



ALADI/SEC/Estudio 62
12 de noviembre de 1990

RESTRINGIDO

INDUSTRIA DE AUTOPARTES Y DE TERMINALES DE LA REGION

Trabajo de consultoría preparado para la ALADI por el Inge-
niero José Manuel Pérez. Los conceptos contenidos en este
documento corresponden exclusivamente a su autor y, por
lo tanto, no comprometen el criterio oficial del organismo

CONTENIDO

| | Pág. |
|---|------|
| <u>CAPITULO I</u> INTRODUCCION | 1 |
| <u>CAPITULO II</u> EVOLUCION DE LA PRODUCCION DE VEHICULOS POR TIPO Y PAIS. | 2 |
| <u>CAPITULO III</u> EMPRESAS TERMINALES EXISTENTES, SUS CARACTERISTICAS Y MODALIDADES DE OPERACION. | 13 |
| <u>CAPITULO IV</u> INTEGRACION NACIONAL Y REGIONAL DE LOS VEHICULOS. | 21 |
| <u>CAPITULO V</u> POLITICA DE LAS TERMINALES CON RELACION AL INTERCAMBIO DE COMPONENTES. | 27 |
| <u>CAPITULO VI</u> FUENTES DE APROVISIONAMIENTO NACIONALES, REGIONALES Y EXTRA-REGIONALES. | 31 |
| <u>CAPITULO VII</u> CONVENIOS DE INTERCAMBIOS EXISTENTES DENTRO DE LA REGION Y CON TERCEROS, CARACTERISTICAS Y RESULTADOS. POLITICAS EMPRESARIALES. | 33 |
| <u>CAPITULO VIII</u> INDUSTRIAS DE AUTOPARTES EXISTENTES EN LA REGION. | 36 |
| <u>CAPITULO IX</u> CARACTERISTICAS DE LAS EMPRESAS. TECNOLOGIA SEGUN EL ORIGEN DE LOS CAPITALES. | 37 |
| <u>CAPITULO X</u> PRODUCTOS FABRICADOS. GRADOS DE INTEGRACION. | 49 |
| <u>CAPITULO XI</u> POSIBILIDADES DE INTERCAMBIO DE LOS DISTINTOS COMPONENTES. | 52 |
| <u>CAPITULO XII</u> COMERCIO REGIONAL DE AUTOPARTES | 54 |
| <u>CAPITULO XIII</u> RESUMEN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES | 57 |

Capítulo I

INTRODUCCION

El presente trabajo contiene información relativa a la situación a la cual han arribado en la última década las industrias terminales y autopartistas de la región.

A partir de la información que se provee se busca posibilitar a través de los operadores económicos del sector un análisis de la situación de la industria automotriz de los países que conforman el marco de la A.L.A.D.I.

El objetivo es establecer un escenario de negociaciones o foro regional donde los pares de cada país se reúnan a negociar acuerdos que hagan viable por intermedio del fomento y de la vinculación sectorial el logro de un proceso de cooperación y complementación de la industria automotriz regional.

Capítulo II

II.1. EVOLUCION DE LA PRODUCCION DE VEHICULOS POR TIPO Y POR PAIS

CATEGORIAS O TIPOS DE VEHICULOS: Para simplificar conceptos basaremos la clasificación en las siguientes referencias:

Automóviles (A): Vehículos de pasajeros o mixtos de carga y pasajeros con una capacidad de carga útil de 1.500 kg de peso por unidad, derivados de series de automóviles de pasajeros.

Comerciales (B): Vehículos de tipo pick-up, utilitarios, furgones y demás mixtos de pasajeros o carga útil de 1.500 kg de peso por unidad no derivados de una serie de producción de automóviles.

Comerciales (C): Chasis con o sin cabina para vehículos de carga y transporte colectivo de pasajeros con una capacidad de carga útil superior a 1.500 kg de peso por unidad.

II.2 ARGENTINA

II.2.1 Producción por categoría

El total acumulado desde 1951 alcanzó a 5.673.807 unidades discriminadas en 4.207.436 automóviles y 1.466.371 vehículos comerciales que representan respectivamente el 74,2% y el 25,8% del total producido.

Cuadro II.2.1.

DESARROLLO DE LA PRODUCCION

| <u>Año</u> | <u>Automóviles (A)</u> | <u>Comerciales (B + C)</u> | <u>Totales</u> |
|------------|------------------------|----------------------------|----------------|
| 1980 | 218.640 | 63.153 | 281.793 |

| | | | |
|------|---------|--------|---------|
| 1981 | 139.428 | 32.935 | 172.363 |
| 1982 | 108.886 | 25.231 | 132.117 |
| 1983 | 128.962 | 30.914 | 159.876 |
| 1984 | 137.206 | 30.117 | 167.323 |
| 1985 | 113.788 | 23.887 | 137.675 |
| 1986 | 137.889 | 32.601 | 170.490 |
| 1987 | 158.743 | 34.572 | 193.315 |
| 1988 | 135.776 | 26.384 | 164.160 |

Variaciones %: Año 80-81: -63,5; 82-81: -30,5; 83-82: 21; 84-83: 5; 85-84: -21,5; 86-85: 23,5; 87-86: 13,5; 88-87: -18,5; 88-80: -71,5.

II.3 BOLIVIA

II.3.1 Producción por categoría

La producción de vehículos es muy irregular. La mayor producción se registró en 1981 y correspondió a 1.328 unidades tipo comercial.

Cuadro II.3.1.

DESARROLLO DE LA PRODUCCION

| <u>Año</u> | <u>Automóviles (A)</u> | <u>Comerciales (B + C)</u> | <u>Totales</u> |
|------------|------------------------|----------------------------|----------------|
| 1980 | - | 628 | 628 |
| 1981 | - | 1.328 | 1.328 |
| 1982 | - | 193 | 193 |
| 1983 | - | - | - |
| 1984 | - | 78 | 78 |
| 1985 | N/D | N/D | N/D |
| 1986 | N/D | N/D | N/D |
| 1987 | N/D | N/D | N/D |
| 1988 | N/D | N/D | N/D |

Variaciones %: Año 81-80: 111,46; 82-81: -85,47; 84-80: 87,58.

II.4. BRASIL

II.4.1. Producción por categoría

La producción acumulada en 1988 es el 2° mejor resultado de la década, apenas inferior con referencia al año 1980 (1.165.000 unidades), record histórico de la industria automotriz brasileña y está debajo de la producción del año 1979 (1.128.000 unidades).

Cuadro II.4.1

DESARROLLO DE LA PRODUCCION

| <u>Año</u> | <u>Automóviles (A)</u> | <u>Comerciales (B + C)</u> | <u>Totales</u> |
|------------|------------------------|----------------------------|----------------|
| 1979 | 912.018 | 215.982 | 1.128.000 |
| 1980 | 844.720 | 320.480 | 1.165.200 |
| 1981 | 679.306 | 101.594 | 780.900 |
| 1982 | 672.607 | 186.693 | 859.300 |
| 1983 | 748.371 | 148.129 | 896.500 |
| 1984 | 679.386 | 185.314 | 864.700 |
| 1985 | 759.341 | 207.359 | 966.700 |
| 1986 | 815.152 | 241.148 | 1.056.300 |
| 1987 | 683.380 | 236.720 | 920.100 |
| 1988 | 748.230 | 320.670 | 1.068.900 |

Variaciones %: Año 80-79: 3,19; 81-80: -32,98; 82-81: 10,04; 83-82: 4,15;
84-83: -3,55; 85-84: 10,55; 86-85: 8,48; 87-86: -12,89;
88-87: 13,92; 88-79: -5,24.

II.5 COLOMBIA

II.5.1. Producción por categoría

Las erráticas políticas económicas han motivado una irregular producción. Fuerte descenso entre los años 1980 a 1983 y sólido repunte en 1984 debido fundamentalmente al cierre de importaciones.

