

Cadena Autopartista Santafesina



Una nueva visión para la producción y el desarrollo



CADENA DE VALOR AUTOPARTISTA DE SANTA FE

Santa Fe, 2008

INTRODUCCIÓN

La actividad de la Cadena de Valor Autopartista Santafesina (CVASF) se desenvolvía, a fines de Setiembre de 2008, en un contexto caracterizado por:

- Plena ocupación en empresas autopartistas proveedoras de equipo original
- Dificultades para contratar mano de obra especializada
- Demanda de automotores en aumento tanto en el país como en resto del mundo
- Expectativa de aumento de la producción de automotores en Argentina, para el corto, mediano y largo plazo
- Elevado déficit en la balanza comercial argentina de autopartes¹
- Deterioro del tipo de cambio real

El Gobierno Nacional definió entonces una política de apoyo al sector autopartista que procuraba aumentar el porcentaje de integración nacional en los automotores producidos en Argentina, un incremento de la producción nacional de autopartes y la disminución del fuerte déficit en la balanza comercial de estos productos y contemplaba los siguientes instrumentos:

- Ley de Desarrollo y Consolidación del Sector Autopartista Nacional
- Financiamiento para nuevas inversiones en empresas autopartistas (e/t)

Nuestra caracterización del mismo contexto y opinión sobre la efectividad de la política señalada para fortalecer la competitividad de las empresas productoras de autopartes era entonces diferente, como lo manifestamos en la reunión de la Cadena de Valor Autopartista realizada el 2/10/08 en Santa Fe, y resumimos en nuestro Primer Informe de Avance. Reiteramos a continuación dichos conceptos:

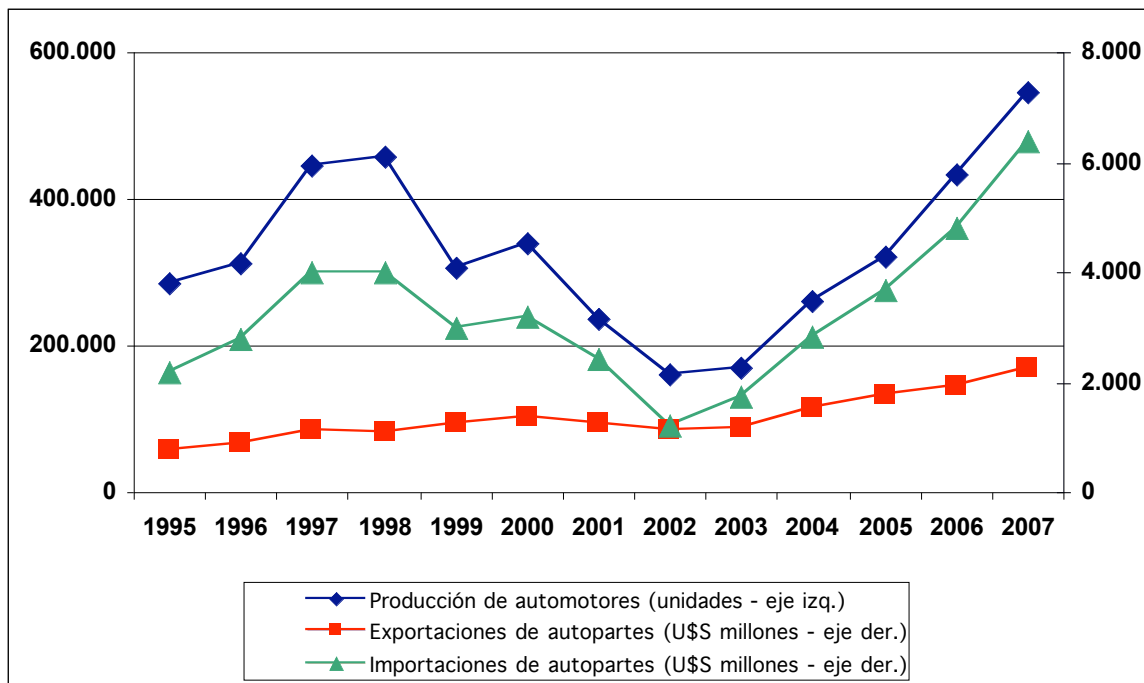
En primer lugar, queremos señalar algunos indicadores y reflejar algunas situaciones que representarían fuertes limitaciones a las posibilidades de aumentar en el corto plazo y forma significativa el porcentaje de integración nacional en los automotores producidos en Argentina:

- La producción de automotores de Argentina y Brasil representó el 0,73% y el 4,01% de la producción mundial en 2007, respectivamente. Argentina y Brasil representaron en conjunto, entonces, el 4,74% de la producción mundial de automotores en el mismo año.
- Esta baja participación en la producción mundial total se refleja también en la participación que tiene la producción de cada terminal automotriz radicada en Argentina con respecto a su producción total mundial. Por ejemplo, General Motors produjo en Argentina, en 2007, el 1,23% de su producción mundial total.
- La producción de automotores en Argentina y su participación en la producción mundial, tomada en su totalidad o por empresa, refleja la poca o nula gravitación que puede tener la industria automotriz argentina para modificar las pautas de funcionamiento de la misma industria a nivel mundial.
- La variedad y el ritmo de las innovaciones tecnológicas que genera esta industria, los diseños y la titularidad de las patentes, la estrategia de aprovisionamiento global de las terminales automotrices y la escala de producción asociada a estos factores, entre otros, significan importantes limitaciones para lograr en el corto plazo un aumento significativo de la producción nacional de autopartes destinada a terminales automotrices.

¹

Se estimaba que alcanzaría u\$s 4.900 millones en 2008

Por otra parte, el déficit de la balanza comercial argentina de autopartes no es un fenómeno nuevo. Responde a una debilidad estructural de la industria automotriz argentina: las importaciones de autopartes aumentan cuando lo hace la producción de automotores y cae cuando la misma disminuye. En la etapa expansiva del ciclo, la capacidad exportadora de las empresas autopartistas de Argentina es tal que no alcanza a compensar la demanda de importaciones.



Esta observación, sumada a las consideraciones anteriores, significaría lo siguiente: 1) los estímulos de la Ley de Desarrollo y Consolidación del Sector Autopartista Nacional no serían suficientes para obtener los resultados esperados en el corto plazo, 2) el déficit comercial de autopartes también puede reducirse aumentando las exportaciones argentinas de estos productos, para lo cual deberían aplicarse medidas orientadas al desarrollo de la capacidad exportadora, entendida en un sentido amplio, de las empresas productoras de autopartes, tanto las que producen equipo original como las que constituyen la mayoría del universo de empresas autopartistas y producen para el mercado de reposición nacional e internacional. Este camino alternativo para reducir el mencionado déficit comercial tendría mejores posibilidades de éxito en el corto plazo y favorecería a un mayor número de empresas.

En segundo lugar, nos parece necesario examinar la relación existente entre el concepto “Cadena de Valor” y la dimensión territorial mínima asociada a los sectores productivos comprendidos en la misma. Dicho de otra forma, según el número de empresas y productos, escala de producción, variedad de insumos utilizados y proveedores de los mismos, número y variedad de procesos productivos, tecnologías aplicadas, etc., necesarios para abastecer la demanda del último eslabón de la cadena, ésta tendrá una cierta capacidad para “integrarse” en un territorio determinado.

Además, debido a la localización de las plantas productoras de autopartes y automotores de la República Argentina, consideramos que es muy difícil o prácticamente imposible pensar el fortalecimiento de la CVASF sin tener en cuenta otros integrantes de la misma cadena de valor de la Región Centro y de la República Argentina como un todo. Dicho de otra forma, la dimensión territorial provincial sería muy limitada para formular políticas orientadas a ese objetivo.

Más aún, correspondería pensar el fortalecimiento de dicha cadena a escala MERCOSUR. Argentina y Brasil llevan veinte años de negociaciones sobre el sector automotriz. Suscribieron el Protocolo Automotriz en 1988 y los Acuerdos de Ouro Preto constitutivos del MERCOSUR en Diciembre de 1994. Estos últimos contemplaron un tratamiento específico para los productos de esta industria y desde entonces ambos países continuaron negociando aspectos relacionados con el Arancel Externo Común y el comercio intrazona de estos productos, entre otros temas.

El resultado de estas negociaciones se refleja en la Política Automotriz Común y en un alto grado de complementación productiva y comercial de esta industria en ambos países, sin duda el más elevado alcanzado por el MERCOSUR para un sector industrial.

Aunque subsisten asimetrías asociadas al tamaño de los respectivos mercados, la situación macroeconómica de cada país y las políticas públicas que cada uno de ellos aplica, especialmente las destinadas a estimular la radicación de inversiones, los resultados alcanzados demuestran que el MERCOSUR ofrece las mejores condiciones para desarrollar la competitividad internacional de esta industria.

En tercer lugar, queremos referirnos al universo de empresas autopartistas, para analizar en qué medida son alcanzadas por la actual política para el sector.

El sector autopartista de Santa Fe² comprende empresas que difieren mucho en tamaño, desarrollo tecnológico y grado de internacionalización alcanzado. Un reducido porcentaje de las mismas provee equipo original o está en condiciones de hacerlo en el corto plazo. Existen autopartistas que podrían cumplir los respectivos requisitos pero no están interesados en proveer a terminales automotrices por diferentes motivos que serán tratados más adelante.

Entonces, la caracterización del contexto nacional e internacional para la CVASF que predominaba a fines de Setiembre de 2008 y la política del Gobierno Nacional para esta industria no contemplaban a la mayoría de las empresas productoras de autopartes de Santa Fe que producen para el mercado de reposición nacional e internacional, con el consiguiente perjuicio para las mismas expresado en la falta de medidas para desarrollar su competitividad, y para el país por mantener un elevado déficit comercial de autopartes que podría reducirse mediante el aumento de las exportaciones de estas empresas que resultaría de las medidas antes indicadas.

En los primeros días de Octubre se conocieron los primeros efectos de la crisis financiera internacional en la industria automotriz nacional e internacional, cuyos alcances todavía no se pueden dimensionar. Desde entonces, varias terminales automotrices radicadas en nuestro país redujeron drásticamente sus planes de producción y, consecuentemente, la demanda de autopartes de sus proveedores. También comenzó a disminuir la demanda de automotores y autopartes de los principales mercados de exportación de Argentina.

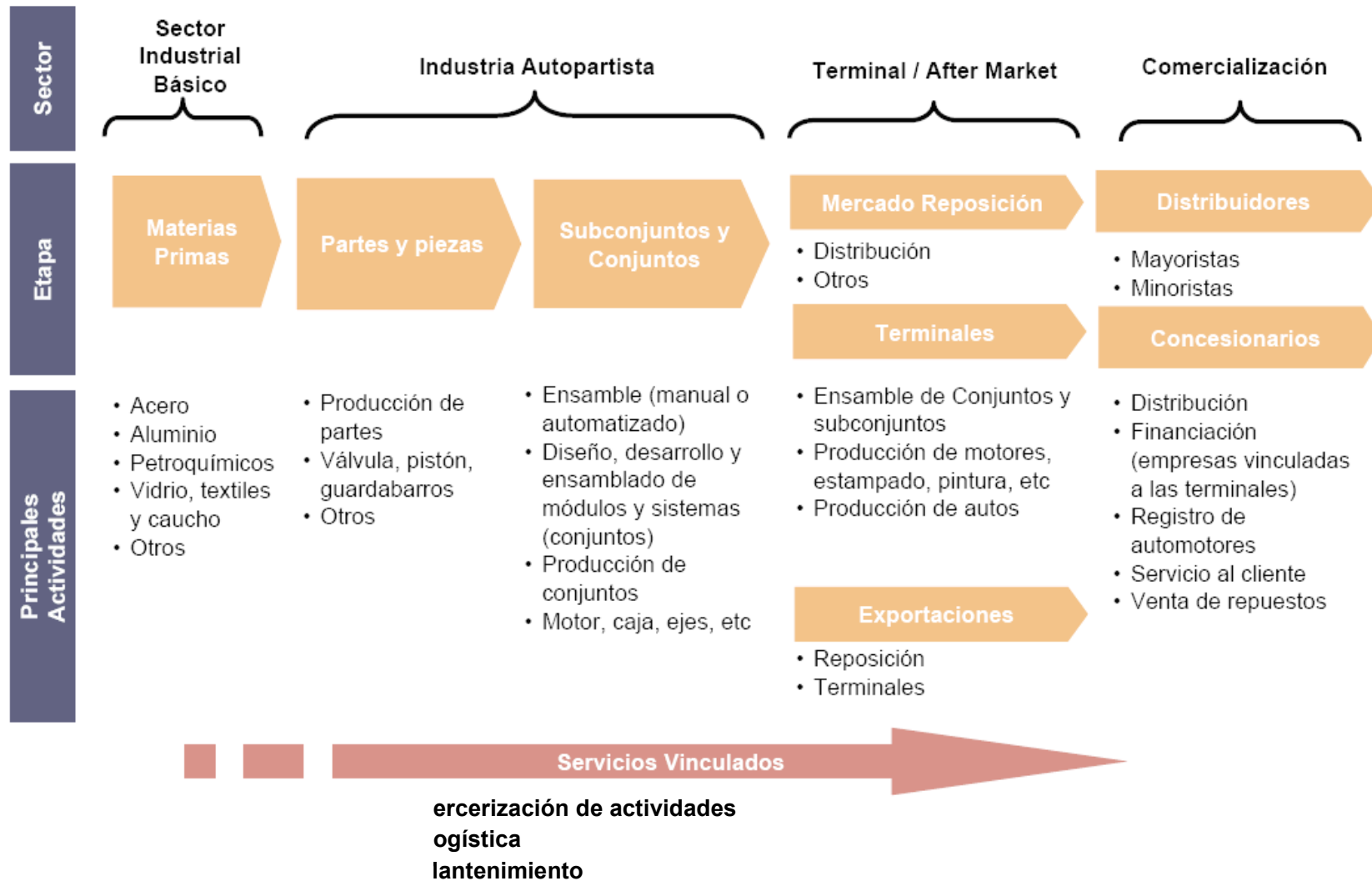
Por lo tanto, la caracterización del contexto nacional e internacional en el que se desenvuelve la actividad de la CVASF se modificó substancialmente. A las reservas que teníamos respecto de la posibilidad de contribuir a su desarrollo en el corto plazo mediante el recurso casi exclusivo de aumentar la producción de autopartes destinadas a terminales automotrices, se agrega ahora la caída abrupta de la demanda de estas últimas y ello sugiere la necesidad de realizar una profunda e inmediata revisión de la política antes comentada.

