere a la satisfacción de una demanda cuya presión sobre la balanza comercial debía ser neutralizada con altos aranceles y aún con prohibición de importación, como en lo que se vincula con la implantación de una actividad que por los desarrollos secundarios o accesorios que genera habría de imprimir un gran dinamismo al proceso industrial.

Luego de diez años de vigencia del régimen de promoción, no es difícil concluir que aquellos objetivos han sido cumplidos y que la industria automotriz constituye hoy, directa o indirectamente, un factor de fundamental importancia en la actividad industrial y comercial de la Argentina, cuyas oscilaciones influyen notoriamente en el conjunto de la actividad manufacturera y económica en general. Ya sea por el número de obreros ocupados, como por el volumen de sus compras de materias primas, los impuestos generados, el monto de sus ventas o el factor multiplicador de la actividad, las empresas fabricantes de automotores ocupan un lugar destacado dentro de la actividad industrial del país, por lo que el comportamiento del sector debe ser ineludiblemente contemplado en todo análisis de coyuntura.

Seguidamente se destacan aspectos importantes en una rápida y somera evaluación de los resultados alcanzados.

4.1 Influencia en la economía nacional

En 1969, la participación de la industria automotriz dentro del Producto Bruto Interno ha sido del 2.7 %, relación que se eleva al 3.3 % en relación con el generado por la industria manufacturera, según puede verse en el cuadro de la pág. 176.

También es significativa la participación que el valor de la producción de automotores tiene en el ingreso bruto nacional. Del 3.5 % en 1960 y luego de una participación máxima del 5.5 % en 1965 se mantiene en estos últimos años alrededor del 5 %, como puede observarse en el cuadro de la pág. 177.

/PRODUCTO BRUTO

PRODUCTO BRUTO INTERNO AL COSTO DE FACTORES

(A precios corrientes - Miles de millones de m\$n)

Años	Total	Industria Manufacturera	Automotores	Relación	
				Automotores Total	Automotores Ind. Manuf.
1960	882.2	284.4	24.7	2.8	8.7
1961	1 033.2	342.4	32.2	3.1	9.4
1962	1 303.2	416.6	38.7	2.9	9.3
1963	1 603.9	495.2	39.2	2.4	7.9
1964	2 207.2	695.9	59.3	2.7	8.5
1965	3 307.8	1 025.7	91.2	3.0	8.9
1966	3 708.6	1 207.9	108.8	2.9	9.0
1967	4 656.3	1 453.7	136.3	2.9	9.4
1968	5 431.8	1 683.8	148.8	2.7	8.8
1969	6 178.7	1 897.6	168.2	2.7	8.8

Fuente: Banco Central de la República Argentina.

/RELACION ENTRE

RELACION ENTRE EL VALOR DE LA PRODUCCION DE AUTOMOTORES
Y EL INGRESO BRUTO NACIONAL

(En miles de millones - A precios corrientes)

Años	Ingreso bruto nacional (1)	Valor de la producción de automotores (2)	Relación porcentual
1960	956.4	33.4	3.5
1961	1 139.5	53.9	4.7
1962	1 403.6	64.3	4.6
1963	1 724.9	62.3	3.6
1964	2 348.7	114.7	4.9
1965	3 279.1	181.8	5.5
1966	4 036.3	203.6	5.0
1967	5 214.7	256.6	4.9
1968	6 110.2	278.2	4.5
1969	6 950.7	355.7	5.1

Fuente: (1) Banco Central de la República Argentina.

(2) ADELFA (precios al público).

Otro parámetro interesante para destacar la importancia que el sector ha adquirido es la proporción que la producción de vehículos de carga y pasajeros tiene dentro de la inversión bruta interna en equipos de transporte, que ha alcanzado en 1969 a casi el 60 %. En todo el decenio ha mantenido una participación importante dentro de esa inversión, aunque condicionada en su importancia relativa por los altibajos experimentados por la economía.