Cuadro II.5.1.

DESARROLLO DE LA PRODUCCION

| <u>Año</u> | <u>Automóviles (A)</u> | <u>Comerciales (A + B)</u> | <u>Totales</u> |
|------------|------------------------|----------------------------|----------------|
| 1980 | 32.274 | 10.453 | 42.727 |
| 1981 | 24.732 | 10.826 | 35.558 |
| 1982 | 26.515 | 9.052 | 35.567 |
| 1983 | 21.374 | 6.775 | 28.149 |
| 1984 | 34.363 | 10.794 | 45.157 |
| 1985 | 33.179 | 5.878 | 39.057 |
| 1986 | 35.480 | 8.176 | 43.656 |
| 1987 | 36.280 | 9.100 | 45.380 |
| 1988 | 32.101 | 8.174 | 40.275 |

Variaciones %: Año 81-80: 25,30; 82-81: 12,02; 83-82: -3,61; 84-83: 22,21; 85-84: -13,51; 86-85: 10,53; 87-86: 3,80; 88-87: -11,25; 88-80: -5,74.

II.6 CHILE

II.6.1. Producción por categoría

Se produce una drástica reducción de los volúmenes productivos a partir del año 1982 que se acentúa entre los años 1983 a 1987. Se percibe un leve incremento a partir de 1988 donde se retoma el nivel productivo de 1982. La caída entre 1980-1988 es del 64,22%.

Cuadro II.6.1

DESARROLLO DE LA PRODUCCION

| <u>Año</u> | <u>Automóviles (A)</u> | <u>Comerciales (A + B)</u> | <u>Totales</u> |
|------------|------------------------|----------------------------|----------------|
| 1980 | 25.208 | 4.051 | 29.259 |
| 1981 | 20.612 | 5.281 | 25.893 |
| 1982 | 7.926 | 2.329 | 10.255 |
| 1983 | 3.001 | 1.510 | 4.511 |
| 1984 | 4.188 | 2.559 | 6.747 |
| 1985 | 4.620 | 3.525 | 8.145 |
| 1986 | 1.660 | 3.092 | 4.752 |
| 1987 | 2.452 | 2.774 | 5.226 |
| 1988 | 4.457 | 6.011 | 10.468 |

Variaciones %: Año 81-80: -11,50; 82-81: -60,39; 83-82: -56,01; 84-83: 49,57; 85-84: 20,72; 86-85: -41,66; 87-86: 52,17; 88-87: 44,77; 88-80: -64,22

II.7 ECUADOR

II.7.1 Producción por categoría

Se observa un crecimiento en sus volúmenes de producción a lo largo del período 1980-1988, excepto en el año 1983, para culminar con un aumento de 252,50% en dicho período.

Cuadro II.7.1

DESARROLLO DE LA PRODUCCION

| <u>Año</u> | <u>Automóviles (A)</u> | <u>Comerciales (B + C)</u> | <u>Totales</u> |
|------------|------------------------|----------------------------|----------------|
| 1980 | 1.475 | 1.620 | 3.095 |
| 1981 | 1.611 | 2.267 | 3.878 |
| 1982 | 1.654 | 2.690 | 4.344 |
| 1983 | 1.249 | 2.938 | 4.187 |
| 1984 | 1.680 | 3.437 | 5.117 |

| | | | |
|------|-------|-------|--------|
| 1985 | 1.673 | 3.650 | 5.323 |
| 1986 | 2.730 | 3.851 | 6.581 |
| 1987 | 3.432 | 4.291 | 7.723 |
| 1988 | 7.489 | 3.431 | 10.910 |

Variaciones %: Año 81-80: 25,30; 82-81: 12,02; 83-82: -3,61; 84-83: 22,21;
85-84: 4,03; 86-85: 23,65; 87-86: 17,35; 88-87: 41,27;
88-80: 252,50.

II.8 MEXICO

II.8.1 Producción por categoría

En el período 1980-1988 presenta altibajos productivos a partir de un brusco descenso iniciado en 1983 y una paulatina recuperación desde el año 1984, con un pico registrado en 1985, hasta el año 1988 donde vuelve a registrar un nivel algo más bajo que los más altos registrados en 1980-1981.

Cuadro II.8.1

DESARROLLO DE LA PRODUCCION

| <u>Año</u> | <u>Automóviles (A)</u> | <u>Comerciales (B + C)</u> | <u>Totales</u> |
|------------|------------------------|----------------------------|----------------|
| 1980 | 303.056 | 186.950 | 490.006 |
| 1981 | 355.497 | 241.621 | 597.118 |
| 1982 | 300.579 | 172.058 | 472.637 |
| 1983 | 207.137 | 78.348 | 285.485 |
| 1984 | 244.704 | 113.294 | 357.998 |
| 1985 | 297.064 | 161.616 | 458.680 |
| 1986 | 208.469 | 132.583 | 341.052 |
| 1987 | 277.408 | 117.850 | 395.258 |
| 1988 | 353.900 | 158.876 | 512.776 |

Variaciones %: Año 81-80: 22; 82-81: -20,85; 83-82: -39,60; 84-83: 25,25;
85-84: 28,12; 86-85: -25,64; 87-86: 15,89; 88-87: 29,73;
80-88: 4,65.

II.9 PARAGUAY

II.9.1 Producción por categoría

NOTA: No existen en Paraguay terminales de automóviles ni fabricantes de vehículos comerciales. El mercado se provee a través de la importación, principalmente de Japón, Brasil, Alemania Federal, Francia, EE.UU. y Argentina entre otros.

II.10 PERU

II.10.1 Producción por categoría

La producción total de vehículos desciende en un 55,81% en el período 1980-1984. El comienzo de la caída de la producción ocurre en 1983 y continúa.

Cuadro II.10.1

DESARROLLO DE LA PRODUCCION

| <u>Año</u> | <u>Automóviles (A)</u> | <u>Comerciales (B + C)</u> | <u>Totales</u> |
|------------|------------------------|----------------------------|----------------|
| 1980 | 10.700 | 7.999 | 18.699 |
| 1981 | 13.096 | 8.888 | 21.984 |
| 1982 | 15.740 | 6.237 | 21.977 |
| 1983 | 7.889 | 1.737 | 9.626 |
| 1984 | 5.592 | 2.671 | 8.263 |
| 1985 | | | |
| 1986 | | | |
| 1987 | | | |
| 1988 | 2.844 | 4.700 | 7.544 |

Variaciones %: Año 81-80: 17,57; 82-81: -0,03; 83-82: -56,20; 83-84: -
-14,16

II.11 URUGUAY

II.11.1 Producción por categoría

Alcanza los niveles máximos en los años 1980-1981 en función de acuerdos de intercambio compensado con Argentina y Brasil. A partir de 1982 se reducen drásticamente los niveles hasta 1985 donde comienza un repunte que se manifiesta en el año 1986 y con ligeros porcentuales en más se estabiliza en 1987 y 1988 pero en un 45% menor al alcanzado en 1980-1981.

Cuadro II.11.1

DESARROLLO DE LA PRODUCCION

| <u>Año</u> | <u>Automóviles (A)</u> | <u>Comerciales (B +C)</u> | <u>Totales</u> |
|------------|------------------------|---------------------------|----------------|
| 1980 | 20.936 | 1.969 | 22.905 |
| 1981 | 28.889 | 1.511 | 30.400 |
| 1982 | 12.841 | 545 | 13.386 |
| 1983 | 3.761 | 242 | 4.003 |
| 1984 | 6.003 | 174 | 6.177 |
| 1985 | 6.120 | 78 | 6.198 |
| 1986 | 11.725 | 129 | 11.854 |
| 1987 | 13.043 | 293 | 13.336 |
| 1988 | 11.860 | 587 | 12.447 |

Variaciones %: Año 81-80: 32,73; 82-81: -55,97; 83-82: -70,10; 84-83:54,31;
85-84: 0,34; 86-85: 91,26; 87-86: 12,50; 88-87: 6,67; 88-80: -45,66

II.12 VENEZUELA

II.12.1 Producción por categoría

La producción durante el período 1980-1982 se mantiene relativamente constante excepto en el año 1983 donde se produce una disminución de casi un 30%.