Las medidas anunciadas en los últimos días por el Gobierno Nacional, tendientes a estimular la demanda de automotores 0 Km, tendrán seguramente un impacto muy limitado para morigerar la crisis de la industria automotriz y tampoco contemplan la situación del sector productor de autopartes en su totalidad. No están dirigidas a las empresas autopartistas que producen para el mercado de reposición nacional e internacional y significarán en el mejor de los casos un pequeño estímulo para las que producen equipo original, insuficiente para recuperar el nivel de actividad que tenían en Setiembre del corriente año.

En la siguiente página se presenta un Esquema de la Cadena de Valor Autopartista de Santa Fe y en el ANEXO I el Análisis FODA consolidado, corregido y ampliado.

² Hemos relevado en forma preliminar al día de la fecha un total de 114 empresas autopartistas radicadas en la Provincia de Santa Fe cuya distribución por tipo de producto y localidad se presenta en el cuadro de pág. 11.

ESQUEMA DE LA CADENA PRODUCTIVA



Fuente: "Debilidades y desafíos tecnológicos del sector productivo", UIA, 2007.

Plan Estratégico

El Plan Estratégico para la CVASF comprende líneas de acción que encuadran dentro de sus facultades y competencias, y dependen básicamente de la iniciativa de las empresas integrantes de la cadena para su ejecución.

No incluye por este motivo acciones destinadas a lograr cambios en las políticas cambiaria, fiscal, monetaria, comercial externa y/u otras que son facultad del Gobierno Nacional o Provincial. Pero, aunque las respectivas variables sean un dato para el Plan Estratégico, su ejecución estimulará el tratamiento complementario de estos temas y contribuirá a la presentación de peticiones y/o propuestas al sector público, directamente o a través de entidades gremiales empresarias.

Tampoco incluye acciones destinadas a modificar acuerdos adoptados por el MERCOSUR, tanto para la relación entre sus miembros como con terceros países. Sin embargo, como hemos dicho en el caso anterior, también estimulará el tratamiento de estos temas y la presentación de peticiones y/o propuestas ante quien corresponda.

Las líneas de acción beneficiarán a todos los eslabones de la CVASF pero están centradas en el fortalecimiento de las empresas productoras de autopartes, tanto las que proveen (o desean hacerlo) a terminales automotrices³ como las que atienden el mercado de reposición nacional e internacional. Dicho fortalecimiento se alcanzará mediante proyectos de desarrollo tecnológico, actividades destinadas a proteger el mercado interno y a desarrollar mercados externos, entre otros.

El alcance territorial del Plan Estratégico de la CVASF, es con el siguiente orden de prelación, la Provincia de Santa Fe, la Región Centro, la República Argentina y el MERCOSUR. Ello implica que podrá incluir actividades que contribuyan al aumento de la competitividad de la CVASF en las que participen empresas, entidades y gobiernos pertenecientes al territorio antes delimitado, asumiendo que la plataforma para alcanzar la inserción internacional definitiva de la CVASF en el mediano y largo plazo es el MERCOSUR.

El Plan Estratégico de la CVASF comprende líneas de acción destinadas a resolver todas las debilidades identificadas en el FODA. No se trata de una propuesta única en la que necesariamente deban participar todas las empresas. Muy por el contrario, se expresará en un cierto número de proyectos específicos para cada uno de los cuales se identificarán las empresas que presenten el perfil requerido y hayan manifestado su interés a priori por participar.

Por este motivo, la primera línea de acción consiste en realizar un relevamiento que permitirá conocer el interés y principales características de cada una de las empresas autopartistas de Santa Fe, así como también el desarrollo alcanzado por las mismas y su capacidad para competir en los mercados externos, tomando en cuenta para ello las principales variables micro que contribuyen a esos fines.

Dicho relevamiento, que llamamos Diagnóstico de Capacidad Exportadora, facilitará la segmentación del universo santafesino de empresas autopartistas según diferentes variables (tamaño, mercado/s que atienden, proceso productivo, debilidades tecnológicas a resolver, etc. etc.) y permitirá formular los proyectos específicos para cada línea de acción e identificar las empresas que podrán participar en los mismos.

3

Consideramos como terminales automotrices a los fines de este trabajo a las empresas beneficiarias de la Ley N° 26.393 de Desarrollo y Consolidación del Sector Autopartista Nacional, es decir las terminales productoras de automóviles y utilitarios de hasta 1.500 kgs. de capacidad de carga, los fabricantes de camiones, chasis con y sin cabina y ómnibus, los fabricantes de ejes con diferencial y los fabricantes de motores y cajas de transmisión. Por añadidura, debido a los requisitos que exigen a sus proveedores, también comprende a los autopartistas del llamado primer anillo.

En segundo lugar, con el doble propósito de contar con un ámbito para las empresas autopartistas, donde se promueva su interacción y vinculación con entidades que prestan servicios tecnológicos, y para participar en el programa destinado a aglomerados productivos de la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica que ofrece financiamiento para ejecutar proyectos se propone la constitución del Cluster Autopartista de Santa Fe.

El principal objetivo del cluster será aglutinar a las empresas autopartistas de Santa Fe e incentivar su participación en los proyectos que se formulen en el marco del Plan Estratégico de la CVASF, gestionar los proyectos ante quien corresponda, y articular esa participación con entidades que prestan servicios tecnológicos, entidades gremiales empresarias y el Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

El cluster permitirá entonces “organizar la demanda de asistencia” por parte de las empresas autopartistas y que la misma sea conocida por las entidades que prestan servicios tecnológicos y las autoridades provinciales lo cual contribuirá a que estas últimas “ajusten su oferta de servicios y de asistencia al sector”, respectivamente, con un resultado que beneficiará a todas las partes intervinientes.

En tercer lugar, como respuesta a las consecuencias que sin duda producirá la actual crisis financiera internacional se proponen acciones destinadas a proteger el mercado interno de importaciones que ingresen en condiciones de competencia desleal o que eludan el pago de derechos de importación a través de la subfacturación de importaciones o el incumplimiento de normas sobre clasificación de productos, valoración en aduana y origen de las **mercaderías**.

Las tres líneas de acción mencionadas hasta el momento son de ejecución indispensable, en lo inmediato y previo a la realización de las restantes.

La primera porque brindará la información necesaria para ratificar / rectificar los alcances de las líneas de acción números 4 a 16, incorporar eventualmente otras, identificar las empresas interesadas y definir un orden de prioridades para su ejecución.

La segunda, es decir la constitución del cluster, tiene una gran importancia por los motivos ya señalados, especialmente para solicitar y gestionar el financiamiento de la mayor parte de los proyectos comprendidos en el plan.

La tercer línea de acción, orientada a proteger el mercado interno, debe ser implementada cuanto antes para morigerar el impacto de la crisis financiera internacional. Preservar el mercado interno para la producción nacional constituye el primer paso para continuar luego con otras acciones encaminadas al fortalecimiento de la cadena de valor.

Las demás líneas de acción permitirán superar las respectivas debilidades y al mismo tiempo promoverán la complementación productiva, tecnológica y comercial entre empresas de la cadena de valor. Admiten y estimulan su ejecución bajo alguna forma asociativa sin que esté predeterminada ninguna en particular o que se trate de un requisito ineludible para participar. Los propios interesados determinarán libremente el alcance de los compromisos que asuman en este sentido.

La mayoría de los proyectos resultará de la acción conjunta de grupos de empresas con intereses comunes, entidades que prestan servicios tecnológicos y el Gobierno provincial, entre otros. También están contemplados otros proyectos que seguramente serán liderados por empresas proveedoras de insumos y por terminales automotrices. En estos casos el cluster facilitará la convocatoria a las empresas autopartistas seleccionadas y también podrá participar en la formulación y gestión de los proyectos, entre otros.

Finalmente, el Plan Estratégico contempla la participación de empresas de otras provincias, especialmente de la Región Centro y del MERCOSUR, cuando signifique una contribución para los objetivos de determinados proyectos.

Cabe destacar al respecto, que algunos proyectos de la Región Centro pueden recibir financiamiento del Consejo Federal de Inversiones⁴. Los del MERCOSUR también podrán contar, eventualmente, con los que ofrezcan el Fondo para la Convergencia Estructural⁵ y Fortalecimiento de la Estructura Institucional del MERCOSUR (FOCEM), y la acción conjunta del Banco de la Nación Argentina, el BICE y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil⁶.

Asumiendo entonces que existen programas que pueden financiar - cofinanciar los proyectos comprendidos en el plan, y que éstos no desaparecerán sino por el contrario es muy posible que se agreguen nuevas ofertas, por la importancia de la industria automotriz y los contenidos del plan propuesto, el requisito indispensable para su ejecución es sin duda alguna contar con la participación de sus destinatarios, es decir el mayor número posible de empresas que integran la CVASF, especialmente las productoras de autopartes.

Sin su participación, o contando solamente con la de un grupo muy pequeño y no representativo de empresas, será muy difícil alcanzar los objetivos del plan.

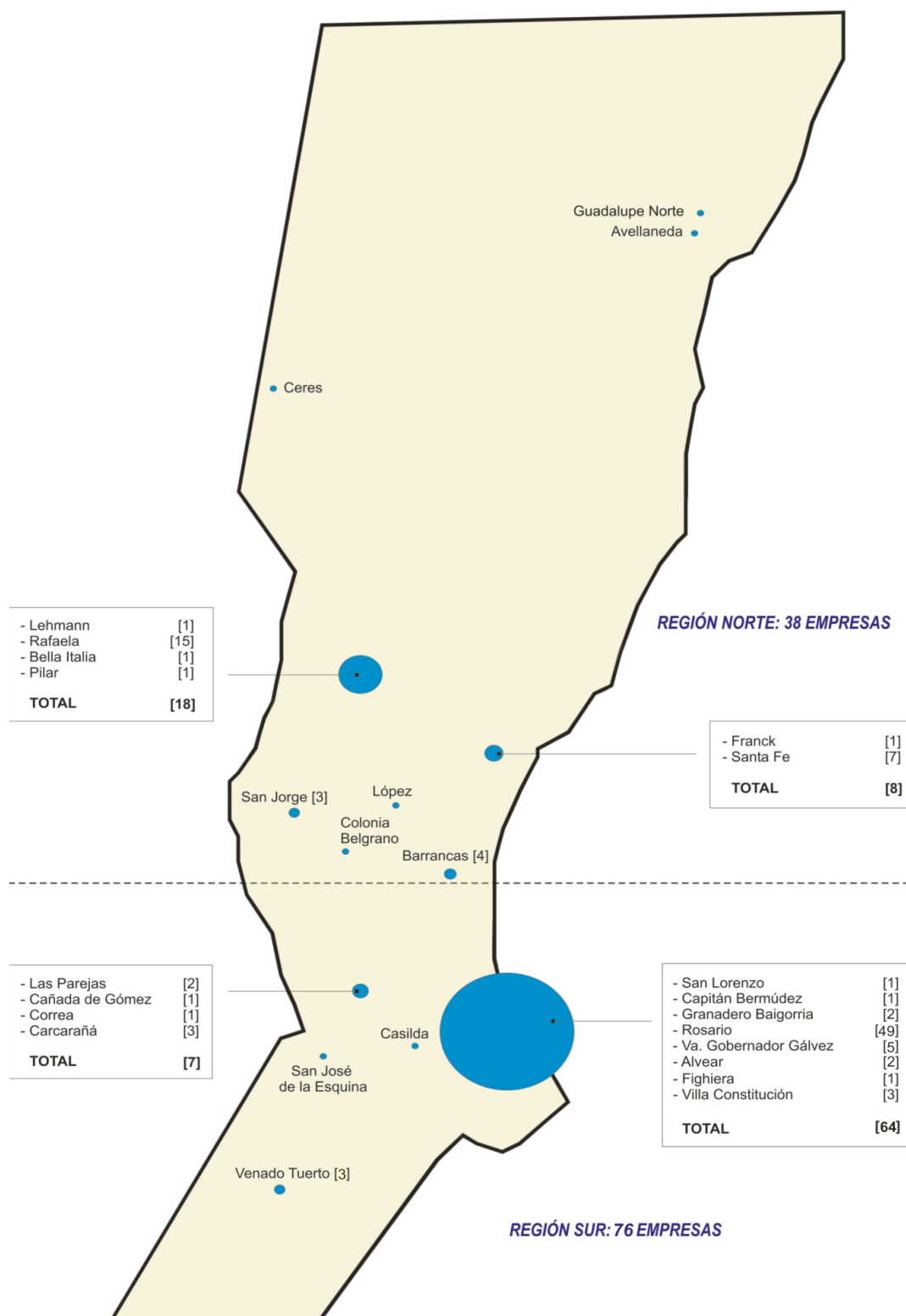
⁴ De acuerdo a la información brindada por un funcionario del CFI en febrero del corriente año.

⁵ Comprenderá cuatro programas. Uno de ellos, el Programa de Desarrollo de la Competitividad, financiará proyectos que contribuyan a la competitividad de producciones del MERCOSUR, incluyendo la integración de cadenas productivas, el fortalecimiento de la institucionalidad pública y privada en los aspectos vinculados a la calidad de la producción (estándares técnicos, certificación, evaluación de la conformidad, etc.) así como también la investigación y desarrollo de nuevos productos y procesos productivos. (Más información en http://www.mercosur.gov.ar/focem_intro.html)

⁶ Representantes de las tres instituciones mencionadas realizaron una reunión técnica en Buenos Aires el 25/9/08 para implementar los acuerdos alcanzados por los presidentes de Argentina y Brasil, a principios del mismo mes en Brasilia. Como resultado de la reunión técnica celebrada, acordaron la creación de varios grupos de trabajo para atender en una primer etapa (que no incluye autopartes) proyectos de integración y/o asociatividad en distintos sectores.