/PARTICIPACION DE

PARTICIPACION DE LOS VEHICULOS DE CARGA EN LA INVERSION

(Miles de millones de pesos a precios corrientes)

Años	Inversión bruta interna en equipos de transporte (1)	Valor de la producción de vehículos de carga y pasajeros (2)	Relación porcentual
1960	38.9	20.1	51.6
1961	51.3	26.4	51.4
1962	60.6	20.8	34.3
1963	52.2	18.1	34.6
1964	75.7	36.3	47.9
1965	115.3	59.8	51.8
1966	132.9	57.1	42.9
1967	170.3	76.4	44.8
1968	193.0	99.3	51.4
1969	225.5	134.2	59.5

Fuente: (1) Banco Central de la República Argentina.

(2) ADEFA (precios al público).

Finalmente, la industria automotriz terminal se ha constituido en un gran contribuyente del fisco a través de los distintos gravámenes que tributa y a los que ya se ha hecho referencia en el punto 4 de la parte I-B.

Según datos de ADEFA, el monto pagado entre 1960 y 1969 han sido los siguientes, en pesos corrientes.

<u>Años</u>	<u>Millones de m\$</u>
1960	6 000
1961	12 000
1962	13 300
1963	8 900
1964	14 256
1965	20 603
1966	25 355
1967	32 972
1968	34 253
1969	39 064

/Relacionando el

Relacionando el total de impuestos pagados por la industria terminal (excluyendo, por consiguiente, los que tributan la industria de autocomponentes, el sector comercialización y los usuarios) con el total de unidades producidas en 1969, se alcanza un promedio de m\$ 18 000 por cada automotor fabricado.

4.2 Las necesidades del mercado

La diversidad de modelos y la cantidad y calidad de vehículos fabricados satisface a la fecha, totalmente, las necesidades del mercado. El usuario puede optar entre vehículos de distinta gama de potencias, de características también diversas, tanto en lo que comúnmente se conoce como automóviles de pasajeros como en los denominados tipo "sport".

La calidad de los vehículos fabricados es excelente; algunas unidades producidas localmente han participado en difíciles competencias internacionales, con resultados altamente satisfactorios.

4.3 El número de habitantes por automotor

Consecuencia de una oferta fluida, el parque automotor señala un crecimiento constante y acelerado a partir de 1960. Constituido por 865 000 vehículos en este último año, las estimaciones para 1969 lo hacen ascender a 2.150.500 unidades con lo que la relación habitantes/automotor ha descendido a menos de la mitad en el decenio transcurrido.

El de automóviles, por su parte, se ha triplicado en el mismo período, con lo que la disponibilidad de vehículos de esa categoría por cada 1 000 habitantes ha ascendido de 23 en 1960 a 58 en 1969.

Los cuadros siguientes ilustran acerca de lo expresado precedentemente.

/HABITANTES POR

HABITANTES POR AUTOMOTOR

Años	Parque total (automotores patentados)	Población (en miles)	Habitantes p/automotor
1960	865.536	20.850	24
1961	972.759	21.203	22
1962	1 109.929	21.540	19
1963	1 216.139	21.870	18
1964	1 378.196	22.202	16
1965	1 487.948	22.545	15
1966	1 651.819	22.897	14
1967	1 810.266	23.255	13
1968	1 967.000 (*)	23.617	12
1969	2 150.500 (*)	23.983	11

Fuente: ADEFA e INEC. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

(*) Cifras estimadas.

AUTOMOVILES POR CADA 1 000 HABITANTES

Años	Parque total (automotores patentados)	Población (en miles)	Automóviles p/cada 1 000 hab.
1960	473.517	20.850	23
1961	534.940	21.203	25
1962	624.328	21.540	29
1963	696.848	21.870	32
1964	805.694	22.202	36
1965	914.578	22.545	40
1966	1 030.698	22.897	45
1967	1 143.189	23.255	49
1968	1 271.000 (*)	23.617	54
1969	1 390.000 (*)	23.983	58

Fuente: ADEFA e INEC. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

/4.4 Antigüedad

4.4 Antigüedad del Parque

Hemos señalado en el punto 1.2 de esta misma Parte III que la edad media del parque, para 1959, se acercaba a los 20 años, lo que da una idea acerca de su grado de obsolescencia.