Cuadro II.12.1

DESARROLLO DE LA PRODUCCION

| <u>Año</u> | <u>Automóviles (A)</u> | <u>Comerciales (B + C)</u> | <u>Totales</u> |
|------------|------------------------|----------------------------|----------------|
| 1980 | 94.292 | 60.795 | 155.087 |
| 1981 | 82.785 | 71.686 | 154.471 |
| 1982 | 93.850 | 61.258 | 155.108 |
| 1983 | 71.531 | 38.304 | 109.835 |
| 1984 | 70.289 | 39.667 | 109.956 |
| 1985 | | | |
| 1986 | | | |
| 1987 | | | |
| 1988 | | | |

Variaciones %: Año 80-81: -0,40; 82-81: 0,41; 83-82: -29,19; 84-83: 0,11

II.13 RESUMEN

II.13.1 ARGENTINA

Presenta un cuadro recesivo con altibajos. Hay una tendencia por parte de las terminales o armadoras a disminuir la importante integración local de componentes y aumentar la importación de los mismos de sus filiales regionales o de extra-zona. Como operará próximamente el vencimiento del régimen legal que regula el funcionamiento de la industria automotriz se ha iniciado con la participación de representantes gubernamentales, de las terminales y de los autopartistas el análisis de un nuevo régimen substitutivo.

II.13.2 BOLIVIA

No se registra actividad productiva local, prácticamente

paralizada desde fines del año 1984. Hay un proyecto gubernamental para producir vehículos comerciales con apoyo exterior.

II.13.3 BRASIL

Tiene uno de los niveles productivos más altos, similares al de los años 1979-1980 y 1986. El sector presenta solidez y cohesión en sus programas y busca mantener o aumentar sus niveles productivos diversificando mercados sobre la base de coherentes políticas gubernamentales y el apoyo empresarial a las mismas.

II.13.4 COLOMBIA

Cuadro productivo con altibajos debido a erráticas políticas regulatorias del sector. Ha iniciado un recúpero de niveles desde el año 1986 que la sitúa en los alcanzados en los años 1980-1984 y 1987, pero con suma dificultad para mantenerlo.

II.13.5. CHILE

La producción de vehículos a partir del año 1982 experimentó una notable caída, producto de políticas aperturistas adoptadas por las autoridades. En la actualidad solamente fabrica una sola armadora cuya producción representa un mínimo porcentual de la demanda del mercado.

II.13.6. ECUADOR

Mostró un proceso productivo creciente entre los años 1980 a 1983. Luego de un receso a partir de 1984 comenzó un sostenido avance que le permitió año tras año superar en valores absolutos índices porcentuales de crecimiento respecto a otros países de la región. En el período 1980 a 1988 el índice porcentual alcanzó el 252,50% de incremento productivo, siendo el de automóviles el más preponderante.

II.13.7 MEXICO

Es el 2º país dentro del marco de la A.L.A.D.I. en escala productiva. En los distintos niveles alcanzados entre el período 1980-1988 considerado, pueden apreciarse las incidencias de las políticas económicas en el sector automotriz. Este país ha iniciado una importante complementación industrial con EE.UU. que se ve reflejada en el notable crecimiento del sector a partir del año 1988.

II.13.8 PARAGUAY

No existen terminales o armadoras de automóviles ni de vehículos comerciales. No se han encarado políticas tendientes a obviar dicha inacción. El parque automotriz está compuesto de vehículos importados.

II.13.9. PERU

Muestra una alta tendencia recesiva a partir del año 1983 que se acentúa favorecida por la falta de políticas coherentes en la regulación del sector.

II.13.10 URUGUAY

En función de Acuerdos de Intercambio Compensado con Argentina y Brasil obtiene notables niveles productivos en 1980 y 1981. Luego la saturación del mercado y cambios en las políticas económicas hacen retroceder los niveles en promedio anuales de más del 80%. En el año 1986 produce un repunte productivo de un 90% respecto al año 1985. Este nivel lo ha mantenido hasta 1988.

II.13.11 VENEZUELA

Existe una tendencia recesiva iniciada en el año 1982.

Capítulo III

III.1 EMPRESAS TERMINALES EXISTENTES, SUS CARACTERISTICAS Y MODALIDADES DE OPERACION

III.1.1 Prácticamente la mayoría de las empresas terminales o armadoras existentes en los países que conforman la A.L.A.D.I., son filiales o licenciatarias dependientes de constructores internacionales de origen estadounidense, europeo y japonés y tienen una casi total dependencia operativa y tecnológica de las casas matrices y de las licenciatarias.

III.2 EMPRESAS TERMINALES O ARMADORAS POR PAIS

III.2.1 ARGENTINA

AUTOLATINA S.A. (Es la conformada por la fusión operativa en el país de FORD ARGENTINA S.A. Y VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A.): Fabrica productos de ambas marcas. Alta dependencia operacional de VOLKSWAGEN BRASIL. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil, Uruguay y Venezuela.

SEVEL ARGENTINA S.A. (Conformada por la fusión en el país de FIAT ARGENTINA y PEUGEOT ARGENTINA S.A.): Fabrica productos de ambas marcas. La línea FIAT comprende en su mayoría modelos primigeniamente desarrollados en Brasil. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil, Chile, Uruguay, Venezuela, Italia y Francia.

RENAULT ARGENTINA S.A. (Filial de R.N.U.R. - Francia): Fabrica modelos de la marca en la línea de automóviles y utilitarios. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Colombia, Chile, Uruguay, Venezuela y Francia.

SAAB SCANIA ARGENTINA S.A. (Filial de SAAB SCANIA - Suecia): Fabrica camiones y ómnibus de la marca con alta dependencia

operativa de la filial brasileña. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil y Suecia.

MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A. (Filial de MERCEDES BENZ-R.F.A.): Fabrica chasis con motor para camiones y ómnibus. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil y Alemania Federal.

FIAT VEHICULOS INDUSTRIALES S.A. (Filial de I.V.E.C.O. - Italia): Fabrica chasis con cabina y motor para camiones pesados).

GROSSPAL S.A.: Empresa local que sobre la base de diseños propios fabrica vehículos utilitarios y de carga livianos.

INDUSTRIAS SAL-LARI S.A.: Empresa local que sobre la base de una licencia CITROEN fabrica vehículos automóviles y utilitarios derivados de modelos de pequeño porte de dicha marca.

II.2.2. BOLIVIA

E.N.A.U.T.O.: Empresa armadora local, dependiente de la estatal C.O.F.A.D.E.N.A. Fabricó en reducidas cantidades vehículos comerciales (utilitarios y camiones) de las marcas FORD, FIAT y RENAULT. En la actualidad están prácticamente paralizadas sus actividades.

C.O.F.A.D.E.N.A.: Ente estatal interesado en desarrollar vehículos tipo pick-up y camiones con constructores internacionales que apoyen el proyecto.

III.2.3 BRASIL

FIAT AUTOMOVILES S.A. (Filial FIAT - Italia): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina, Uruguay, Venezuela e Italia.

* FORD BRASIL S.A. (Filial FORD MOTOR CO. - U.S.A.): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina, Venezuela y EE.UU.

GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA. (Filial de G.M. Co. - U.S.A.): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina, Colombia, Ecuador, Venezuela y Uruguay).

GURGEL S.A.: Empresa local. Con tecnología y diseños propios fabrica automóviles pequeños y medianos y tipo jeep.

- * VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A. (Filial de VOLKSWAGEN - R.F.A): Fabrica vehículos de la marca. Es la empresa más importante de la región. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina, México, Perú, Uruguay, Venezuela y Alemania Federal.

MERCEDES BENZ DO BRASIL S.A. (Filial MERCEDES BENZ - R.F.A.): Fabrica vehículos comerciales de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina.

SAAB SCANIA DO BRASIL (Filial de SAAB SCANIA - Suecia): Fabrica vehículos comerciales y ómnibus de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina y Suecia.

TOYOTA DO BRASIL S.A. (Filial de TOYOTA - Japón): Fabrica vehículos tipo pick-up de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Perú y Venezuela.

VOLVO DO BRASIL S.A. (Filial de VOLVO - Suecia): Fabrica vehículos comerciales de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Perú y Suecia.

- * FORD BRASIL S.A. y VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A. están fusionadas con el nombre de Autolatina de igual manera que en Argentina. Dicha fusión comprende capital accionario, producción marketing y operan así solamente en los dos países de la región y convierte a AUTOLATINA ARG. en subsidiaria de la de Brasil.

III.2.4 COLOMBIA

COLMOTORES (Filial G.M. Co. - U.S.A.): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil.

CIA. COLOMBIANA AUTOMOTRIZ (Filial FIAT - Italia): Fabrica chasis con motor y cabina. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil y Venezuela.

S.O.F.A.S.A. (Filial R.N.U.R. - Francia): Fabrica modelos de la marca (RENAULT). Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina, Colombia, Francia y Venezuela.

L.LARA/C.C.A. (Filial MAZDA - Japón): Fabrica automóviles de la marca.

III.2.5 CHILE

ASOCIACION FRANCO-CHILENA S.A.: Armadora local resultante de una fusión RENAULT-PEUGEOT que alternativamente comparten la dirección. Fabrica automóviles de ambas marcas. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina, Colombia, Francia y Venezuela.

AUTOMOTRIZ ARICA S.A. (Filial CITROEN - Francia): Producía vehículos automóviles de la marca. Paralizó su producción a partir del año 1985.

FIAT CHILE S.A. (Filial FIAT - Italia): Fabrica vehículos de la marca (automóviles). Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina, Brasil e Italia.

GENERAL MOTORS CHILE S.A. (Filial G.M. Co - U.S.A.): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil.

III.2.6. ECUADOR

A.Y.M.E.S.A. (licenciataria de SUZUKI-DATSUN-G.M.Co.). Fabrica vehículos de las marcas. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil y Venezuela.

MARESA (Licenciataria MITSUBISHI-TOYOTA-MAZDA-FORD y FIAT): Fabrica vehículos de las marcas. Tiene Programas de Intercambio

Compensado con Venezuela y Brasil.

OMNIBUS B.B.: Empresa local. Con licencias FORD, SUZUKI y G.M. Co. ensambla vehículos de las marcas. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil.

III.2.7. MEXICO

CHRYSLER DE MEXICO S.A. (Filial CHRYSLER - U.S.A.). Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con EE.UU.

DIESEL NACIONAL S.A.: Empresa local. Con tecnología propia fabrica camiones livianos y pesados en reducida cantidad.

FABRICA DE AUTOTRANSPORTES MEXICANA S.A.C.V.: Empresa local fabricante de camiones semipesados y pesados, con tecnología propia.

FORD MOTOR CO. S.A.C.V. (Filial de FORD MOTOR Co. - U.S.A.): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con EE.UU.

GENERAL MOTORS DE MEXICO (Filial G.M. Co. - U.S.A.): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con EE.UU.

KENWORTH MEXICANA S.A.C.V.: Empresa local. Con tecnología propia fabrica camiones semipesado en reducida cantidad.

NISSAN MEXICANA S.A.C.V. (Filial NISSAN - Japón): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Perú.

VOLKSWAGEN DE MEXICO S.A.C.V. (Filial VOLKSWAGEN - R.F.A.): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil, Perú y Alemania Federal.

III.2.8. PARAGUAY

No existen ensambladoras automotrices en este país.

III.2.9 PERU

NISSAN MOTOR (Filial NISSAN - Japón): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con México.

TOYOTA: (Filial TOYOTA - Japón): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Venezuela.

MOTOR PERU (Filial VOLKSWAGEN - R.F.A.): Fabrica vehículos de la marca. Alta dependencia operativa de la filial brasileña. Tiene programas de Intercambio Compensado con Brasil.

VOLVO DE PERU (Filial VOLVO - Suecia): Fabrica camiones de la marca. Alta dependencia operativa de la filial VOLVO brasileña. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil.

CIA. INVERSIONES CAMENA S.A.: Empresa local. Con licencia MITSUBISHI fabrica vehículos de la marca en la línea de camiones y ómnibus.

III.2.10 URUGUAY

NORDEX S.A.: Empresa local. Bajo licencias RENAULT, PEUGEOT y CITROEN fabrica modelos de esas marcas. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina, Brasil y Francia.

UVERAL S.A.: Empresa local. Con licencia G.M. Co. - U.S.A. fabrica modelos GENERAL MOTOR. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil.

AYAX S.A.: Empresa local. Fabrica con licencias SUZUKI y TOYOTA - Japón modelos de las marcas.

CAMUR S.A.: Empresa local. Con licencia B.M.W. - R.F.A. fabrica modelos de la marca y también vehículos con licencias SEAT y EBRO - España.

LESTIDO S.A.: Empresa local. Licenciataria VOLKSWAGEN - R.F.A. Con alta dependencia de la filial VOLKSWAGEN BRASIL fabrica modelos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil.

SEVEL URUGUAYA S.A. (Filial de SEVEL - Argentina): Fabrica modelos marca FIAT y Peugeot. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina, Brasil y Francia.

III.2.11 VENEZUELA

C.A. TOCARS (Filial TOYOTA - Japón): Fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Perú.

C.I.F. DIV. INDUSTRIAL AUTOMOTRIZ S.A.: Empresa local. Con licencia FORD MOTOR Co. fabrica vehículos de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con EE.UU.

CIA. VENEZOLANA DE PRODUCCION RENAULT (Filial R.N.U.R. - Francia): Fabrica vehículos marca RENAULT. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina, Colombia y Francia.

PEGASO VENEZUELA: Empresa local. Con licencia PEGASO - España fabrica camiones de la marca.

ENSAMBLAJE DE CARROCERIAS VALENCIA S.A. (EN.CA.VA): Licenciataria IZUZU - Japón. Fabrica camiones y ómnibus de la marca. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Ecuador.

EBRO VENEZOLANA C.A.: Con licencia EBRO ESPAÑA fabrica camiones de la marca.

FIAT AUTOMOVILES VENEZUELA C.A. (Filial FIAT - Italia): Fabrica

vehículos de la marca. Alta dependencia operativa de la filial FIAT brasileña. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina, Brasil y Colombia.

FABRICA INDUSTRIAL AUTOMOTORES VENEZUELA C.A.: Empresa local. Con licencia FIAT IVECO - Italia, fabrica camiones FIAT.

FORD MOTOR DE VENEZUELA (Filial de FORD MOTOR Co. - U.S.A.): Fabrica vehículos de la marca. Dependencia operativa de la filial FORD brasileña. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Argentina y Brasil.

GENERAL MOTORS DE VENEZUELA C.A. (Filial de G.M. Co. - U.S.A.): Fabrica vehículos de la marca. Dependencia operativa de la filial G.M. Co. de Brasil. Tiene Programas de Intercambio Compensado con Brasil y Perú.

JEEP DE VENEZUELA S.A.: Empresa local. Bajo licencia A.M.Co. - U.S.A. fabrica vehículos de la línea.