*Fabricantes de autopartes y
de partes para utilitarios,
ómnibus y camiones de la
Provincia de Santa Fe
Año*

2008



ORIGEN	(1)	(2)	TOTAL
ROSARIO	40	9	49
DESDE BARRANCAS AL SUR EXCL. BARRANCAS Y ROSARIO	23	4	27
VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ	5	0	5
VILLA CONSTITUCIÓN	3	0	3
VENADO TUERTO	3	0	3
ALVEAR	2	0	2
CARCARAÑÁ	1	2	3
LAS PAREJAS	1	1	2
GRANADERO BAIGORRIA	1	1	2
CASILDA	1	0	1
CORREA	1	0	1
SAN LORENZO	1	0	1
SAN JOSÉ DE LA ESQUINA	1	0	1
CAPITÁN BERMUDEZ	1	0	1
CAÑADA DE GÓMEZ	1	0	1
FIGHIERA	1	0	1
DESDE BARRANCAS AL NORTE INCL. BARRANCAS Y EXCL. RAFAELA	21	2	23
SANTA FE	6	1	7
BARRANCAS	4	0	4
SAN JORGE	3	0	3
AVELLANEDA	1	0	1
BELLA ITALIA	1	0	1
CERES	1	0	1
COLONIA BELGRANO	1	0	1
FRANCK	0	1	1
GUADALUPE NORTE	1	0	1
LEHMANN	1	0	1
LÓPEZ	1	0	1
PILAR	1	0	1
RAFAELA	14	1	15
TOTAL	98	16	114

(1) Fabricantes de autopartes

(2) Fabricantes de partes para utilitarios, ómnibus y camiones

Fuente: Elaboración propia con datos preliminares

ANEXO I

ANALISIS FODA

FORTALEZAS DEL SECTOR AUTOPARTISTA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE (*)

1	Apoyo del gobierno con políticas públicas al sector (formuladas para atender una producción creciente de las terminales automotrices).
2	Política Común del Mercosur (que deberá ser puesta a prueba en el nuevo contexto provocado por la crisis financiera internacional)
3	Tradición histórica de fabricación sectorial en el país (experiencia y know how productivo)
4	Capacidad de adaptación a entornos macro-sectoriales cambiantes. Flexibilidad productiva, aún para productos con baja demanda
5	Entramado autopartista local diverso con firmas de diferentes tamaños, variados destinos de las ventas (terminal, aftermarket) e involucramiento en diferentes anillos productivos
6	Etapa de crecimiento productivo basada en proceso de inversión, aunque a menor ritmo que el sector terminal (con expectativas contrarias por la crisis financiera internacional)
7	Recuperación de los niveles de productividad laboral: incremento del empleo y de la facturación (con expectativas contrarias por la crisis financiera internacional)
8	Amplias oportunidades de negocios en diferentes rubros del sector (con expectativas contrarias por la crisis financiera internacional)
9	Crecimiento de las exportaciones, aunque lento (con expectativas contrarias por la crisis financiera internacional)

10	Set de firmas que acompañan "cooperativamente" el desarrollo del sector terminal, en un contexto de aumento de la producción de las terminales automotrices.
11	Buena calidad de producto, especialmente, en los segmentos proveedores de terminales y exportadores
12	Buen Know How de conducción de empresas, <i>en situaciones de normal funcionamiento de los mercados</i>
13	Existen empresas autopartistas santafesinas, inclusive PYMEs, que alcanzaron un alto grado de internacionalización. Exportan a un gran número de países y sus productos se destinan al mercado de reposición
14	La actuación conjunta de autopartistas rafaelininos, de larga data, ha sido exitosa y es asimilable a un modelo de Distrito Industrial. Ello, sumado a otras experiencias como la del Grupo Autopartes Rosario A.C.E., puede servir de base para la ejecución de otros proyectos asociativos.

(*) Metodología utilizada para esta versión preliminar destinada al análisis por parte del Consejo Económico de la Cadena Autopartista:

1) Se consolidaron los trabajos realizados sobre esta materia por otros profesionales e instituciones al 31/8/08. Debido a su mayor alcance, y por tratarse de un trabajo más reciente, se transcribieron textualmente en un primer término las fortalezas enunciadas por el Lic. Dante Sica. Luego se agregaron las incluidas en otros trabajos y dos propuestas por el suscripto. El nro. de orden asignado a cada fortaleza identifica el trabajo que la menciona, según el siguiente detalle:

1 a 10: Estudio de la cadena de valor automotriz argentina, ADEFA, Lic. Dante E. Sica, Mayo de 2008

11 y 12: Cadena de Valor Autopartista de la Provincia de Santa Fe, 2008

13 y 14:

OPORTUNIDADES DEL SECTOR AUTOPARTISTA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE (*)

1	Flujo de inversiones a nivel internacional orientado a países emergentes. Empresas con dificultades de rentabilidad en países centrales (en especial, Estados Unidos). <i>De dudosa verificación en el corto plazo, como consecuencia de la crisis financiera internacional.</i>
2	Mercado externo (regional) en expansión. Preferencias arancelarias en países de América Latina favorecen la inserción comercial. <i>De alcance limitado o nulo como consecuencia de la crisis financiera internacional.</i>

3	Negociación del acuerdo sectorial con Brasil, <i>cuyos resultados pueden verse afectados por la crisis financiera internacional.</i>
4	Ventajas del contexto macroeconómico local y regional (<i>muy limitadas o inexistentes como consecuencia de la crisis financiera internacional</i>)
5	Bajo costo de la energía en términos relativos (<i>para las cantidades máximas que pueden utilizar las empresas a las tarifas subsidiadas por el Estado</i>)
6	Intenciones explícitas del gobierno de mejorar el apoyo público al sector
7	Expansión significativa del sector terminal argentino: mercado interno, producción y exportaciones (<i>que quedó sin efecto por la crisis financiera internacional</i>)
8	Necesidad de la industria terminal argentina de contar con una mayor localización de proveedores, <i>que debería ser ratificada luego de la crisis financiera internacional.</i>
9	Posibilidad de obtener plataformas exclusivas para Argentina (al menos una -motor, caja y body- en la región por cada Terminal instalada)
10	Mercado interno, regional y mundial en crecimiento <i>antes de la crisis financiera internacional. Con resultados contrarios actualmente y sin expectativas de mejora en el corto plazo.</i>

(*) Metodología utilizada para esta versión preliminar destinada al análisis por parte del Consejo Económico de la Cadena Autopartista:

1) Se consolidaron los trabajos realizados sobre esta materia por otros profesionales e instituciones al 31/8/08. Debido a su mayor alcance, y por tratarse de un trabajo más reciente, se transcribieron textualmente en un primer término las oportunidades enunciadas por el Lic. Dante Sica. Luego se agregaron las incluidas en otros trabajos. El nro de orden asignado a cada oportunidad identifica el trabajo que la menciona, según el siguiente detalle:

1 a 8: Estudio de la cadena de valor automotriz argentina, ADEFA, Lic. Dante E. Sica, Mayo de 2008

9: Cadena Autopartista de la Región Centro, UIA, 2003

10: Estudio sectorial sobre autopartes, Informe de Pro Argentina (SSEPyMEyDR - Ministerio de Economía), 2005

DEBILIDADES DEL SECTOR AUTOPARTISTA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE (*)

1	Existirían según estimaciones preliminares, 113 empresas autopartistas en la Provincia de Santa Fe. No se dispone de información detallada sobre las mismas, necesaria para segmentar dicho universo conforme a distintos criterios y formular luego un Plan Estratégico que procure responder a sus diferentes necesidades.
2	Las empresas autopartistas atraviesan una etapa de pérdida de su competitividad, ocasionada por el aumento de sus costos de producción y el deterioro del tipo de cambio real. Fuente: existe consenso al respecto en todas las fuentes consultadas.
3	Los autopartistas que proveen a las terminales automotrices no contarían con capacidad suficiente para atender una mayor demanda de estas últimas (tomando en cuenta la registrada a Mayo de 2008). Fuente: 3, 6, 14, 16
4	Los procesos productivos utilizados por muchas empresas autopartistas que no proveen a las terminales automotrices, no alcanzarían el standard mínimo requerido por las mismas. Fuente: 8
5	Los procesos utilizados por muchas empresas autopartistas para desarrollar nuevos productos, especialmente en ingeniería y diseño, no respetarían las exigencias de las terminales automotrices. Fuente: 9
6	Aunque un importante número de empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe ha implementado y certificado Sistemas de Gestión de Calidad, muchas empresas aún no lo habrían hecho.
7	Pocas empresas autopartistas de Santa Fe habrían implementado y certificado la Norma ISO TS 16949, requerida para calificar como proveedores de terminales automotrices.
8	Pocas empresas autopartistas de Santa Fe cumplirían actualmente los requisitos conocidos como QSB de General Motors
9	Las empresas autopartistas de Santa Fe enfrentarían dificultades para homologar / certificar sus productos de acuerdo a normas nacionales, internacionales y/o de terminales automotrices, especialmente por la escasa o nula oferta de asistencia de laboratorios que existe en nuestra provincia para atender esas necesidades. Fuente: 4, 11

10	Estarían poco difundidas en la mayoría de las empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe la realización de diagnósticos de impacto ambiental, la aplicación de criterios de producción más limpia y/o la implementación de Sistemas de Gestión Ambiental, entre otras prácticas destinadas al cuidado del medio ambiente.
11	Muchas empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe enfrentan dificultades para completar su dotación de personal, especialmente para puestos que requieren determinada formación técnica.
12	Muchas empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe enfrentarían problemas de infraestructura física
13	Muchas empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe no contarían con una infraestructura adecuada de servicios (energía eléctrica, gas, agua entre otros).
14	No existe producción nacional de determinados aceros especiales. Fuente: 15
15	No se producen en Argentina una amplia gama de autopartes. Fuente: 7
16	El mercado interno es de baja escala, comparado con los de Brasil y México. Fuente: 2
17	El comportamiento exportador de las empresas autopartistas de Santa Fe es diverso. Existen empresas que alcanzaron un alto grado de internacionalización y exportan a un gran número de mercados y muchas otras que exportan una pequeña proporción de su producción a un reducido número de mercados.
18	Las empresas autopartistas deben enfrentar mayores costos de logística, con relación a sus competidores internacionales, por la ubicación geográfica de nuestro país. Fuente: 12
19	La información de mercados externos, especialmente la referida a reglamentos técnicos que los mismos aplican para autopartes, es de difícil acceso e interpretación para las empresas autopartistas.

20	El número de empresas autopartistas que participa regularmente en Ferias y Exposiciones Internacionales es reducido. Otras, aunque lo hacen con alguna habitualidad, necesitan una mayor asistencia para que estas actividades generen los beneficios esperados.
21	Las empresas autopartistas no tienen información suficiente sobre la oferta de asistencia disponible en instituciones científico tecnológicas de la Provincia de Santa Fe y éstas últimas tampoco tendrían un conocimiento detallado sobre las necesidades del sector en esa materia.
22	Las empresas autopartistas no tienen información suficiente sobre la oferta de capacitación disponible en instituciones públicas y privadas de la Provincia de Santa Fe y éstas últimas tampoco tendrían un conocimiento detallado sobre las necesidades del sector en esa materia
23	Las entidades gremiales empresarias de la Provincia de Santa Fe realizan pocas actividades para atender las necesidades específicas del sector autopartista de esta provincia. No existe un ámbito especializado para este sector donde participe la mayoría de las empresas de esta provincia que sean integrantes del mismo en ninguna entidad empresaria santafesina.
24	Las entidades gremiales empresarias de cúpula con competencia en el sector autopartista y sede en Buenos Aires no realizan actividades (o las mismas tienen un alcance muy limitado) en la Provincia de Santa Fe.
25	Las empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe deben competir muchas veces en el mercado interno con productos importados en condiciones de competencia desleal y no cuentan con la asistencia necesaria para ejercer su defensa conforme a Derecho.
26	Es común que en determinadas situaciones del mercado internacional, o debido a la coyuntura económica argentina, la producción importada ocupe rápidamente una porción importante del mercado interno. Las empresas autopartistas de Santa Fe suelen sufrir las consecuencias una vez que el hecho ha sido consumado, sin que hayan podido anticipar estas importaciones ni prepararse para proteger el mercado nacional de las mismas.
27	Las empresas autopartistas también pueden enfrentar una mayor competencia de productos importados, originada en una incorrecta clasificación y/o valoración aduanera.
28	Existe poca vinculación entre las empresas que integran la Cadena de Valor y las entidades públicas y privadas del Sistema Científico Tecnológico. Esta débil relación significa una fuerte limitación al desarrollo tecnológico de las empresas autopartistas santafesinas.
29	Limitada integración de la cadena de valor. Acotada confianza en la relación entre las empresas terminales y las autopartistas. Fuente: 5, 10

30	Algunas empresas medianas o grandes que proveen insumos a empresas Pymes fabricantes de autopartes, realizan actividades para desarrollar a sus clientes en diferentes aspectos. Sin embargo, se trata de una modalidad poco difundida que limita el desarrollo de la Cadena de Valor.
31	Algunas empresas terminales, sistemistas o medianas que producen autopartes, realizan actividades para desarrollar proveedores Pymes. Sin embargo, se trata de una modalidad poco difundida que limita el desarrollo de la Cadena de Valor.
32	Poca o nula utilización de formas asociativas entre empresas de la Cadena de Valor para ejecutar proyectos conjuntos. Fuente: 17
33	No se realizan actividades destinadas a fortalecer la Cadena de Valor Autopartista de la Región Centro, y ello significa un menor desarrollo de la misma Cadena de Valor de la Provincia de Santa Fe.
34	No obstante el desarrollo alcanzado por el MERCOSUR en la integración de la industria automotriz, no se conocen casos de proyectos conjuntos donde participen empresas y/o instituciones científico tecnológicas de dos o más países del bloque para fortalecer la Cadena de Valor Automotriz del MERCOSUR.

(*) Metodología utilizada para esta versión preliminar destinada al análisis por parte del Consejo Económico de la Cadena Autopartista:

1) Se consolidaron los trabajos realizados sobre esta materia por otros profesionales e instituciones al 31/8/08, transcribiéndose textualmente las debilidades identificadas en los mismos. Luego se agregaron otras debilidades sugeridas como hipótesis de trabajo por nosotros. El orden de las debilidades responde al interés de agrupar a las mismas por su naturaleza y/o importancia a los fines de este trabajo. El número de fuente citada corresponde al nro. de orden que tiene la respectiva debilidad en el CUADRO N° 17 "DEBILIDADES DEL SECTOR AUTOPARTISTA NACIONAL" que se incluye en la pág. 33 del ANEXO, e identifica al trabajo consultado. Las debilidades que no refieren a ninguna fuente son de nuestra autoría.