Como consecuencia de la implantación de la industria automotriz, la vida media había descendido a 7.5 años en 1967 ^{1/} y se la estima a la fecha en algo menos de ese promedio.

4.5 Impulso del avance tecnológico

A la fecha de la implantación del régimen automotriz, existía en el país una cierta infraestructura industrial dedicada a la fabricación de partes o componentes, que había contribuido con su actividad a mantener en funcionamiento un parque impedido de proveerse de repuestos por la suspensión de las corrientes de importación que provocó el conflicto bélico mundial.

IAME (sucesivamente DINFA y actualmente IME) comenzó a promover con sus compras la actividad de dichas plantas o talleres con vistas a desarrollar la fabricación de autocomponentes para equipo original, pero el gran avance tecnológico del sector se logró a través de las órdenes de provisión de la industria terminal instalada a partir de 1959.

La transformación operada en muchos de aquellos talleres fabricantes de repuestos como consecuencia de especificaciones severas, trabajos sobre planos y sobre todo asistencia técnica, tanto de las terminales como de las empresas que en los países de origen proveen a las fábricas de automotores de elementos similares, ha contribuido a una profunda transformación del sector fabricante de autocomponentes, cuyo nivel de eficiencia técnica permite cumplir en la actualidad sin dificultades con idénticas exigencias a las que son norma en los países más desarrollados.

4.6 Las industrias proveedoras de insumos a la industria automotriz

Casi no hay actividad manufacturera cuyos productos no sean utilizados por la industria automotriz, aunque en términos de valor los insumos de mayor importancia relativa frente al total producido por el respectivo sector son los correspondientes a la industria siderúrgica.

^{1/} ADEFA, etc. - Informe económico sobre la industria automotriz.

Estimaciones razonables sitúan a la industria automotriz, incluida la de autocomponentes, en una demanda cuya magnitud se encuentra en el entorno del 12 % del consumo aparente de hierro y acero, dada la gran proporción de estos insumos dentro del peso total de cada unidad.

La sola mención de aquella relación destaca el importante papel que la industria automotriz ha representado dentro de los programas de expansión de aquella industria básica.

5. El régimen de intercambio de la industria automotriz con los países integrantes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC)

5.1 Antecedentes

El régimen especial de intercambio no deriva de un acuerdo o convenio internacional firmado. Su origen puede reconocerse en las deliberaciones de la Comisión Mixta Argentino-Chilena de Cooperación Económica que se iniciaron sobre el tema en 1963, con motivo de la adopción por parte de Chile de medidas de gobierno que extendieron el carácter de nacional a las piezas producidas en países de la Zona y que se importaron con destino al cumplimiento de planes de fabricación de vehículos automotores.

El Gobierno argentino; por su parte, luego de adoptar medidas similares modificando a ese efecto las exigencias del régimen de promoción de la industria, reglamentó el intercambio por Decreto No. 1186 del año 1965, que tuvo vigencia durante un año. El régimen fue prorrogado sucesivamente por otros instrumentos similares, sin modificaciones sustanciales del mecanismo originario.

5.2 Régimen vigente

Ha sido establecido por el Decreto No. 2618, del 13 de mayo de 1968, que a diferencia de los anteriores no ha previsto en sus cláusulas una vigencia limitada en el tiempo.

En sus considerandos se señala que el intercambio debe encuadrarse dentro de normas que, sirviendo al propósito del gobierno de intensificar las relaciones comerciales y de complementación industrial con los países de la ALALC, amparen a la vez el desarrollo de la industria automotriz alcanzado con el sacrificio de importantes intereses nacionales, a cuyo efecto se estima oportuno limitar los cupos de importación a determinados porcentajes de los planes de fabricación anual.