MACK DE VENEZUELA C.A.: Empresa local. Con licencia MACK TRUCK'S - U.S.A. fabrica camiones de la marca.

GRAFICA Nº 1:

En siguiente página(20/1) se muestran las terminales y armadoras de cada país de la región y los tipos de vehículos que fabrican.

GRAFICA N° 1

| | ARGENTINA | BOLIVIA | BRASIL | COLOMBIA | CHILE | ECUADOR | MEXICO | PARAGUAY | PERU | URUGUAY | VENEZUELA |
|-------------------|-----------|---------|--------|----------|-------|---------|--------|----------|------|---------|-----------|
| AUTOLATINA S.A. | + | | + | | | | | | | | |
| SEVEL S.A. | + | | | | | | | | | + | |
| RENAULT ARGENTINA | + | | | | | | | | | | |
| SAAB SCANIA | * | | * | | | | | * | | | |
| MERCEDES BENZ | * | | * | | | | | | | | |
| FIAT VEH. IND. | * | | | | | | | | | | |
| FIAT AUTOMOV. | | | + | | + | | | | | | + |
| GROSSPAL | * | | | | | | | | | | |
| IND. SAL-LARI | + | | | | | | | | | | |
| ENAUTO | | * | | | | | | | | | |
| GRAL. MOTORS | | | + | | * | | + | | | | + |
| GURGEL | | | + | | | | | | | | |
| TOYOTA | | | * | | | | | + | | | |
| VOLVO | | | * | | | | | * | | | |
| COLMOTORES | | | | + | | | | | | | |
| CIA. COLOMB. AUT. | | | | * | | | | | | | |
| SOFASA | | | | + | | | | | | | |
| L. LARA | | | | + | | | | | | | |
| ASOC. FCO. CHIL. | | | | | + | | | | | | |
| AYMESA | | | | | | | + | | | | |
| MARESA | | | | | | | + | | | | |
| OMNIBUS S.A. | | | | | | | * | | | | |
| CHRYSLER | | | | | | | + | | | | |
| DIESEL NAC. | | | | | | | * | | | | |
| FAB. AUT. NAC. | | | | | | | * | | | | |
| FORD MOTOR | | | | | | | + | | | | + |
| KENWORTH | | | | | | | * | | | | * |
| NISSAN | | | | | | | * | + | | | |
| VOLKSWAGEN | | | | | | | + | | | | |
| MOTOR PERU | | | | | | | | + | | | |
| CAMENA | | | | | | | | * | | | |
| NORDEX | | | | | | | | | | + | |
| UVERAL | | | | | | | | | | + | |
| AYAX | | | | | | | | | | + | |
| CAMUR | | | | | | | | | | + | |
| LESTIDO | | | | | | | | | | + | |
| C.A. TOCARS | | | | | | | | | | | + |
| C.I.F. | | | | | | | | | | | * |
| CIA. VEN. RENAULT | | | | | | | | | | | + |
| PEGASO | | | | | | | | | | | * |
| EN.CA.VA. | | | | | | | | | | | * |
| EBRO | | | | | | | | | | | * |
| FAB. IND. AUTOM. | | | | | | | | | | | * |
| JEEP VENEZ. | | | | | | | | | | | + |
| MACK TRUCK | | | | | | | | | | | * |

+ Fabrican automóviles * Fabrican vehículos comerciales

Capítulo IV

IV.1 INTEGRACION NACIONAL Y REGIONAL DE LOS VEHICULOS

IV.1.1. ARGENTINA

IV.1.1.1 **Automóviles:** Máximo del 20% de contenido importado en todos los modelos. El 6% de ello es liberado de aranceles cuando los componentes provienen de Programas de Intercambio Compensado con países de la A.L.A.D.I.

IV.1.1.2 **Vehículos comerciales:** Hasta 1.500 kg de carga un máximo del 26% de contenido importado y de 1.501 kg de carga en adelante hasta un máximo del 42%.

IV.1.2 BOLIVIA

IV.1.2.1 No existe un Régimen Automotriz que establezca porcentuales de integración de los vehículos.

IV.1.3. BRASIL

IV.1.3.1 **Automóviles:** Un contenido importado máximo del 10% en todos los modelos. El 5% de ello es liberado de aranceles cuando los componentes provienen de Programas de Intercambio Compensado con países de la A.L.A.D.I.

IV.1.3.2 **Vehículos comerciales:** Chasis con o sin cabina hasta un máximo del 22% de contenido importado. Para ómnibus hasta un 18% como máximo.

IV.1.4. COLOMBIA

IV.1.4.1 **Automóviles:** Máximo del 40% de contenido importado promedio en todos los modelos. Un porcentual variable de ello es liberado de aranceles cuando los componentes provienen de Programas de Intercambio Compensado con países de la A.L.A.D.I.

IV.1.4.2 Vehículos comerciales: Máximo del 52% de contenido importado promedio entre todos los modelos.

IV.1.5 CHILE

IV.1.5.1. Automóviles: Máximo del 87% de contenido importado promedio para todos los modelos. Rige una deducción arancelaria variable para importaciones de componentes cuando ellos provienen de Programas de Intercambio Compensado con países de la A.L.A.D.I.

IV.1.5.2. Vehículos comerciales: No hay establecidos máximos porcentuales de contenido importado.

IV.1.6 ECUADOR

IV.1.6.1. Automóviles: Máximo del 67% de contenido importado promedio para todos los modelos. Existe una deducción arancelaria variable para importaciones de componentes cuando ellos provienen de Programas de Intercambio Compensado con países de la A.L.A.D.I.

IV.1.6.2 Vehículos comerciales: Máximo del 68% promedio de contenido importado para todos los modelos.

IV.1.7 MEXICO

IV.1.7.1 Automóviles: Máximo del 50% de contenido importado para todos los modelos. Existe deducción arancelaria variable para importación de componentes cuando ellos provienen de Programas de Intercambio Compensado con países de la A.L.A.D.I.

IV.1.7.2. Vehículos comerciales: Máximo del 25% de contenido importado para todos los modelos.

IV.1.8. PARAGUAY

(Este país no posee industria ensambladora)

IV.1.9. PERU

IV.1.9.1 Automóviles: Máximo 65% de contenido importado para todos los modelos. Existe deducción arancelaria variable para importación de componentes cuando ellos provienen de Programas de Intercambio Compensado con países de la A.L.A.D.I.

IV.1.9.2. Vehículos comerciales: Un máximo del 68% de contenido importado para ómnibus y camiones pesados.

IV.1.10 URUGUAY

IV.1.10.1 Automóviles: Máximo del 75% de contenido importado para todos los modelos. Existe deducción arancelaria variable para importación de componentes cuando ellos provienen de Programas de Intercambio Compensado con países de la A.L.A.D.I.

IV.1.10.2 Vehículos comerciales: Máximo del 80% de contenido importado para todos los modelos.

IV.1.11 VENEZUELA

IV.1.11.1 Automóviles: Máximo del 60% promedio de contenido importado para todos los modelos. Existe deducción arancelaria variable para importación de componentes cuando ellos provienen de Programas de Intercambio Compensado con países de la A.L.A.D.I.

IV.1.11.2 Vehículos comerciales: Máximo del 60% promedio de contenido importado para todos los modelos.