AMENAZAS DEL SECTOR AUTOPARTISTA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE (*)

1	Incertidumbre sobre el impacto de la renegociación del acuerdo comercial del sector automotriz con Brasil en 2008, <i>acentuada por el impacto de la crisis financiera internacional.</i>
2	Creciente déficit comercial en el sector autopartista argentino en general y, en particular, en la relación bilateral con Brasil (<i>seguramente se reducirá como consecuencia de la crisis financiera internacional y dejará de ser el objetivo central de las políticas públicas para el sector</i>)

3	Aumento de la competencia a nivel internacional en un contexto de nuevas condiciones técnico-productivas, <i>agravado por la reducción de la demanda en todo el mundo, la generación de excedentes de exportación y la disminución del nivel de utilización de la capacidad instalada en las principales empresas autopartistas que operan en el mercado internacional)</i>
4	Mayor competencia de productos importados (Brasil y Sudeste Asiático) dadas las limitaciones del entramado autopartista local y/o costos y/o proyectos comunes en terminales, <i>acentuada por la reducción de la demanda en todo el mundo, la generación de excedentes de exportación por parte de empresas de estos países y la disminución del nivel de utilización de su capacidad instalada.</i>
5	En el caso de empresas globales, la toma de decisión empresaria para la región tiene en orden de prelación a la casa matriz y, en muchos casos, a la filial brasilera, <i>lo cual puede significar importantes reducciones en el nivel de actividad de sus plantas localizadas en Argentina como consecuencia de la actual crisis financiera internacional.</i>
6	Escasez de mano de obra competitiva y especializada. Incertidumbre sobre el efecto de negociaciones salariales. <i>Aunque sigue siendo importante, se trata de una amenaza que pasó a un segundo plano como consecuencia de la crisis financiera internacional.</i>
7	Incertidumbre a futuro sobre disponibilidad y costo de energía. <i>Aunque sigue siendo importante, se trata de una amenaza que pasó a un segundo plano como consecuencia de la crisis financiera internacional.</i>
8	Altos precios de materias primas o limitaciones técnicas para asegurar el suministro local. <i>Esta situación podría cambiar como consecuencia de la crisis financiera internacional.</i>
9	Limitada armonización de temas regulatorios a nivel regional: políticas públicas y normas técnicas.
10	Sector clave en las negociaciones (pedidos de desgravación arancelaria de posibles socios comerciales). <i>Es poco probable que se alcancen nuevos acuerdos comerciales y/o se profundicen los existentes en el corto plazo, como consecuencia de la crisis financiera internacional.</i>
11	Subsidios estatales en Brasil para instalación de terminales y autopartistas. <i>De importancia creciente como consecuencia de la crisis financiera internacional.</i>
12	Empeoramiento del "ambiente de negocios", desestímulo a la inversión y menor acceso a fuentes de financiamiento nacionales e internacionales.

(*) Metodología utilizada para esta versión preliminar destinada al análisis por parte del Consejo Económico de la Cadena Autopartista:

- 1 Se consolidaron los trabajos realizados sobre esta materia por otros profesionales e instituciones al 31/8/08, transcribiéndose textualmente las amenazas identificadas en los mismos. Debido a su mayor alcance, y por tratarse de un trabajo más reciente, se listaron en un primer término las amenazas enunciadas por el Lic. Dante Sica. Luego se agregaron las incluidas en otros trabajos y una propuesta del suscripto. El nro de orden asignado a cada oportunidad identifica el trabajo que la menciona, según el siguiente detalle:

1 a 10: Estudio de la cadena de valor automotriz argentina, ADEFA, Lic. Dante E. Sica, Mayo de 2008

11: Estudio sectorial sobre autopartes, Pro Argentina (SSEPyMEyDR - Ministerio de Economía), 2005

12: Lic Daniel Makler

ANEXO II

PLAN ESTRATEGICO

Líneas de acción

- 1) Contar con la información del sector autopartista santafesino que permita formular políticas públicas, programas y proyectos para su fortalecimiento.
- 2) Constituir el Cluster Autopartista de Santa Fe para estimular la vinculación entre las empresas autopartistas, las entidades que prestan servicios tecnológicos, el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, las entidades gremiales empresarias y contribuir al desarrollo tecnológico del sector.
- 3) Realizar todas las acciones compatibles con los acuerdos comerciales suscriptos por la República Argentina que permitan proteger el mercado interno.
- 4) Coadyuvar al desarrollo tecnológico de las empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe, para aumentar en forma sustentable su competitividad de mediano y largo plazo.
- 5) Mejorar la capacidad de ingeniería y diseño de nuevos productos y para desarrollar nuevos procesos de manufactura en empresas autopartistas radicadas en la Provincia de Santa Fe, protegiendo y respetando los derechos de propiedad intelectual propios y de terceros.
- 6) Adquirir la capacidad para homologar/certificar autopartes de acuerdo a diferentes normas en la Provincia de Santa Fe.
- 7) Vincular a las empresas autopartistas santafesinas con las entidades que prestan servicios tecnológicos en esta provincia para que conozcan y ajusten sus respectivas demandas y ofertas de servicios.
- 8) Vincular a las empresas autopartistas santafesinas con las instituciones públicas y privadas que prestan servicios de capacitación en esta provincia para que conozcan y ajusten sus respectivas demandas y ofertas de servicios.
- 9) Promover una mayor integración de la Cadena de Valor.
- 10) Mejorar la gestión de empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe y asegurar la calidad de sus productos.
- 11) Promover el cuidado del medio ambiente por parte de todos los integrantes de la Cadena de Valor Autopartista.
- 12) Procurar el abastecimiento de insumos no producidos en el país, necesarios para fabricar determinadas autopartes.
- 13) Aumentar las exportaciones de autopartes santafesinas.
- 14) Gestionar mejoras en la infraestructura física y de servicios para las empresas que integran la Cadena de Valor Autopartista de la Provincia de Santa Fe.
- 15) Fortalecer la Cadena de Valor Autopartista de la Región Centro.
- 16) Consolidar la integración de la industria automotriz del MERCOSUR

Debilidad 1:

Existirían según estimaciones preliminares, 113 empresas autopartistas en la Provincia de Santa Fe. No se dispone de información detallada sobre las mismas, necesaria para segmentar dicho universo conforme a distintos criterios y formular luego un Plan Estratégico que procure responder a sus diferentes necesidades.

Línea Estratégica N° 1	Contar con la información del sector autopartista santafesino que permita formular políticas públicas, programas y proyectos para su fortalecimiento.
Proyectos Específicos	Realizar un Diagnóstico de Capacidad Exportadora en cada una de las empresas autopartistas santafesinas para obtener información general sobre las mismas, sus productos, mercados, procesos productivos y desarrollo tecnológico alcanzado, entre otros. Dicho diagnóstico permitirá también conocer las dificultades que enfrentan las empresas, muchas de las cuales podrán ser objeto de proyectos asociativos para su tratamiento, en los que también podrán participar entidades científico tecnológicas, y/o de peticiones a realizar al Estado en sus diferentes jurisdicciones.
Resultados Esperados	Información sobre el sector autopartista santafesino disponible. Posibilidad de segmentar el universo de empresas autopartistas santafesinas según distintos criterios: tamaño, mercado (equipo original y de reposición) que atienden, procesos productivos y principales insumos utilizados, experiencia exportadora y mercados de destino; principales dificultades que enfrentan; etc. etc.
Indicadores	Nro de diagnósticos realizados; Personal ocupado; Ventas al mercado interno; Exportaciones por país de destino; N° de empresas que producen equipo original y terminales destinatarias; N° de empresas por tipo de insumo y proceso productivo; etc. etc.

Actores intervinientes: Empresas autopartistas radicadas en la Provincia de Santa Fe que manifiesten su interés para realizar el Diagnóstico de Capacidad Exportadora; Gobierno de la Provincia de Santa Fe; Equipo Técnico que realice el respectivo trabajo.

Debilidad 23:	Las entidades gremiales empresarias de la Provincia de Santa Fe realizan pocas actividades para atender las necesidades específicas del sector autopartista de esta provincia. No existe un ámbito especializado para este sector donde participe la mayoría de las empresas de esta provincia que sean integrantes del mismo en ninguna entidad empresaria santafesina.
Debilidad 24:	Las entidades gremiales empresarias de cúpula con competencia en el sector autopartista y sede en Buenos Aires no realizan actividades (o las mismas tienen un alcance muy limitado) en la Provincia de Santa Fe.
Debilidad 28:	Existe poca vinculación entre las empresas que integran la Cadena de Valor y las entidades públicas y privadas del Sistema Científico Tecnológico. Esta débil relación significa una fuerte limitación al desarrollo tecnológico de las empresas autopartistas santafesinas.
Debilidad 32:	Poca o nula utilización de formas asociativas entre empresas de la Cadena de Valor para ejecutar proyectos conjuntos. Fuente: 17

Línea Estratégica N° 2	Constituir el Cluster Autopartista de Santa Fe para estimular la vinculación entre las empresas autopartistas, las entidades que prestan servicios tecnológicos, el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, las entidades gremiales empresarias y contribuir al desarrollo tecnológico del sector.
Proyectos Específicos	Presentar una Idea Proyecto al Programa PI-TEC de la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica.
Resultados Esperados	Proyecto PI-TEC aprobado y financiamiento disponible para ejecutar diferentes tipos de proyectos orientados al desarrollo tecnológico de las empresas integrantes del Cluster
Indicadores	Número de proyectos ejecutados en el marco del Proyecto PI-TEC aprobado.

Actores intervinientes: Empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe, entidades que prestan servicios tecnológicos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe, entidades gremiales empresarias, entre otros.

Debilidad 25:	Las empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe deben competir muchas veces en el mercado interno con productos importados en condiciones de competencia desleal y no cuentan con la asistencia necesaria para ejercer su defensa conforme a Derecho.
Debilidad 26:	Es común que en determinadas situaciones del mercado internacional, o debido a la coyuntura económica argentina, la producción importada ocupe rápidamente una porción importante del mercado interno. Las empresas autopartistas de Santa Fe suelen sufrir las consecuencias una vez que el hecho ha sido consumado, sin que hayan podido anticipar estas importaciones ni prepararse para proteger el mercado nacional de las mismas.
Debilidad 27:	Las empresas autopartistas también pueden enfrentar una mayor competencia de productos importados, originada en una incorrecta clasificación y/o valoración aduanera.

Línea Estratégica N° 3	Realizar todas las acciones compatibles con los acuerdos comerciales suscriptos por la República Argentina que permitan proteger el mercado interno.
Proyectos Específicos	- Monitoreo de importaciones de autopartes - Defensa contra prácticas desleales en importaciones de autopartes - Medidas para evitar perjuicios por incorrecta clasificación y/o valoración en Aduana de autopartes importadas - Medidas para evitar el ingreso de productos que no respeten reglamentos técnicos existentes o por crearse - Aplicación eventual de la Cláusula de Adaptación Competitiva para importaciones procedentes de Brasil
Resultados Esperados	Evitar que la producción de la Cadena Autopartista de Santa Fe se vea afectada por importaciones que ingresen en condiciones de competencia desleal y/o bajo otras modalidades ajenas al normal funcionamiento del mercado.
Indicadores	- Informes periódicos sobre el comportamiento de las importaciones, por producto y país de origen - N° de investigaciones antidumping (o contra subsidios) resueltas exitosamente - N° de casos de incorrecta clasificación y/o valoración en Aduana identificados y resueltos - N° de casos de incumplimiento de reglamentos técnicos identificados y resueltos - N° de casos de Cláusula de Adaptación Competitiva presentados y resueltos favorablemente

Actores intervinientes: Empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe, eventualmente en forma conjunta con otras de la Región Centro y/o de otras provincias, Gobierno Nacional y Gobiernos Provinciales, entidades gremiales empresarias, entre otros

Debilidad 2:	Las empresas autopartistas atraviesan una etapa de pérdida de su competitividad, ocasionada por el aumento de sus costos de producción y el deterioro del tipo de cambio real. Fuente: existe consenso al respecto en todas las fuentes consultadas.
Debilidad 4:	Los procesos productivos utilizados por muchas empresas autopartistas que no proveen a las terminales automotrices, no alcanzarían el standard mínimo requerido por las mismas. Fuente: 8

Línea Estratégica N° 4	Coadyuvar al desarrollo tecnológico de las empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe, para aumentar en forma sustentable su competitividad de mediano y largo plazo.
Proyectos Específicos	Proyectos orientados a la mejora de procesos productivos, a la incorporación de nueva tecnología, a la utilización de nuevos materiales, a la mejora de la organización, entre otros.
Resultados Esperados	Un cierto número de empresas autopartistas de Santa Fe que hayan alcanzado el nivel tecnológico requerido por terminales automotrices y el mercado internacional.
Indicadores	N° de proyectos ejecutados en el marco del proyecto PI-TEC, así como también de otros programas de la ANPCyT y de otros organismos públicos o privados, nacionales o internacionales.

Actores intervinientes: Empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe, entidades que prestan servicios tecnológicos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe, entre otros

Debilidad 5:	Los procesos utilizados por muchas empresas autopartistas para desarrollar nuevos productos, especialmente en ingeniería y diseño, no respetarían las exigencias de las terminales automotrices. Fuente: 9
Debilidad 15:	No se producen en Argentina una amplia gama de autopartes. Fuente: 7

Línea Estratégica N° 5	Mejorar la capacidad de ingeniería y diseño de nuevos productos y para desarrollar nuevos procesos de manufactura en empresas autopartistas radicadas en la Provincia de Santa Fe, protegiendo y respetando los derechos de propiedad intelectual propios y de terceros.
Proyectos Específicos	- Proyectos orientados al diseño de nuevos productos, a la incorporación de equipos y software para ser utilizados a esos fines por las empresas, a la incorporación de nuevas líneas de producción, de nuevos procesos productivos, entre otros. - Proyectos orientados a proteger y respetar los derechos de propiedad intelectual propios y de terceros.
Resultados Esperados	- Un cierto número de empresas autopartistas de Santa Fe que mejoraron su ingeniería y diseño de nuevos productos y/o su capacidad para desarrollar nuevos procesos de manufactura, necesarios para atender la demanda de terminales automotrices y del mercado de reposición nacional e internacional. - Un cierto número de diseños industriales pertenecientes a empresas autopartistas de Santa Fe patentados en el país y en el exterior. - Un cierto número de empresas autopartistas de Santa Fe aplican procedimientos para el diseño de nuevos productos que respetan los derechos de propiedad intelectual de terceros.
Indicadores	Nº de proyectos ejecutados en el marco del proyecto PI-TEC, así como también de otros programas de la ANPCyT y de otros organismos públicos o privados, nacionales o internacionales.

Actores intervinientes: Empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe, entidades que prestan servicios tecnológicos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe, entre otros.

Debilidad 9:

Las empresas autopartistas de Santa Fe enfrentarían dificultades para homologar / certificar sus productos de acuerdo a normas nacionales, internacionales y/o de terminales automotrices, especialmente por la escasa o nula oferta de asistencia de laboratorios que existe en nuestra provincia para atender esas necesidades. Fuente: 4, 11

Línea Estratégica N° 6	Adquirir la capacidad para homologar/certificar autopartes de acuerdo a diferentes normas en la Provincia de Santa Fe.
Proyectos Específicos	- Equipamiento de laboratorios en empresas autopartistas - Equipamiento de laboratorios en entidades que prestan servicios tecnológicos
Resultados Esperados	Las empresas autopartistas santafesinas podrán resolver estas necesidades en su propia provincia.
Indicadores	- N° de empresas que cuentan con laboratorios aptos para homologar/certificar productos - N° de entidades que prestan servicios tecnológicos que cuentan con laboratorios aptos para homologar/certificar productos

Actores intervinientes: Empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe, entidades que prestan servicios tecnológicos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe, entre otros.

Debilidad 21:

Las empresas autopartistas no tienen información suficiente sobre la oferta de asistencia disponible en instituciones científico tecnológicas de la Provincia de Santa Fe y éstas últimas tampoco tendrían un conocimiento detallado sobre las necesidades del sector en esa materia.