/Sus principales

Sus principales aspectos son los siguientes:

- Puede ser aprovechado únicamente por las empresas terminales;
- Se pueden incluir en las exportaciones e importaciones tanto productos de la propia fabricación de las terminales como aquellos que normalmente son provistos en el orden local por la industria de autopiezas;
- Los planes de intercambio deben ser sometidos a la aprobación de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior; cumplido este requisito deben ser cumplidos en un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de aprobación;
- Las importaciones que resulten de este tipo de intercambio no pueden significar la utilización de un porcentaje mayor del 6 % del valor fob total de los planes de producción a cumplir por la empresa ni más del 10 % del valor fob en cada uno de los modelos fabricados;
- Las importaciones que se realicen al amparo de éste régimen sólo tributarán un 5 % de derechos de importación;
- Las importaciones de piezas, subconjuntos y conjuntos que resulten de los planes aprobados pueden reemplazar como máximo el 30 % de las necesidades efectivas de cada empresa por ítem;
- Se fijan condiciones de origen a cumplir por los elementos a importar, disponiendo que a tal fin se considerarán como originarias de un país:
 - a) las piezas que sean producidas íntegramente en dicho país a partir de materias primas originarias del mismo;
 - b) las que se produzcan, elaboren o fabriquen con materias primas extrazonales, siempre que éstas como consecuencia de esa elaboración o fabricación resulten modificadas en su forma o estructura originaria mediante proceso de fundición, moldeado, forja, extrusión o cualquier otro proceso industrial que involucre transformaciones tecnológicas de significación a criterio de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

/Las partes

Las partes no comprendidas en los casos que se especifican precedentemente no serán consideradas originarias de los países de la ALALC, aunque hayan sido adquiridas en el territorio de alguno de ellos. Las partes, conjuntos y subconjuntos compuestos simultáneamente por elementos nacionales e importados se considerarán originarios de un país de la ALALC cuando el 90 % del valor sea originario de ese país. La Secretaría de Estado de Industria y Comercio podrá verificar la información que al respecto suministren las empresas, aplicando los valores de aforo vigentes. En lo que toca a las exportaciones argentinas podrá admitirse que el 10 % del valor aforado de las mismas esté constituido por elementos importados.

- El valor fob de las exportaciones que se efectuen a un determinado país de la ALALC deberá ser igual o mayor que el valor de las importaciones que la misma empresa realice desde dicho país; si el valor de las importaciones supera al de las exportaciones la empresa deberá abonar por el excedente el derecho de importación fijado en la nomenclatura arancelaria vigente sin perjuicio de la aplicación de las multas y sanciones que pudiesen corresponderle por el incumplimiento de porcentajes de integración fijados por el régimen de promoción de la industria;

- Deberá darse preferencia a las exportaciones de partes, conjuntos o subconjuntos producidos por la industria de autocomponentes, a cuyo efecto serán causales suficientes para el rechazo de los planes de intercambio:

- a) la no inclusión de valores adecuados de partes producidas por los fabricantes de la industria de autopartes en relación con los montos totales del plan;
- b) la sobrevalorización de dichas partes por las terminales.

- Se faculta a la Secretaría de Industria y Comercio como autoridad de aplicación, para crear a los fines de consulta y colaboración que estime convenientes una Comisión Asesora Honoraria formada por funcionarios de aquélla, representantes de la entidad que agrupa a las empresas terminales y representantes de los fabricantes de partes.