IV.1.12 RESUMEN

IV.1.12.1 En Latinoamérica se generaron tres niveles de desarrollo en la industria automotriz: La integración total, la integración dada por estampado de carrocerías y el ensamblaje con baja integración local. Analizando la situación en cada uno

de los países integrantes de la A.L.A.D.I. se obtienen las siguientes referencias:

- IV.1.12.2** **Argentina:** Régimen Automotriz regulatorio para el sector que por intermedio de altos requisitos de integración local y de tarifas aduaneras restringen la importación de autopartes. Los modelos de más venta tienen una alta integración local, hecho inducido por las terminales para posibilitar la introducción de nuevos modelos con menor integración local y mayor composición de piezas importadas con bajos aranceles. Se está estudiando un nuevo Régimen que reemplazará al actual cuyo vencimiento opera a fines de 1990.
- IV.1.12.3** **Bolivia:** No tiene disposiciones regulatorias para el sector automotriz sobre contenido importado.
- IV.1.12.4** **Brasil:** Por medio de un régimen automotriz regulatorio del sector, propiciante de una alta integración local (un 95%), mantiene cerrado su mercado interno a las importaciones. Las exportaciones promovidas con exigencias de intercambio compensado no han obtenido modificaciones substanciales de la política proteccionista. El mercado brasileño es lo suficientemente grande como para alcanzar economías de escala en los principales productos automotrices y por ello es improbable que modifique las políticas que viene aplicando sobre el sector.
- IV.1.12.5** **Colombia:** El Régimen Automotriz es substancialmente menos exigente que el argentino y el brasileño respecto a los porcentuales exigibles de integración local. Cierre de importaciones motivado por problemas económicos sólo incrementaron la integración local de una categoría de vehículos con detrimento de las otras. Sus ensambladoras sólo utilizan una reducida integración de componentes locales.
- IV.1.12.6** **Chile:** En 1974 modificó el Régimen Automotriz permitiendo la apertura del mercado acompañada de una reducción tarifaria y la del porcentaje de integración local obligatoria, acción que eliminó la mayor parte de su base productiva local. El

mercado se vio inundado con las importaciones. Las ensambladoras locales sólo producen un pequeño porcentaje de la demanda del mercado.

- IV.1.12.7 Ecuador:** Su Régimen Automotriz exige a las armadoras integrar porcentajes de componentes locales. Estas exigencias son más que modestas teniendo asimismo habida cuenta del escaso desarrollo del sector autopartista local. En la actualidad no existe una política regulatoria y el gobierno declaró "no prioritaria" la actividad del sector.
- IV.1.12.8 México:** Modificó su política automotriz pasando de un sistema cerrado a uno abierto para promover exportaciones del sector. Asume una política de integración gradual con EE.UU. sobre la base de porcentajes de integración local reducidos y sujetos a la performance de las exportaciones. La tendencia actualmente se incrementó y hay asimismo una reducción de tarifas aduaneras en el intercambio con EE.UU.
- IV.1.12.9 Paraguay:** No existen ensambladoras automotrices.
- IV.1.12.10 Perú:** El Régimen Automotriz explicita la obligatoriedad de porcentajes graduales de integración local. Dicha integración en la práctica es muy baja por la falta de funcionamiento de los sistemas de control y desarrollos estipulados por el Régimen. Hay tendencia a permitir, en condiciones específicas y con rebajas tributarias, la importación de componentes.
- IV.1.12.11 Uruguay:** Tiene un Régimen Automotriz que flexibiliza cada vez más la obligatoriedad de integrar componentes locales. Las distintas ensambladoras inmersas en una activísima competencia de captación del mercado interno y la problemática económica hacen muy improbable una integración local relevante.
- IV.1.12.12 Venezuela:** El Régimen Automotriz regulatorio incluye a la industria autopartista y fija reglas respecto a la compra del producto local por parte de las ensambladoras a los efectos de cumplimentar el porcentual de integración local. Las varia-

bles económicas han tenido incidencia en la política de sustitución de importaciones, gravitando en la cumplimentación de la integración local en una curiosa similitud con lo ocurrido en Colombia. Un modelo de vehículo donde se realiza una integración local alta en detrimento de los otros con un descenso del consumo local.

V.1 POLITICAS DE LAS TERMINALES CON RELACION AL INTERCAMBIO DE COMPONENTES

V.1.1. ARGENTINA: Actualmente el balance comercial del sector automotriz tiene un saldo negativo debido a la importación de autopartes desde todas partes del mundo, destacándose por orden de importancia las de siguientes orígenes: Brasil, Francia, EE.UU., Italia, Alemania Federal, Otros. Las exportaciones de autopartes estuvieron centradas en las de los operativos de las terminales en función de Programas de Intercambio Compensado más unas pocas autopartes competitivas en el mercado de repuestos. Los destinos de estas exportaciones fueron: Brasil (32,6%), EE.UU. (17,6%), Chile (8,8%), Venezuela (5%), Uruguay (6%), Francia (4,4%) y Otros (25,6%).

Los planes de las terminales buscan un significativo incremento en la exportación de componentes pesados desde Argentina con la importación de estampados y otros componentes desde Brasil. Las exportaciones de vehículos son pequeñas y principalmente hacia países de América Latina por preferencias arancelarias entre los países de la A.L.A.D.I.

Se debe mantener la producción en Argentina pero sólo la producción más competitiva será fomentada si se vincula el intercambio compensado con una reducción de integración local. No debería haber aranceles y/o impuestos aduaneros sobre importaciones de intercambio compensado

V.1.2. BOLIVIA: No posee una industria automotriz que pueda ser considerada a los efectos.

V.1.3. BRASIL: Unicamente a través de Programas de Intercambio Compensado con filiales de la misma marca establecidas en otros países de la región existen intercambios de componentes donde predominan notoriamente las exportaciones brasileñas, casos Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela. Hay una mayor reciprocidad respecto a los programas con EE.UU., Argentina, Alemania Federal e Italia. Luego de una política de substitución de importaciones en los años 60, pasó en el 70 a una promoción

de exportaciones con subsidios (BEFIEX), pero conservando cerrado su amplio mercado local. Aunque los subsidios están siendo reducidos mantiene buena parte de la protección. Es improbable que modifique su política proteccionista en el mediano plazo, aunque mantiene conversaciones con Argentina para un proceso de complementación en el sector.

V.1.4. COLOMBIA: Sus ensambladoras producen con un alto contenido de componentes importados desde EE.UU., Brasil, Japón, Argentina, Francia, Italia y aunque sea partidaria de una política de substitución de importación y mantenga Programas de Intercambio Compensado, las importaciones superan notoriamente a las exportaciones y no tiene industria desarrollada de manera tal como para equilibrar la diferencia. Además ello traería como consecuencia costos adicionales a los productos que la actual demanda del mercado no asimilaría.

V.1.5 CHILE: La mayor parte de la base productiva local ha sido prácticamente eliminada. El mercado se ve colmado con las importaciones. Las ensambladoras locales (quedaron 2 en la actualidad) sólo fabrican un pequeño porcentual de la demanda y dichos vehículos sólo contienen un ínfimo porcentaje de integración local. Además de vehículos en formas de CKD, SKD'S y BUILD-UP, importan componentes que integrados a conjuntos como las cajas de velocidad se exportan a países de la región en función de Programas de Intercambio Compensado. Se espera que el nuevo gobierno que asumirá en 1990, modifique la legislación que regule el sector automotriz buscando mayor equilibrio entre importaciones y exportaciones.

V.1.6 ECUADOR: Sus ensambladoras dependen en alto grado de material importado y ello, además de los niveles de integración de los capitales, determinaría que la industria automotriz en este país, salvo los acuerdos de complementación que se faciliten dentro de la región entre los operadores de cada país, no pueda gravitar en los Programas de Intercambio Compensado que se establezcan con otros países de la región.