Línea Estratégica N° 7	Vincular a las empresas autopartistas santafesinas con las entidades que prestan servicios tecnológicos en esta provincia para que conozcan y ajusten sus respectivas demandas y ofertas de servicios.
Proyectos Específicos	- Relevamiento de la oferta de servicios tecnológicos para empresas autopartistas disponible en entidades de la provincia de Santa Fe - Relevamiento de las necesidades de asistencia técnica que presentan las empresas autopartistas santafesinas
Resultados Esperados	- Necesidades de asistencia técnica conocidas - Oferta de servicios tecnológicos por parte de entidades santafesinas disponible para el sector autopartista
Indicadores	- N° de empresas autopartistas agrupadas por tipo de asistencia tecnológica demandada - N° de entidades agrupadas por tipo de servicio tecnológico que prestan en la Provincia de Santa Fe

Actores intervinientes: Empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe, entidades que prestan servicios tecnológicos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe, entre otros.

Debilidad 22:	Las empresas autopartistas no tienen información suficiente sobre la oferta de capacitación disponible en instituciones públicas y privadas de la Provincia de Santa Fe y éstas últimas tampoco tendrían un conocimiento detallado sobre las necesidades del sector en esa materia
Debilidad 11:	Muchas empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe enfrentan dificultades para completar su dotación de personal, especialmente para puestos que requieren determinada formación técnica.

Línea Estratégica N° 8	Vincular a las empresas autopartistas santafesinas con las instituciones públicas y privadas que prestan servicios de capacitación en esta provincia para que conozcan y ajusten sus respectivas demandas y ofertas de servicios.
Proyectos Específicos	- Relevamiento de la oferta de capacitación disponible para las empresas autopartistas en instituciones públicas y privadas de la provincia de Santa Fe - Relevamiento de las necesidades de capacitación que presentan las empresas autopartistas santafesinas
Resultados Esperados	- Necesidades de capacitación conocidas - Oferta de capacitación por parte de instituciones públicas y privadas santafesinas disponible para el sector autopartista
Indicadores	- N° de empresas autopartistas agrupadas por tipo de capacitación demandada - N° de instituciones agrupadas por tipo de capacitación que prestan en la Provincia de Santa Fe

Actores intervinientes: Empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe, entidades que prestan servicios tecnológicos, instituciones educativas, Gobierno de la Provincia de Santa Fe, entre otros.

Debilidad 29:	Limitada integración de la cadena de valor. Acotada confianza en la relación entre las empresas terminales y las autopartistas. Fuente: 5, 10
Debilidad 30:	Algunas empresas medianas o grandes que proveen insumos a empresas Pymes fabricantes de autopartes, realizan actividades para desarrollar a sus clientes en diferentes aspectos. Sin embargo, se trata de una modalidad poco difundida que limita el desarrollo de la Cadena de Valor.
Debilidad 31:	Algunas empresas terminales, sistemistas o medianas que producen autopartes, realizan actividades para desarrollar proveedores Pymes. Sin embargo, se trata de una modalidad poco difundida que limita el desarrollo de la Cadena de Valor.

Línea Estratégica N° 9	Promover una mayor integración de la Cadena de Valor.
Proyectos Específicos	- Proyectos para desarrollar proveedores de Terminales automotrices, sistemistas y/u otras empresas de mayor tamaño productoras de autopartes. - Proyectos de empresas productoras de insumos, destinados a desarrollar clientes del sector autopartista. - Formulación de proyectos para diseñar y/o producir en forma conjunta determinadas autopartes. - Redacción de un contrato tipo Terminal-Proveedor que incluya pautas a seguir en caso de que se modifiquen las condiciones del mercado y el costo de los insumos, entre otros. - Constitución de un Fondo de Garantía para atender desfasajes producidos por situaciones extraordinarias durante la vigencia de dichos contratos. - Analizar diferentes alternativas de mediación en caso de controversia y proponer la más apropiada para la relación Terminales-Proveedores.
Resultados Esperados	- Aumento de la cooperación entre los integrantes de la Cadena de Valor Autopartista. - Mayor interés de empresas autopartistas por atender la demanda de terminales automotrices.
Indicadores	- N° de proyectos para el diseño y/o producción conjunta de autopartes entre dos o más empresas. - N° de proyectos destinados al desarrollo de proveedores. - N° de proyectos destinados al desarrollo de clientes que utilicen determinados insumos. - N° de empresas autopartistas que se suman a los actuales proveedores de terminales.

Actores intervinientes: Empresas terminales y autopartistas de la Provincia de Santa Fe, eventualmente en forma conjunta con otras de la Región Centro y/o de otras provincias, Gobierno Nacional y Gobiernos Provinciales, entidades gremiales empresarias, entre otros

Debilidad 6:	Aunque un importante número de empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe ha implementado y certificado Sistemas de Gestión de Calidad, muchas empresas aún no lo habrían hecho.
Debilidad 7:	Pocas empresas autopartistas de Santa Fe habrían implementado y certificado la Norma ISO TS 16949, requerida para calificar como proveedores de terminales automotrices.
Debilidad 8:	Pocas empresas autopartistas de Santa Fe cumplirían los requisitos conocidos como QSB de General Motors

Línea Estratégica N° 10	Mejorar la gestión de empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe y asegurar la calidad de sus productos.
Proyectos Específicos	- Proyectos destinados a la implementación y primera certificación de Sistemas de Gestión de Calidad bajo Normas ISO 9001. - Proyectos destinados a la implementación y primera certificación de la Norma ISO TS 16949 por parte de empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe. - Proyectos destinados a cumplir los requisitos QSB de General Motors, por parte de empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe.
Resultados Esperados	Aumento de la calidad de las autopartes producidas en la Provincia de Santa Fe.
Indicadores	- N° de empresas autopartistas de Santa Fe que implementaron y certificaron Sistemas de Gestión de Calidad bajo Normas ISO 9001. - N° de empresas autopartistas de Santa Fe que implementaron y certificaron la Norma ISO TS 16949. - N° de empresas autopartistas de Santa Fe que implementaron y certificaron la Norma QSB GM.

Actores intervinientes: Empresas terminales y autopartistas de la Provincia de Santa Fe, entidades que prestan servicios tecnológicos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe, entre otros.

Debilidad 10:

Estarian poco difundidas en la mayoría de las empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe la realización de diagnósticos de impacto ambiental, la aplicación de criterios de producción más limpia y/o la implementación de Sistemas de Gestión Ambiental, entre otras prácticas destinadas al cuidado del medio ambiente.

Línea Estratégica N° 11	Promover el cuidado del medio ambiente por parte de todos los integrantes de la Cadena de Valor Autopartista.
Proyectos Específicos	- Realización de Diagnósticos de Impacto Ambiental. - Proyectos de Producción Más Limpia. - Implementación y certificación en Sistemas de Gestión Ambiental.
Resultados Esperados	- Reducción del impacto ambiental. - Aumento de la competitividad de mediano y largo plazo de la Cadena de Valor Autopartista.
Indicadores	- N° de Diagnósticos de Impacto Ambiental realizados. - N° de Proyectos de Producción Más Limpia ejecutados. - N° de empresas que certificaron Sistema de Gestión Ambiental.

Actores intervinientes:

Empresas productoras de bienes y servicios que integran la Cadena de Valor Autopartista de Santa Fe, entidades que prestan servicios tecnológicos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe, entre otros.

Debilidad 14:

No existe producción nacional de determinados aceros especiales. Fuente: 15

Línea Estratégica N° 12	Procurar el abastecimiento de insumos no producidos en el país, necesarios para fabricar determinadas autopartes.
Proyectos Específicos	- Acuerdos con proveedores de insumos para su fabricación. - Utilización conjunta de Zonas Francas y/o Admisión Temporal para la producción destinada a la exportación.
Resultados Esperados	- Aumento de la calidad de determinadas autopartes. - Desarrollo y fabricación de nuevos productos. - Mayor competitividad internacional.
Indicadores	- Nuevos insumos producidos en Argentina. - Insumos no producidos en Argentina que se utilizan en la producción destinada a mercados externos.

Actores intervinientes: Empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe y otras nacionales productoras de insumos, entidades que prestan servicios tecnológicos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe, entre otros.

Debilidad 16:	El mercado interno es de baja escala, comparado con los de Brasil y México. Fuente: 2
Debilidad 17:	El comportamiento exportador de las empresas autopartistas de Santa Fe es diverso. Existen empresas que alcanzaron un alto grado de internacionalización y exportan a un gran número de mercados y muchas otras que exportan una pequeña proporción de su producción a un reducido número de mercados.
Debilidad 18:	Las empresas autopartistas deben enfrentar mayores costos de logística, con relación a sus competidores internacionales, por la ubicación geográfica de nuestro país. Fuente: 12
Debilidad 19:	La información de mercados externos, especialmente la referida a reglamentos técnicos que los mismos aplican para autopartes, es de difícil acceso e interpretación para las empresas autopartistas.
Debilidad 20:	El número de empresas autopartistas que participa regularmente en Ferias y Exposiciones Internacionales es reducido. Otras, aunque lo hacen con alguna habitualidad, necesitan una mayor asistencia para que estas actividades generen los beneficios esperados.

Línea Estratégica N° 13	Aumentar las exportaciones de autopartes santafesinas.
Proyectos Específicos	- Acceso a información comercial y sobre aspectos regulatorios de mercados externos, entre otras. - Desarrollo de productos de exportación. - Desarrollo de mercados externos. - Organización comercial y logística en mercados seleccionados. - Programa de participación en Ferias y Exposiciones Internacionales 2009. - Consorcios de Exportación.
Resultados Esperados	Aumento de las exportaciones santafesinas de autopartes.
Indicadores	- Unidades físicas exportadas por tipo de producto. - Valor de las exportaciones realizadas. - N° de empresas exportadoras. - N° de mercados de destino. - N° de mercados con organización comercial y/o de logística disponible para empresas santafesinas. - N° de Consorcios de Exportación de autopartes. - N° de Ferias y Exposiciones Internacionales en las que participan empresas santafesinas. - N° de empresas santafesinas que participan en Ferias y Exposiciones Internacionales.

Actores intervinientes: Empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe, Gobierno Nacional y Provincial, Fundación Export-Ar, entidades gremiales empresarias, entre otros.

Debilidad 12:	Muchas empresas de la Cadena de Valor Autopartista de la Provincia de Santa Fe enfrentarían problemas de infraestructura física
Debilidad 13:	Muchas empresas de la Cadena de Valor Autopartista de la Provincia de Santa Fe no contarían con una infraestructura adecuada de servicios (energía eléctrica, gas, agua entre otros).

Línea Estratégica N° 14	Gestionar mejoras en la infraestructura física y de servicios para las empresas que integran la Cadena de Valor Autopartista de la Provincia de Santa Fe.
Proyectos Específicos	- Proyectos de mejora de la infraestructura física. - Proyectos de mejora de la infraestructura de servicios (energía eléctrica, agua, gas, entre otros).
Resultados Esperados	- Aumento de la producción y la productividad de la Cadena de Valor Autopartista de la Provincia de Santa Fe. - Mejoras en el ambiente de trabajo.
Indicadores	- N° de proyectos de mejora de la infraestructura física ejecutados. - N° de proyectos de mejora de la infraestructura de servicios ejecutados. - N° de empresas beneficiadas con estos proyectos.

Actores intervinientes: Empresas productoras de bienes y servicios que integran la Cadena de Valor de la Provincia de Santa Fe, entidades que prestan servicios tecnológicos, Gobierno Nacional y Provincial, entre otros.

Debilidad 33:

No se realizan actividades destinadas a fortalecer la Cadena de Valor Autopartista de la Región Centro, y ello significa un menor desarrollo de la misma Cadena de Valor de la Provincia de Santa Fe.

Línea Estratégica N° 15	Fortalecer la Cadena de Valor Autopartista de la Región Centro.
Proyectos Específicos	Todos los proyectos presentados hasta el momento admiten una formulación idéntica para la Región Centro.
Resultados Esperados	- Mejor asignación de los recursos de las empresas, entidades que ofrecen servicios tecnológicos, programas públicos y Gobiernos Provinciales, para desarrollar nuevas capacidades en la Cadena de Valor Autopartista de la Región Centro - Especialización y complementación entre entidades de diferentes provincias para ejecutar proyectos específicos con una mayor eficiencia.
Indicadores	- N° de proyectos de la Región Centro ejecutados. - N° de empresas de la Región Centro participantes. - N° de entidades de la Región Centro que prestan servicios tecnológicos participantes.

Actores intervinientes: Todos los mencionados hasta ahora sumados a los de Córdoba y Entre Ríos, según corresponda a cada proyecto.

Debilidad 34:

No obstante el desarrollo alcanzado por el MERCOSUR en la integración de la industria automotriz, no se conocen casos de proyectos conjuntos donde participen empresas y/o instituciones científico tecnológicas de dos o más países del bloque para fortalecer

Línea Estratégica N° 16	Consolidar la integración de la industria automotriz del MERCOSUR
Proyectos Específicos	- Desarrollo de proveedores. - Desarrollo de nuevos productos. - Producción conjunta para terceros mercados. - Defensa del mercado ampliado ante casos de competencia desleal de extrazona. - Promoción comercial conjunta en mercados seleccionados. - Normalización.
Resultados Esperados	- Aumento de las exportaciones santafesinas a Brasil y al resto del mundo. - Protección del mercado ampliado de la competencia desleal de extrazona.
Indicadores	- N° de proyectos donde participan empresas brasileñas. - N° de empresas argentinas y brasileñas participantes. - N° de eventos internacionales organizados en forma conjunta por empresas de Argentina y Brasil. - N° de productos normalizados.

Actores intervinientes:

Empresas autopartistas de la Provincia de Santa Fe, entidades que prestan servicios tecnológicos, Gobierno Nacional y Provinciales, entidades gremiales empresarias, entre otros.

ANEXO III

ESTADÍSTICAS DE LAS INDUSTRIAS AUTOMOTRIZ Y AUTOPARTISTA

CUADRO N° 1

Producción de automotores en Argentina, 1990-2007

Período	Automóviles	Utilitarios	Automotores de carga y pasajeros	Acoplados y semirremolques	TOTAL (unidades)	TOTAL (unidades)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1990	81,107	13,879	4,653	0	99,639	99,639
1991	114,113	18,906	5,939	0	138,958	138,958
1992	220,502	31,441	10,079	0	262,022	262,022
1993	286,964	44,131	11,249	0	342,344	342,344
1994	338,355	54,853	15,569	0	408,777	408,777
1995	226,656	47,843	10,936	0	285,435	285,435
1996	269,439	33,303	10,410	0	313,152	313,152
1997	366,466	58,758	21,082	0	446,306	446,306
1998	353,074	81,929	22,954	0	457,957	457,957
1999	224,733	66,544	13,532	6,206	311,015	304,809
2000	238,706	85,945	14,595	4,904	344,150	339,246
2001	169,580	57,509	8,488	3,496	239,073	235,577
2002	111,340	41,778	6,283	1,993	161,394	159,401
2003	109,784	50,799	9,039	4,055	173,677	169,622
2004	171,400	72,943	16,059	6,624	267,026	260,402
2005	182,761	116,444	20,550	8,720	328,475	319,755
2006	263,120	145,754	23,227	10,597	442,698	432,101
2007	351,005	162,497	31,415	13,070	557,987	544,917

(1) (2) (3): INDEC en base a Asociación de Fábricas de Automotores.