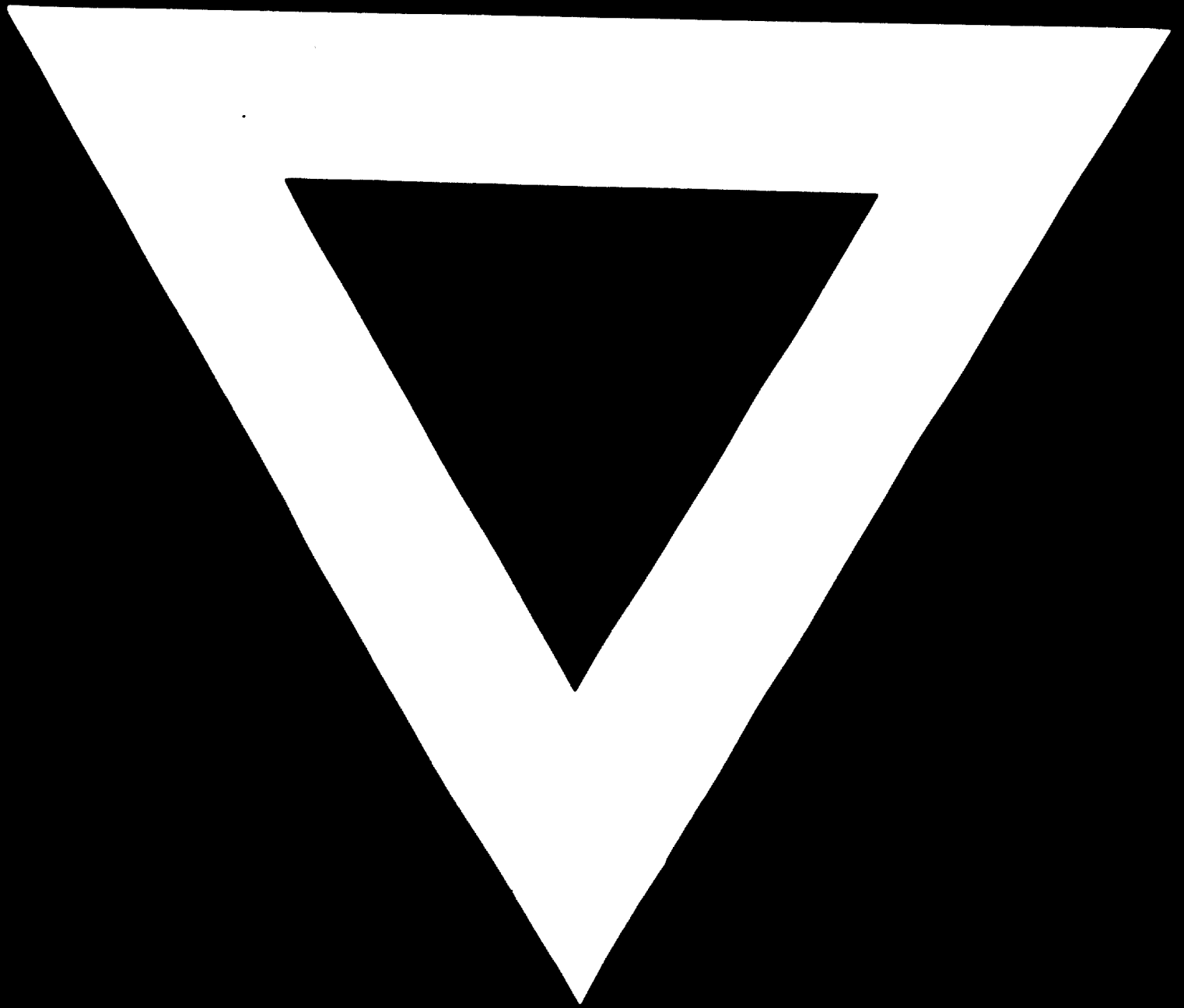
5.3 Situación actual

Por decreto No. 2229 del 15 de mayo de 1970 se ha suspendido la aplicación del régimen descrito en el punto anterior hasta el 30 de setiembre de 1970, excepción hecha de las presentaciones efectuadas hasta el 31 de diciembre de 1969.

Según se expresa en los considerandos de dicho acto de gobierno, se ha llegado a la conclusión de que el sistema de intercambio debe ser objeto de modificaciones para que resulte un beneficio neto en el orden nacional, sin que por ello se afecten los derechos de las empresas terminales, ya que restan aprobar remanentes de importaciones de los planes de los años 1967 y 1968, exportaciones compensatorias de esos mismos planes y propuestas correspondientes a los años 1969 y 1970.

A fin de facilitar el cumplimiento de los planes aún pendientes de ejecución, se faculta a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio Interior para autorizar importaciones y exportaciones fuera de los plazos fijados en los respectivos decretos, debiendo estas operaciones ajustarse a una programación por etapas que deberá ser previamente aprobada.





3 . 8 . 73