- V.1.7** **MEXICO:** Comienza en 1980 un proceso de integración gradual con los EE.UU. en el sector automotriz en función de porcentajes de integración local reducidos sujetos a la performance de las exportaciones. Se prevé en un futuro cercano, nuevas reducciones de los porcentajes de integración local como asimismo de las tarifas aduaneras en el intercambio. Se acentúa el desarrollo de las ensambladoras de capitales extranjeros, especialmente de los capitales estadounidenses, país al que México destina la casi totalidad de las exportaciones de vehículos y motores. Un nuevo Régimen Automotriz más flexible permite aumentar la integración de componentes importados sobre la base de una compensación de los mismos con una relación de 1:1 en el balance neto de divisas.
- V.1.8** **PARAGUAY:** No existen terminales o ensambladoras en este país.
- V.1.9** **PERU:** Su actual Régimen Automotriz propicia, entre otras regulaciones, la disminución de la dependencia externa de los productos automotrices. A la fecha sólo se ha logrado una integración local de un promedio del 33% para automóviles y vehículos comerciales. Las terminales o ensambladoras son dependientes en alto grado de componentes importados y la composición del capital accionario las hace dependientes de empresas automotrices internacionales que en definitiva fijan las políticas productivas de sus filiales. El gobierno peruano propicia convenios bilaterales o multilaterales de Programas de Intercambio Compensado.
- V.1.10** **URUGUAY:** Un flexible Régimen Automotriz condicionado por una casi inexistente industria de autopartes permite que las ensambladoras locales incorporen a sus productos más del 75% de contenido importado. La dependencia de las licenciatarias gravita asimismo en las formulaciones sobre la integración de los modelos que, día a día, y por influencia asimismo de los problemas económicos, aunados a la diversidad de marcas y modelos existentes, van haciendo menor la integración local. La industria armadora uruguaya tiene una total dependencia tecnológica y decisoria de sus licenciatarios argentinos

y brasileños.

V.1.11

VENEZUELA: El Régimen Automotriz regulatorio de la actividad a través de una complicada formulación de variables precisa los requisitos para la integración local de componentes. Evidentemente pocas empresas autopartistas pueden cumplir con las estipulaciones requeridas para que sus productos sean considerados como de integración obligatoria, razón por la cual los vehículos tienen un porcentual del 60% de integración importada por las armadoras. Por otro lado la problemática económica y sus efectos en el sector han llevado al mismo a encarar con mucha decisión el camino de la exportación, lo que promoverá un cambio substancial a las líneas de producción, el comportamiento de los precios y, sobre todo, la calidad del producto que se ofrezca y la competitividad del mismo. Habrá que realizar un replanteo del sector para armonizar los vectores que contribuyan a posibilitar dicha acción.

VI.1 FUENTES DE APROVISIONAMIENTO NACIONALES, REGIONALES Y EXTRA-REGIONALES

VI.1.1. FUENTES NACIONALES

Tres países de la A.L.A.D.I. han desarrollado una industria automotriz relevante. Por orden de importancia ellos son: Brasil, México y Argentina. Esto significa que los vehículos fabricados en dichos países comportan un elevado grado de integración local como también la tienen las autopartes en ellos fabricadas. En dichos países, en líneas generales, las terminales integran sus vehículos en un 40% promedio, otro 40% proviene de compras a empresas autopartistas locales. A su vez, los componentes fabricados por estos autopartistas están integrados en un 80% promedio por materias primas e insumos producidos en dichos países.

A continuación vienen Venezuela, Colombia, Chile, y Uruguay, donde las integraciones locales de las ensambladoras son muy bajas, como son bajas las de las autopartes locales que compran las terminales para la integración nacional. Otros países regionales como Ecuador y Perú se sitúan en un tercer nivel en cuanto se relaciona con las integraciones de componentes de fuentes locales y en el resto los aprovisionamientos locales, sea de las ensambladoras o de las empresas autopartistas, son irrelevantes.

VI.1.2. FUENTES REGIONALES

Los Programas de Intercambio Compensado son los mecanismos a través de los cuales se produce el intercambio de componentes automotrices entre los países de la región en el marco de la A.L.A.D.I. En su momento el denominado Acuerdo de Cartagena o Pacto Andino fue el que intentó motorizar los intercambios regionales del sector automotriz entre algunos países de la región (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela).

En la actualidad en la práctica el Pacto Andino es inoperante. Brasil es el país que dentro de los Programas de Intercambio Compensado es el mayor proveedor de los países de la región de componentes automotrices integrados en CKD'S o SKD'S, o autopartes para los mercados de reposición. Lo siguen Argentina y Venezuela en menores escalas respecto a Brasil y entre ellos. El resto de los países de la región prácticamente es receptor de los nombrados.

VI.1.3 FUENTES EXTRA-REGIONALES

El principal proveedor de la región es EE.UU. como extrazonal. Le siguen Alemania Federal, Japón, Francia e Italia en componentes para primer montaje y mercado de reposición, aunque en estos últimos participan en escala reducida países europeos, asiáticos y del medio oriente.

VII.1 CONVENIOS DE INTERCAMBIO EXISTENTES DENTRO DE LA REGION Y CON TERCEROS. CARACTERISTICAS Y RESULTADOS. POLITICAS EMPRESARIALES

VII.1.1 INTERCAMBIO COMPENSADO: Es otra modalidad que figura en algunos regímenes para la industria de automotores. Actualmente es el mecanismo operativo utilizado por la mayoría de los países de la región. Prácticamente los beneficiarios son las industrias terminales o armadoras que pueden, con este sistema, manejar discrecionalmente sus proveedores y asimismo incluir en las exportaciones autopartes de su propia fabricación.

No se aplica el criterio previsto de 3 a 1 como relación entre exportaciones e importaciones. Este aspecto del régimen es de difícil control e inoperante.

Sería equitativo y ampliaría las posibilidades del sistema que la industria de autopartes esté comprendida, se aplique la relación 3:1 y que los programas sean concertados apuntando en primer lugar a reemplazar lo que se importa de terceros países por no producirse en el país y que en todos los casos el intercambio debería ser efectuado en base a autopartes de similar tecnología.

Las terminales opinan que el sistema es neutro en materia de divisas y positivo en cuanto a la escala de producción por lo que no deberían ser reducidos los porcentajes actuales con la única ampliación necesaria para posibilitar el intercambio desgravado con cualquier país del mundo. Las empresas autopartistas señalan que el régimen de intercambio compensado, administrado en todos los aspectos por las empresas terminales, únicamente ha generado una mayor importación de autopartes que son compensadas con valores de difícil verificación que implican exportaciones de las mismas terminales. El objetivo del régimen es impulsar el logro de economías de escala para la producción nacional y de esa manera queda desvirtuado al tornarse en un intercambio comercial pero no industrial. También es interés del sector autopartista contar con sus

propios programas de intercambio.

VII.1.2 PREFERENCIA ARANCELARIA (P.A.R.): Por intermedio de este mecanismo los países de la región se otorgan preferencias arancelarias. A través del mismo, algunos de ellos comercializan autocomponentes.

VII.1.3. ACUERDOS DE ALCANCE REGIONAL (A.A.R.): En estos acuerdos participan la totalidad de los países miembros, siendo la P.A.R. un mecanismo particular de los A.A.R. A través de este mecanismo negocian sus productos los países de menor desarrollo económico relativo a los cuales se conceden sin reciprocidad la eliminación total de gravámenes aduaneros y demás restricciones por parte de los países miembros.

VII.1.4. MECANISMOS DE CARACTER BI O PLURILATERAL: Dentro de estos mecanismos no participan todos los países de la región ya que rigen exclusivamente para aquéllos que los suscriben y para los que se adhieren, ej.: Pacto Andino, C.A.U.C.E (Convenio Argentino-Uruguayo de Cooperación Económica), Protocolo 21 (Argentina, Brasil, Uruguay).

VII.1.5. El Tratado de Montevideo en su Artículo 27 prevé la posibilidad de suscribir Acuerdos de Alcance Parcial con otros países en desarrollo, Areas de Integración fuera de América Latina, aunque hasta el momento no se haya concretado acuerdo alguno.