(4): INDEC en base a Cámara Argentina de Fabricantes de Acoplados y Semirremolques y Registro Nacional de la Propiedad Automotor.

(5) = (1) + (2) + (3) + (4)

(6) = (1) + (2) + (3)

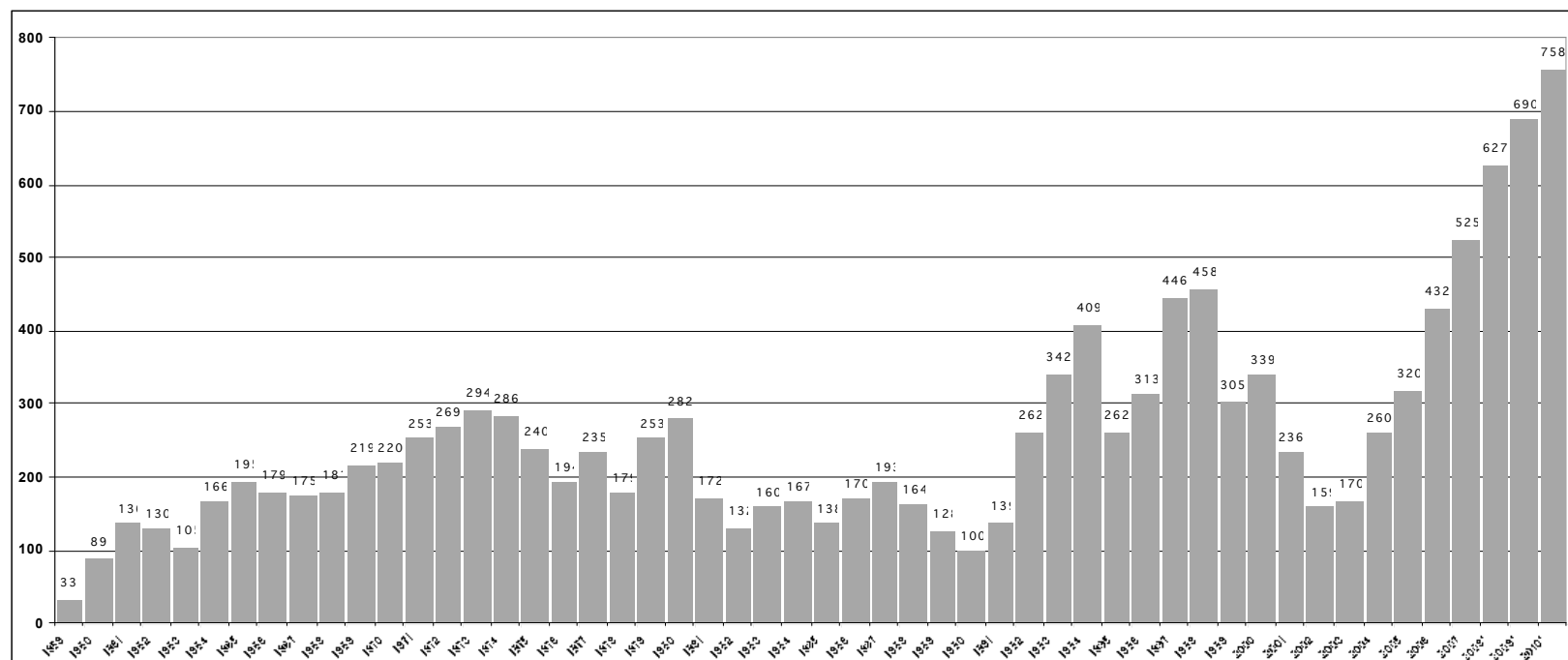
Fuente: CEP (SICyPME)

CUADRO N° 2
Producción de automotores en Argentina, 1992-2007 y proyección a 2010

En miles de unidades

1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
33	89	136	130	105	166	195	179	175	181	219	220	253	269	294	286	240	194	235	179	253	282	172	132	160	167

1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*	2009*	2010*
138	170	193	164	128	100	139	262	342	409	262	313	446	458	305	339	236	159	170	260	320	432	525	627	690	758



Fuente: AFAC

* Datos estimados

CUADRO N° 3

Producción de automotores en Argentina y Brasil como porcentaje de la producción mundial

	1961	1971	1981	1991	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Brasil	0.95%	1.54%	2.10%	2.03%	3.18%	3.26%	3.50%	3.76%	2.94%	2.37%	2.84%	3.19%	3.01%	2.98%	3.55%	3.76%	3.72%	4.01%
Argentina	0.89%	0.76%	0.46%	0.29%	0.82%	0.57%	0.61%	0.81%	0.85%	0.53%	0.57%	0.41%	0.27%	0.28%	0.40%	0.48%	0.62%	0.73%
Brasil + Arg	1.85%	2.30%	2.56%	2.32%	4.01%	3.83%	4.10%	4.57%	3.79%	2.90%	3.42%	3.61%	3.28%	3.26%	3.95%	4.24%	4.34%	4.74%

Fuente:

Elaboración propia en base a datos de:

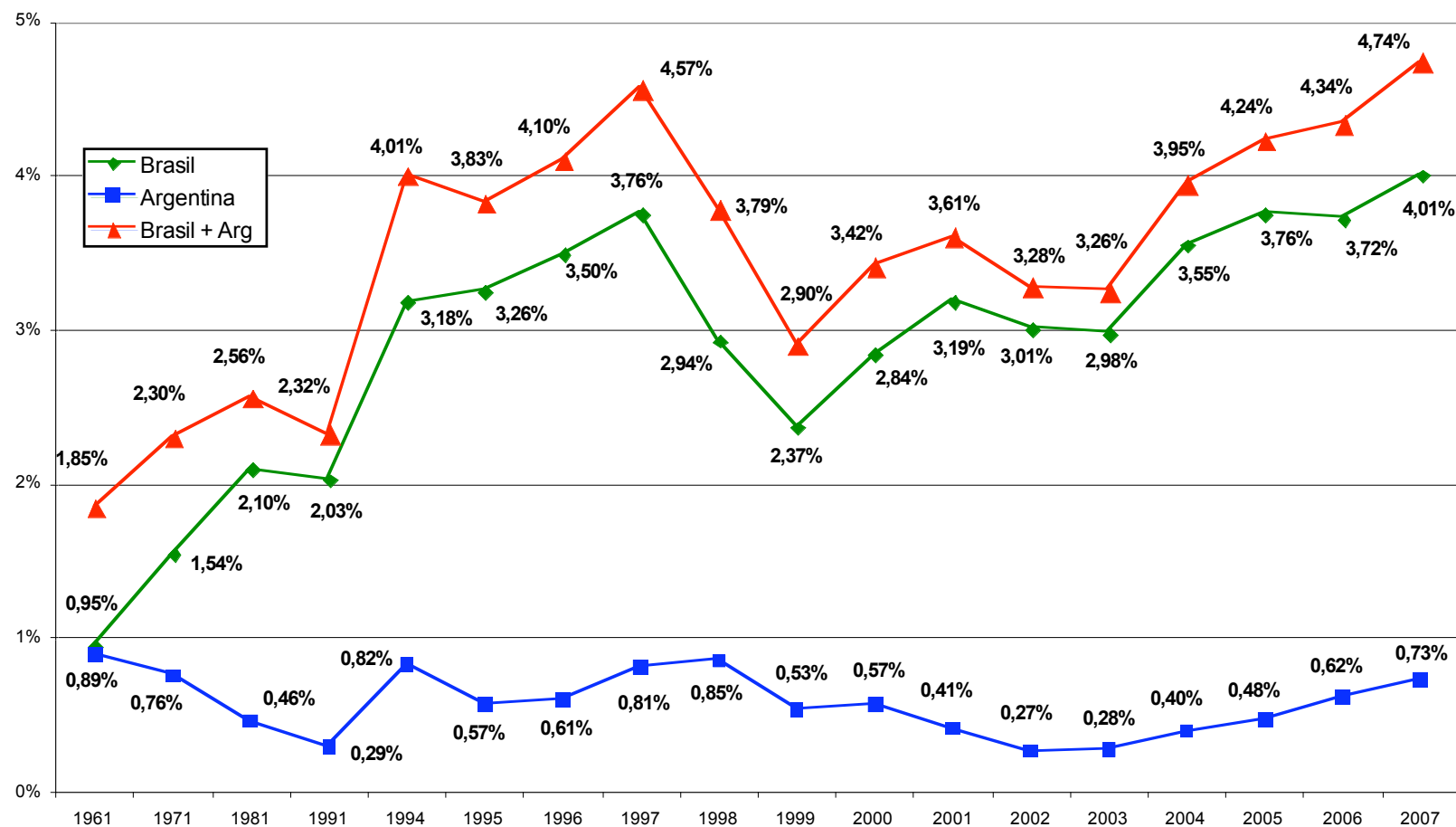
1961, 1971, 1981, 1991 y 1996: Informe de la Agencia Fiscal del Senado de Michigan (E.E.U.U.)

1994 y 1995: Bureau of Transportation Statistics (U.S. Department of Transportation)

1997 a 2007: OICA (Organización Internacional de Fabricantes de Automotores)

GRÁFICO N° 1

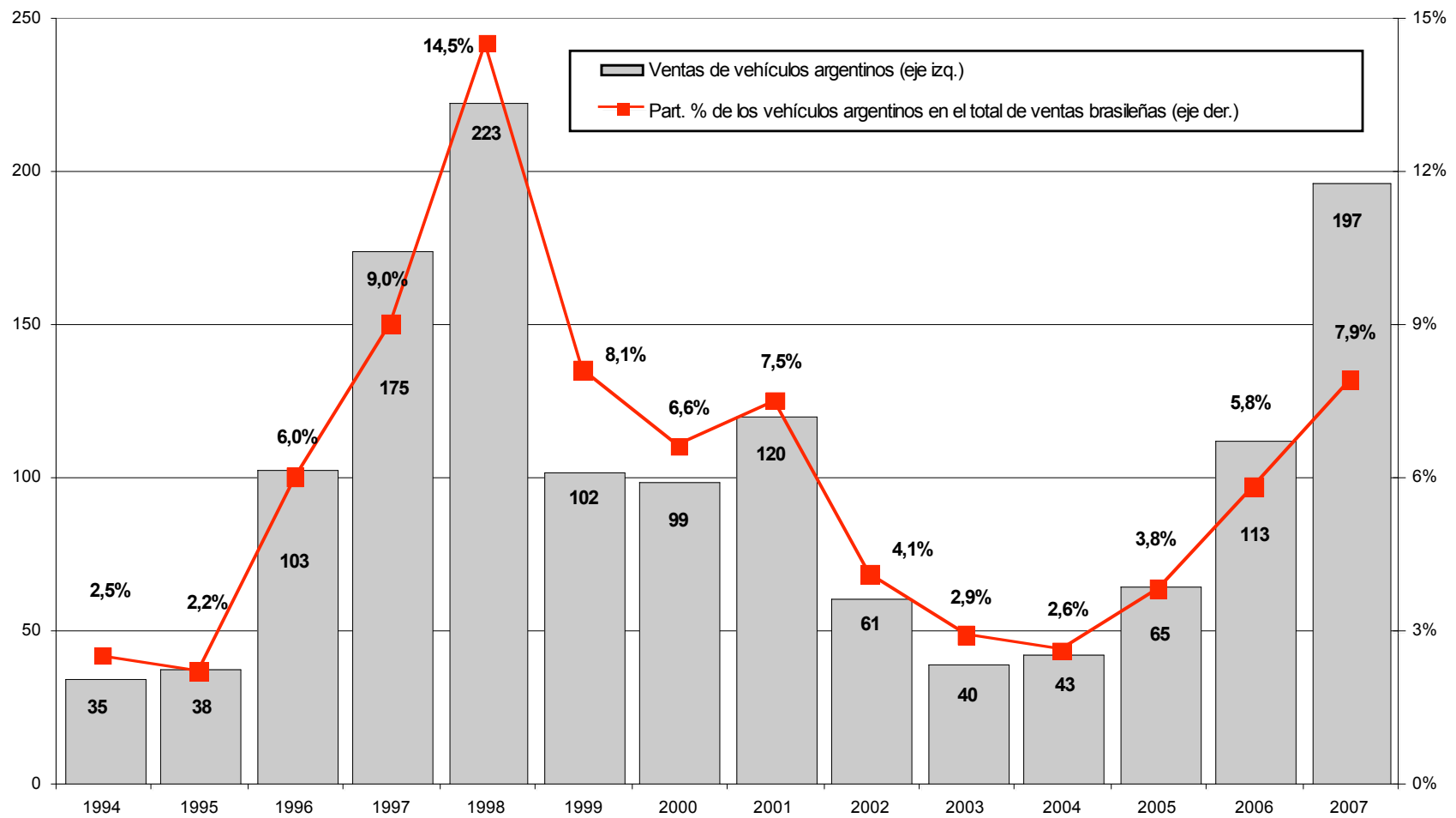
Producción de automotores en Argentina y Brasil como porcentaje de la producción mundial



Elaboración propia en base a datos de:

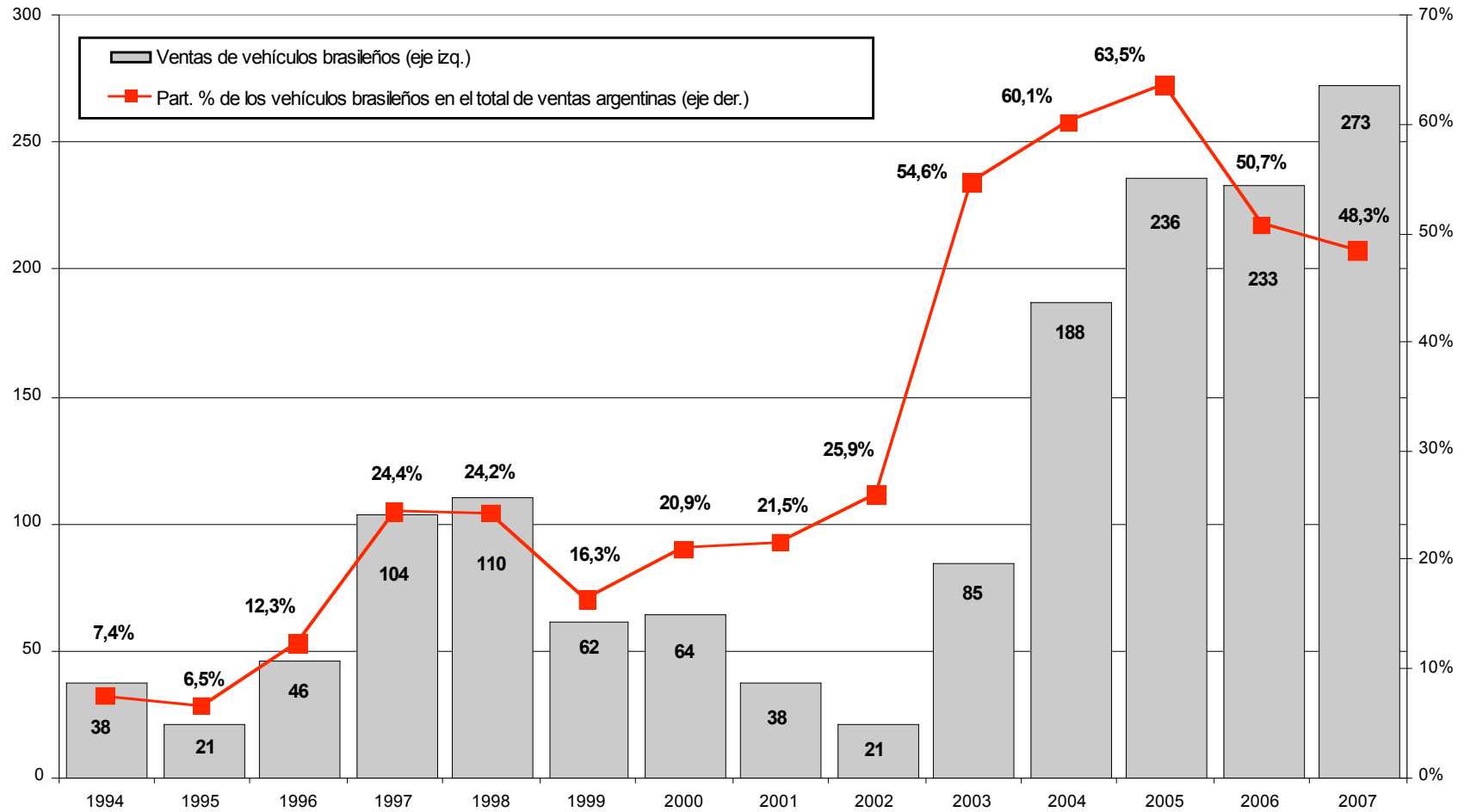
- 1961, 1971, 1981, 1991 y 1996: Informe de la Agencia Fiscal del Senado de Michigan (E.E.U.U.)
- 1994 y 1995: Bureau of Transportation Statistics (U.S. Department of Transportation)
- 1997 a 2007: OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers)

GRÁFICO N° 2
Ventas de automotores argentinos en Brasil
En miles de unidades y participación %



Fuente: Estudio de la cadena de valor automotriz argentina, ADEFA, Lic. Dante E. Sica, Mayo de 2008

GRÁFICO N° 3
Ventas de automotores brasileños en Argentina
En miles de unidades y participación %



Fuente: Estudio de la cadena de valor automotriz argentina, ADEFA, Lic. Dante E. Sica, Mayo de 2008

CUADRO N° 4

Empleo en las Industrias Automotriz y Autopartista

AÑO	2003	2004	2005	2006	2007*
Cant. de personas empleadas por la Industria Automotriz (1)	12.290	12.971	15.073	17.967	20.352
Cant. de personas empleadas por la Industria Autopartista (2)	38.634	44.960	49.456	55.292	59.439

* En el caso de la Industria Automotriz, corresponde al II Trim 2007

Fuentes:

(1) AFAC en base a datos de la SIJyP

(2) AFAC

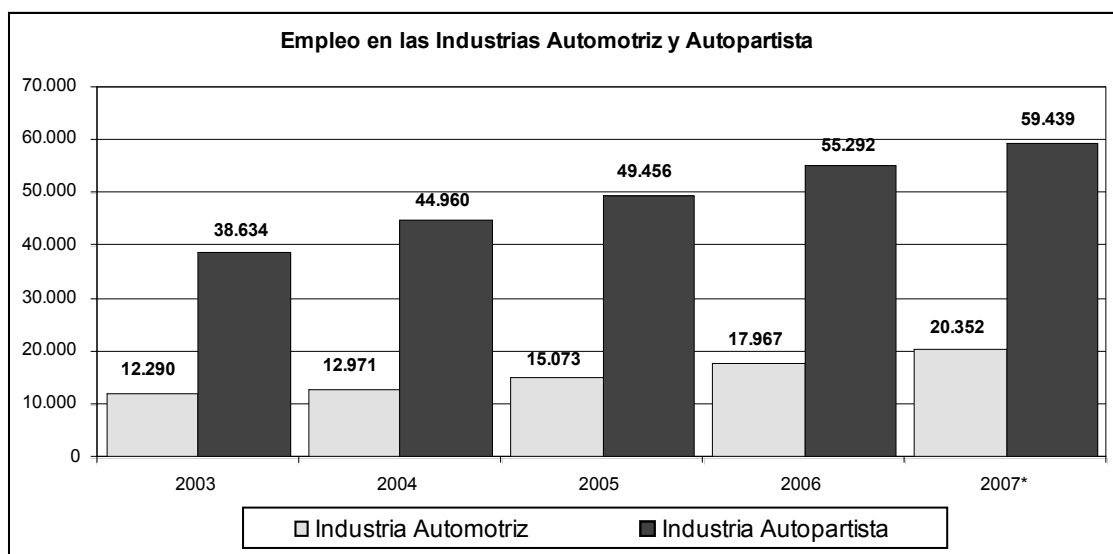
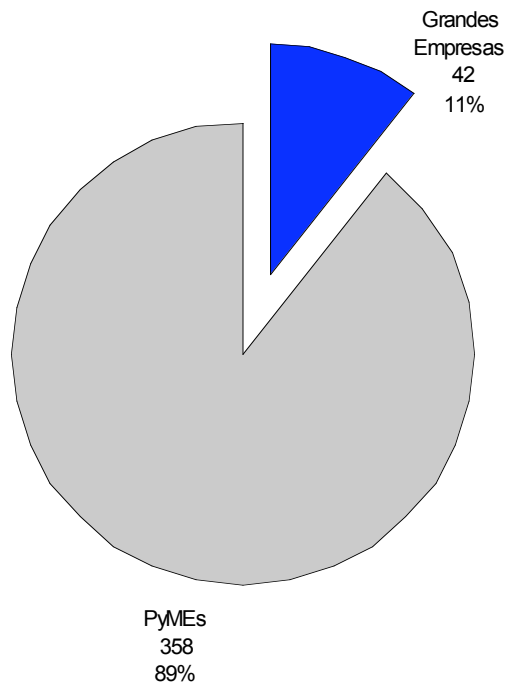
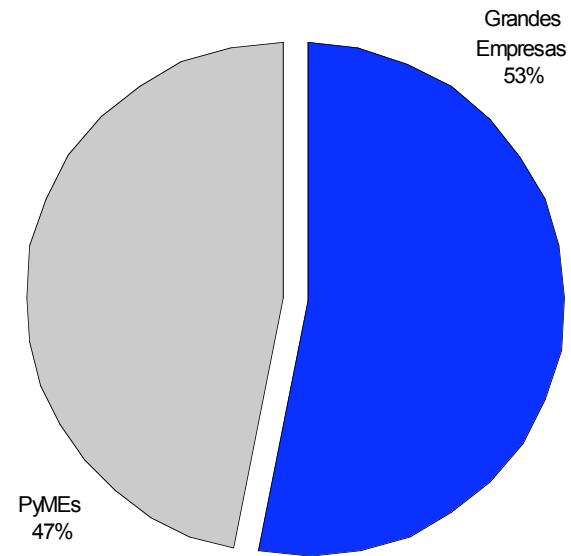


GRÁFICO N° 4
Empresas autopartistas argentinas

Segmentación por tamaño, en cantidad y %
Año 2005



Distribución de la facturación por tamaño de la empresa
Año 2005



Fuente: Estudio de la cadena de valor automotriz argentina, ADEFA, Lic. Dante E. Sica, Mayo de 2008

CUADRO N° 5
Comercio exterior de autopartes

Período	Exportaciones	Importaciones	Saldo
1995	773	2.170	-1.397
1996	895	2.799	-1.904
1997	1.118	3.999	-2.880
1998	1.081	4.007	-2.926
1999	1.240	2.978	-1.738
2000	1.367	3.204	-1.837
2001	1.241	2.416	-1.176
2002	1.144	1.216	-72
2003	1.192	1.752	-561
2004	1.537	2.834	-1.298
2005	1.763	3.676	-1.914
2006	1.936	4.816	-2.879
2007	2.268	6.387	-4.120
1º Trim 2007	477	1.273	-797
1º Trim 2008	537	1.697	-1.160

Fuente: AFAC

CUADRO N° 6

Importación de autopartes por país de origen, 2007

País de origen	CIF U\$S 2007	Part. %
Mercosur y Resto de ALADI	2.760.152.566	43,21%
Brasil	2.586.970.766	40,50%
Uruguay	89.162.565	1,40%
Chile	47.077.745	0,70%
México	36.941.490	0,60%
Unión Europea	1.954.862.862	30,60%
República Federal de Alemania	526.883.872	8,20%
Francia	520.173.267	8,10%
Bélgica	335.385.433	5,30%
Italia	261.902.038	4,10%
España	176.403.149	2,80%
Territorios vinculados al Reino Unido	61.934.778	1,00%
Países Bajos	36.886.552	0,60%
Reino Unido	35.293.773	0,60%
Asia	998.983.523	15,64%
Japón	322.742.983	5,10%
China	312.438.716	4,90%
Tailandia	237.901.931	3,70%
Corea Republicana	57.286.970	0,90%
India	41.437.473	0,60%
Taiwán	27.175.450	0,40%
Estados Unidos	484.732.168	7,60%
Resto del Mundo	188.805.154	3,00%
Totales	6.387.536.273	100,00%

Fuente: AFAC

CUADRO N° 7

Exportación de autopartes por país de destino, 2007

País de Destino	FOB U\$S	Part. %
Mercosur y Resto de ALADI	1.620.872.265	71,5%
Brasil	1.196.947.913	52,8%
México	145.420.155	6,4%
Venezuela	91.251.071	4,0%
Chile	72.748.294	3,2%
Uruguay	34.030.218	1,5%
Colombia	25.537.293	1,1%
Paraguay	22.329.135	1,0%
Perú	20.444.056	0,9%
Bolivia	12.164.130	0,5%
Unión Europea	325.194.177	14,3%
España	118.864.330	5,2%
Alemania	74.544.348	3,3%
Italia	51.348.640	2,3%
Reino Unido	38.690.345	1,7%
Francia	27.082.113	1,2%
Bélgica	7.452.156	0,3%
Países Bajos	7.212.245	0,3%
Estados Unidos	201.710.747	8,9%
Resto del Mundo	120.119.043	2,9%
TOTAL	2.267.896.232	100,0%

Fuente: AFAC

CUADRO N° 8

Comercio Argentina - Brasil de autopartes por principales grupos de productos, 2003-2007

cifras expresadas en millones de u\$s

Exportaciones a Brasil	2003	2004	2005	2006	Ene-Oct 2007
Acondicionador de aire, calefacción y sus componentes	1,9	0,9	0,8	2,3	2,1
Carrocería y sus partes	7,7	17,6	26,8	22,2	43,6
Eléctrico	39,4	54,0	64,9	66,7	55,5
Equipamiento Interior	60,7	93,4	107,6	111,3	127,0
Forja y Fundición	0,9	1,2	2,1	2,4	3,1
Frenos	6,0	11,1	18,1	22,6	22,9
Motor y sus componentes	104,4	161,4	177,2	186,5	194,4
Otros (caucho)	0,9	1,4	1,4	1,7	2,9
Otros (plástico)	1,0	2,7	3,5	4,2	7,3
Otros (tuberías)	4,2	4,4	5,8	8,4	6,3
Otros Varios	21,2	24,5	24,7	28,5	26,8
Ruedas, neumáticos y cámaras	47,6	63,1	99,2	113,4	103,6
Sistema de amortiguación, dirección y suspensión	4,9	9,0	11,9	13,2	20,0
Transmisión	124,1	219,8	292,1	329,9	356,6
Total general	424,8	664,5	835,9	913,3	972,1

cifras expresadas en millones de u\$s

Importaciones desde Brasil	2003	2004	2005	2006	Ene-Oct 2007
Acondicionador de aire, calefacción y sus componentes	6,4	11,4	14,6	20,1	18,9
Carrocería y sus partes	10,4	19,0	26,1	43,1	48,9
Eléctrico	55,6	89,4	120,7	178,0	192,5
Equipamiento Interior	52,0	95,7	149,3	259,8	237,1
Forja y Fundición	4,1	7,2	11,9	24,6	30,5
Frenos	17,8	30,4	47,0	74,6	74,5
Motor y sus componentes	135,0	256,4	340,5	490,6	557,4
Otros (caucho)	3,8	5,6	7,7	12,4	13,1
Otros (plástico)	3,2	5,3	7,0	9,9	9,7
Otros (tuberías)	1,8	3,8	4,3	6,4	7,5
Otros Varios	31,2	55,1	77,8	102,7	101,3
Ruedas, neumáticos y cámaras	130,5	144,6	184,0	227,5	240,1
Sistema de amortiguación, dirección y suspensión	10,8	15,7	27,2	50,8	54,3
Transmisión	120,7	190,1	275,2	405,1	442,8
Total general	583,3	929,8	1.293,1	1.905,8	2.028,3

cifras expresadas en millones de u\$s

Saldo Comercial con Brasil	2003	2004	2005	2006	Ene-Oct 2007
Acondicionador de aire, calefacción y sus componentes	-5	-11	-14	-18	-17
Carrocería y sus partes	-3	-1	1	-21	-5
Eléctrico	-16	-35	-56	-111	-137
Equipamiento Interior	9	-2	-42	-149	-110
Forja y Fundición	-3	-6	-10	-22	-27
Frenos	-12	-19	-29	-52	-52
Motor y sus componentes	-31	-95	-163	-304	-363
Otros (caucho)	-3	-4	-6	-11	-10
Otros (plástico)	-2	-3	-3	-6	-2
Otros (tuberías)	2	1	2	2	-1
Otros Varios	-10	-31	-53	-74	-74
Ruedas, neumáticos y cámaras	-83	-82	-85	-114	-136
Sistema de amortiguación, dirección y suspensión	-6	-7	-15	-38	-34
Transmisión	3	30	17	-75	-86
Total general	-158	-265	-457	-993	-1.056

Importaciones Brasil/Importaciones Totales	2003	2004	2005	2006	Ene-Oct 2007
Acondicionador de aire, calefacción y sus componentes	29,5%	22,9%	21,0%	20,2%	15,9%
Carrocería y sus partes	40,0%	41,1%	43,7%	52,4%	50,4%
Eléctrico	36,0%	37,5%	39,6%	43,1%	44,2%
Equipamiento Interior	21,3%	23,3%	28,4%	38,1%	33,6%
Forja y Fundición	17,0%	17,1%	23,4%	32,6%	36,0%
Frenos	57,7%	55,7%	61,3%	67,3%	63,7%
Motor y sus componentes	35,3%	37,1%	37,8%	42,2%	44,5%
Otros (caucho)	14,3%	15,0%	16,8%	21,4%	21,5%
Otros (plástico)	16,3%	19,1%	19,3%	26,5%	25,7%
Otros (tuberías)	10,3%	13,7%	11,8%	13,2%	15,2%
Otros Varios	28,8%	30,9%	31,5%	28,8%	26,4%
Ruedas, neumáticos y cámaras	68,1%	58,7%	61,2%	62,2%	60,2%
Sistema de amortiguación, dirección y suspensión	41,9%	33,8%	45,3%	53,5%	48,4%
Transmisión	25,6%	26,0%	29,0%	33,5%	34,9%
Total general	33,4%	32,9%	35,3%	39,7%	39,6%

CUADRO N° 9
Sector Autopartista
Empleo, Producción y Balanza Comercial, 1992-2007

Variable	Unidad	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*
Empleo	Personas	57.971	59.503	62.888	54.564	54.783	55.849	52.102	43.969	40.487	36.689	35.693	38.634	44.960	49.456	55.292	59.439
Valor de producción	Millones de U\$S	3.185	3.740	4.355	3.492	3.768	4.285	4.406	3.530	3.665	3.205	1.827	2.374	3.204	3.595	4.540	5.448
Exportaciones de autopartes	Millones de U\$S				773	895	1.118	1.081	1.240	1.367	1.241	1.144	1.192	1.537	1.763	1.936	2.267
Importaciones de autopartes	Millones de U\$S				2.170	2.799	3.999	4.007	2.978	3.204	2.416	1.216	1.752	2.834	3.676	4.816	6.388
Saldo comercial de autopartes	Millones de U\$S				-1.397	-1.904	-2.880	-2.926	-1.738	-1.837	-1.176	-72	-561	-1.298	-1.914	-2.880	-4.121

Fuente; AFAC * Datos estimados

CUADRO N° 10

Sector Autopartista de la República Argentina -Principales indicadores

Variable	2003	2004	2005	2006	2007
Empleo (en cantidad de ocupados). Fuente AFAC*	38.634	44.960	49.456	55.292	59.439
Valor de Producción (en millones de u\$s). Fuente AFAC*	2.374	3.204	3.595	4.540	5.448
Inversiones (en millones de u\$s). Fuente AFAC*		245	308	357	422
Exportaciones (en millones de u\$s). Fuente AFAC*	1.151	1.491	1.709	1.942	2.267
Importaciones (en millones de u\$s). Fuente AFAC*	1.744	2.828	3.663	4.798	6.388
Saldo comercial. (en millones de u\$s)	-593	-1.337	-1.953	-2.856	-4.121
Consumo Aparente (Valor de Producción - Expo + Impo) (en millones de u\$s)	2.967	4.540	5.548	7.396	9.569
Exportaciones a Brasil (en millones de u\$s). Fuente INDEC	425	665	836	913	972
Importaciones desde Brasil (en millones de u\$s). Fuente INDEC	583	930	1.293	1.906	2.028
Saldo comercial con Brasil (en millones de u\$s). Fuente INDEC	-158	-265	-457	-993	-1.056
Exportaciones al Resto del Mundo (en millones de u\$s). Fuente INDEC	726	826	873	1.029	1.295
Importaciones desde el Resto del Mundo (en millones de u\$s). Fuente INDEC	1.161	1.898	2.369	2.892	4.360
Saldo comercial con el Resto del Mundo (en millones de u\$s). Fuente INDEC	-435	-1.071	-1.496	-1.863	-3.065
Exportaciones/Valor de Producción	48,5%	46,5%	47,5%	42,8%	41,6%
Exportaciones a Brasil/Valor de Producción	17,9%	20,7%	23,3%	20,1%	17,8%
Exportaciones a Brasil/Exportaciones Totales	36,9%	44,6%	48,9%	47,0%	42,9%
Exportaciones al Resto del Mundo/Valor de Producción	30,6%	34,8%	36,8%	43,3%	54,5%
Exportaciones al Resto del Mundo/Exportaciones Totales	63,1%	55,4%	51,1%	53,0%	57,1%
Importaciones desde Brasil/Importaciones Totales	33,4%	32,9%	35,3%	39,7%	31,8%
Importaciones desde el Resto del Mundo/Importaciones Totales	66,6%	67,1%	64,7%	60,3%	68,2%
Importaciones/Consumo Aparente	58,8%	62,3%	66,0%	64,9%	66,8%
Importaciones desde Brasil/Consumo Aparente	19,7%	20,5%	23,3%	25,8%	25,4%
Importaciones desde el Resto del Mundo/Consumo Aparente	39,1%	41,8%	42,7%	39,1%	45,6%
Déficit Comercial con Brasil/Déficit Comercial Total	26,7%	19,8%	23,4%	34,8%	25,6%
Déficit Comercial con el Resto del Mundo/Déficit Comercial Total	73,3%	80,2%	76,6%	65,2%	74,4%

* Datos estimados

CUADRO N° 11

Debilidades del Sector Autopartista Nacional (*)

1	Pérdida gradual de competitividad. Estructura de costos con alto peso de ítems inflexibles (mano de obra, materia prima). Impacto negativo por crecientes costos de abastecimiento de insumos y partes importadas.
2	Mercado interno de baja escala (respecto a Brasil y México), a pesar del crecimiento reciente y esperado para los próximos años.
3	Dificultades actuales y futuras para aprovechar ampliamente las oportunidades derivadas del sector terminal. Programa de inversiones insuficiente y baja afluencia de autopartistas globales.
4	Dificultades para mantener adaptación continua a los requerimientos locales e internacionales, por ejemplo, normas técnicas y homologación (en especial, firmas del Grupo II y III). (**)
5	Difícil relación a nivel de la cadena de valor con eslabón anterior y posterior.
6	Bajo grado remanente de capacidad instalada (Grupo II y III). Creciente pérdida de interés en el negocio terminal (Grupo III). (**)
7	Ausencia de producción en una gama de productos (Grupo IV). (**)
8	Restricciones de calidad al interior del autopartismo (ej: 2° anillo).
9	Acotado margen de acción en ingeniería y diseño.
10	Limitada integración de la cadena de valor. Acotada confianza en la relación entre las empresas terminales y las autopartistas.
11	Pocos laboratorios para asistir las necesidades de I+D y de homologación.
12	Mayores costos logísticos por la localización geográfica del país.
13	Falta de nuevos acuerdos comerciales para promover la inserción internacional.
14	Dudas sobre capacidad del autopartismo local para hacer frente a una mayor presión y delegación de actividades por parte de las terminales, siguiendo la tendencia internacional.
15	Inadecuado abastecimiento de aceros especiales
16	Escasas inversiones destinadas a incrementar la capacidad de producción
17	Escaso asociativismo y acuerdos de complementación empresarial

(*) Metodología utilizada:

Se consolidaron los trabajos realizados sobre esta materia por otros profesionales e instituciones al 31/8/08. Debido a su mayor alcance, y por tratarse de un trabajo más reciente, se transcribieron textualmente en un primer término las debilidades enunciadas por el Lic. Dante Sica. Luego se agregaron las incluidas en otros trabajos. El nro de orden asignado a cada debilidad identifica el trabajo que la menciona, según el siguiente detalle:

1 a 14: Estudio de la cadena de valor automotriz argentina, ADEFA, Lic. Dante E. Sica, Mayo de 2008

15: Cadena Autopartista de la Región Centro, UIA, 2003

16 y 17: Cadena de Valor Autopartista de la Provincia de Santa Fe, 2008

(**) Según los niveles de competitividad regional que se infieren del intercambio bilateral con Brasil. Estimación realizada por el Lic. Dante E. Sica en "Estudio de la cadena de valor automotriz argentina", Mayo de 2008, pág. 74-76

Grupo I: Autopartes con alta performance

Grupo II: Autopartes con media - alta performance

Grupo III: Autopartes con media - baja performance

Grupo IV: Autopartes con baja performance.

CUADRO N° 12

FONTAR - Instrumentos de financiamiento asociables a Proyectos PAE y PI-TEC

FONTAR | Instrumentos de financiamiento asociables a Proyectos PAE y PI-TEC

Instrumento	Tipo	Beneficiario	Objetivo	Financiación
CF Crédito Fiscal	Subsidio por Convocatoria	Empresas	Proyectos de desarrollo y modernización tecnológica	Proyectos hasta \$ 2.000.000 (dependiendo la modalidad), y hasta el 50 % del costo total, en certificados para la cancelación del impuesto a las ganancias
CAE I Crédito a Empresas I	Crédito por Ventanilla	Empresas	Proyectos de modernización tecnológica con alto contenido en bienes de capital	Hasta el equivalente en pesos de u\$s 1.000.000, y hasta el 80% de los gastos aceptables del proyecto.
CAE II Crédito a Empresas II	Crédito por Ventanilla	Empresas	Proyectos de modernización tecnológica que a diferencia de la modalidad CAE I, se trata de proyectos con una mayor proporción de intangibles.	Plazo máximo de amortización no podrá exceder de 9 años, incluidos los años de gracia, que podrán ser hasta 4.
ARAI Aportes Reembolsables a Instituciones	Crédito por Ventanilla	Instituciones Públicas, Privadas, Gobiernos	Desarrollo de servicios tecnológicos para el sector privado y concreción de desarrollos tecnológicos con el objeto de su posterior transferencia al sector productivo	Hasta el equivalente en pesos a u\$s 2.000.000 y financiando hasta el 80% del costo total del proyecto. Los plazos de amortización podrán ser de hasta 10 años, incluyendo 4 años de gracia
ANR Aportes No Reembolsables	Subsidios por Convocatoria	Empresas que facturen hasta u\$s 30 millones	Proyectos de Desarrollo Tecnológico	Hasta el equivalente en pesos a u\$s 200.000 y financiando hasta el 50% del costo total del proyecto. En Consejerías Tecnológicas , hasta el equivalente en pesos a u\$s 75.000 financiando hasta el 50% del costo total del proyecto.
ANR U I+D ANR para Unidades de I+D en empresas		Empresas que facturen hasta u\$s 30 millones	Creación o fortalecimiento de una unidad de I+D en empresas, a través de la incorporación de investigadores y la adquisición de equipamiento de investigación.	
ANR Consejerías Tecnológicas		PyMES ¹	Proyectos presentados por un grupo de empresas PyMES (al menos 5) de un mismo sector o de distintos sectores con afinidad en las problemáticas tecnológicas, que busquen mejorar sus estructuras productivas y sus capacidades innovadoras.	
ANR PMT asociados a Proyectos de Modernización Tecnológica	Subsidio por Ventanilla	PyMES ¹	Financia los componentes intangibles relacionados con desarrollos innovativos de un proyecto de modernización tecnológica CAE II.	Hasta el equivalente en pesos a u\$s 200.000, no pudiendo exceder el 30% del costo total del CAE II
ANR Patentes		PyMES ¹	Destinada a la preparación y presentación de solicitudes de patentes de invención y otros títulos de propiedad intelectual, por parte de PyMES y de Instituciones Científicas Públicas y Privadas, cuyo objetivo principal sea la investigación científica y tecnológica.	Hasta el equivalente en pesos de hasta u\$s 5.000 para la presentación de las solicitudes en Argentina y de hasta u\$s 75.000 para presentaciones en otros países y hasta el 80% de los gastos elegibles

1: de acuerdo a la resolución SEPYPE 675/02

:: Instrumentos específicos para PAE y PITEC ::

Fuente: Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (www.agencia.gov.ar)

CUADRO N° 13

FONCyT - Instrumentos de financiamiento asociables a Proyectos PAE y PI-TEC

Instrumento	Tipo	Beneficiario	Objetivo	Financiación
PICT Proyectos de Investigación Científica y Tecnológica	SUBSIDIO por Convocatoria	Instituciones Públicas o Privadas sin fines de lucro, radicadas en el país, que tengan entre sus objetivos la investigación científica y/o tecnológica	Objetivo: generación de nuevos conocimientos en todas las áreas C&T, cuyos resultados están <i>a priori</i> destinados al dominio público y no sujetos a condiciones de confidencialidad comercial.	Monto máximo total \$ 280.000-
PICT-O Proyectos de Investigación C&T Orientados	SUBSIDIO por Convocatoria - Cofinanciado		Objetivo: generación de nuevos conocimientos C&T <i>orientados a áreas específicas de interés común</i> . Se ejecutan en el marco de convenios con organismos nacionales o provinciales, universidades e instituciones sin fines de lucro y empresas, que participan co-financiando los proyectos.	Monto máximo total \$ 280.000-
PICT-SU Proyectos de Investigación Científica y Tecnológica <i>Start-Up</i>	SUBSIDIO por Convocatoria		Orientados a promover la transformación de los conocimientos y habilidades acumuladas por un grupo de investigación a lo largo de su trayectoria, en tecnologías de valor empresario aplicado a nuevos productos, procesos o servicios.	Monto máximo total \$ 320.000-
PID Proyectos de Investigación y Desarrollo	SUBSIDIO por Convocatoria / En caso de Empresa Adoptante se presentan por Ventanilla permanente		Objetivo: generación y aplicación de nuevos conocimientos C&T para la obtención de resultados pre-competitivos o de alto impacto social. Son cofinanciados por 1 ó más Adoptantes (empresas o instituciones) que se reservan la prioridad de adquisición de los resultados.	Monto máximo x año \$ 750.000- Monto máximo total \$ 1.800.000-
PME Proyectos de Modernización de Equipamiento	SUBSIDIO por Convocatoria		Objetivo: fortalecimiento de las capacidades centrales de uno o más Laboratorios o Centros de I+D, en el marco de sus actividades a nivel regional y en vinculación a los problemas identificados como relevantes en el PNCTIP.	Monto máximo total u\$s 600.000-
PRH Programa de Recursos Humanos	SUBSIDIO por Convocatoria		Incluyen dos tipos de proyectos, los PIDRI (Radicación de Investigadores que se encuentran en el exterior o la Relocalización de una a otra Unidad Ejecutora del Sistema Nacional de Innovación); y, los PFDT (Formación de Doctores en áreas Tecnológicas).	Montos de acuerdo a protocolos

Fuente: Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (www.agencia.gov.ar)