La Resolución 2 del Consejo de Ministros de A.L.A.D.I. definió, entre otras, como formas de Acuerdo de Alcance Parcial, los Acuerdos Comerciales (A.A.P.C.) que tienen como finalidad exclusiva la promoción del intercambio y los Acuerdos de Complementación Económica (A.A.P.C.E.) cuyo objetivo es promover el máximo aprovechamiento de los factores productivos.

VII.1.6 PROTOCOLO 21: Convenio Argentino-Brasileño para negociaciones comerciales entre el sector automotor de ambos países. En la instrumentación del mecanismo operativo que deba aplicarse para la administración de las operaciones es donde deberán

conjugarse los intereses y las políticas del sector terminal y del de autocomponentes. La concreción de un acuerdo por el nivel e influencia de las industrias de ambos países sería de fundamental importancia en la orientación de acuerdos complementarios con los otros países de la región.

GRAFICA Nº 2. Muestra los países de la región que tienen entre sí Programas de Intercambio Compensado y/o Acuerdos de Alcance Parcial para el sector automotriz.

| | | | | | | | | | | | |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VENEZUELA | X | | X | X | X | X | X | | X | | |
| URUGUAY | X | | X | | X | | X | X | | | |
| PERU | | | X | | | | X | | | | X |
| PARAGUAY | X | X | X | | X | | X | | | X | |
| MEXICO | X | | X | | X | | | X | X | | X |
| ECUADOR | | | X | | | | | | | | X |
| CHILE | X | | X | | | | | | | | |
| COLOMBIA | X | | X | | | | | | | | X |
| BRASIL | X | X | | X | X | X | X | X | X | X | X |
| BOLIVIA | X | | X | | | | | | | | |
| ARGENTINA | | | X | X | X | | X | X | | X | X |

| |
|-----------|
| ARGENTINA |
| BOLIVIA |
| BRASIL |
| COLOMBIA |
| CHILE |
| ECUADOR |
| MEXICO |
| PARAGUAY |
| PERU |
| URUGUAY |
| VENEZUELA |

GRAFICA N° 3

ACUERDOS DE ALCANCE PARCIAL EN LOS CUALES SE INCLUYEN PREFERENCIAS EN AUTOPARTES

| PAIS OTORGANTE | PAIS RECEPTOR DE LAS PREFERENCIAS | | | | | | | | | | |
|----------------|-----------------------------------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | ARGENTINA | BOLIVIA | BRASIL | COLOMBIA | CHILE | ECUADOR | MEXICO | PARAGUAY | PERU | URUGUAY | VENEZUELA |
| ARGENTINA | | APP.C 19 | APP.R 1 | APP.DE 11 | APP.R 26 | APP.CE 6 | APP.R 26 | APP.CE 1 | APP.DE 10 | | |
| | | | APP.DE 7 | | | APP.C 24 | | APP.R 26 | | | |
| BOLIVIA | APP.R 2 | | | | | | | | | | |
| BRASIL | APP.R 1 | | | APP.R 10 | APP.R 3 | APP.R 9 | APP.R 34 | APP.R 12 | APP.CE 2 | APP.R 13 | |
| | APP.C 19 | | | | | | | | APP.R 35 | | |
| | APP.DE 7 | | | | | | | | | | |
| COLOMBIA | | | | | | | | | | | |
| | | | | | APP.R 14 | | | | | | |
| CHILE | APP.R 26 | | APP.R 3 | APP.R 14 | APP.R 15 | APP.R 37 | APP.R 26 | APP.R 28 | APP.R 26 | APP.R 15 | |
| ECUADOR | | | | | | | | | APP.CE 4 | | |
| MEXICO | APP.CE 6 | | APP.R 9 | | APP.R 37 | | APP.R 38 | | | APP.R 30 | |
| | APP.C 24 | | | | | | | | | | |
| PARAGUAY | APP.R 26 | APP.R 17 | APP.R 34 | | APP.R 26 | APP.R 38 | | | | | |
| | APP.CE 13 | | | | | | | | APP.R 26 | | |
| PERU | | | | | | | | | | | |
| URUGUAY | APP.CE 1 | | APP.CE 2 | | APP.R 26 | APP.CE 5 | APP.R 26 | | | | |
| | APP.R 26 | | APP.R 35 | | | | | | | | |
| VENEZUELA | APP.CE 10 | | APP.R 13 | | APP.R 16 | | | | | APP.R 30 | |

Capítulo VIII

VIII.1 INDUSTRIAS DE AUTOPARTES EXISTENTES EN LA REGION

Cuadro VIII.1.1.

| <u>PAIS</u> | | <u>ESTABLECIMIENTOS</u> | <u>PERSONAL OCUPADO</u> |
|-------------|-----------------|-------------------------|-------------------------|
| ARGENTINA | | 650 | 26.000 |
| BOLIVIA | | 12 (1) | 450 |
| BRASIL | | | 260.800 |
| COLOMBIA | 48 (A.COL.F.A.) | 1.425 (1) | 88.400 |
| CHILE | | 15 | |
| ECUADOR | | 42 | 1.400 |
| MEXICO | 40 (I.N.D.A.) | 24 (A.R.I.D.R.A.) | |
| PARAGUAY | | N/D | N/D |
| PERU | | 120 | 4.000 |
| URUGUAY | | | |
| VENEZUELA | 120 (FA.VEN.PA) | 420 (1) | 16.000 |

(1) Además de autopartes producen otros productos metalmecánicos.

Capítulo IX

IX.1 CARACTERISTICAS DE LAS EMPRESAS. TECNOLOGIA SEGUN EL ORIGEN DE LOS CAPITALES

IX.1.1. ARGENTINA

Las empresas terminales en su casi totalidad son filiales de constructores internacionales de origen estadounidense (FORD MOTOR Co.) y europeo (FIAT, PEUGEOT, RENAULT, VOLKSWAGEN) en el rubro automóviles. En el de vehículos comerciales también se manifiesta la dependencia tecnológica. Las tecnologías proceden de EE.UU., Francia, Italia, Alemania Federal y Suecia. Las cuatro principales terminales de automóviles y las dos principales terminales de camiones medianos y pesados proveen una variedad de vehículos muy completa a pesar de que un cierto número de modelos particulares son bastante antiguos aunque todavía tienen éxito. Las casas matrices han discontinuado la fabricación de muchos de esos modelos. Algunos de ellos fueron lanzados al mercado hace más de 20 años. En los años recientes las empresas terminales se inclinaron a fabricar vehículos pequeños en detrimento de los medianos y grandes. El costo de producir un auto en Argentina es considerablemente superior al costo internacional (alto costo de algunas autopartes y materiales). El mercado argentino no es lo suficientemente grande como para alcanzar economías de escala en la fabricación. Aun así las principales funciones terminales (ensamblaje, estampado, maquinado del motor) son competitivas con Europa y sólo marginalmente superiores a las de Brasil a pesar de su mayor escala. Argentina está en desventaja en calidad respecto al mundo y en nivel semejante a Brasil, aunque ninguno de ellos alcanza los niveles mundiales. Los vehículos son generalmente de tecnología más antigua que los vehículos de nivel mundial, tanto en producto como en proceso. El atraso tecnológico, el cualitativo y el costo industrial respecto de los niveles mundiales limita el afianzamiento del mercado interno y el crecimiento de sus exportaciones.

La industria de autocomponentes es básicamente de carácter oligopólico. Un 10% de las empresas suman el 65% de la producción argentina de autocomponentes, un 5% fabrica el 40%. El mayor número de autopartistas son pequeños y trabajan con tecnologías intensivas en mano de obra. Aquellos que exportan operan con buenos factores de utilización de capacidad. Los que no lo hacen tienen altos porcentajes de capacidad ociosa. La mayoría de las empresas importantes y que exportan están vinculadas a proveedores mundiales de tecnología. Las grandes empresas surgieron por diversificación horizontal en diferentes productos para incrementar las ventas. Entre 1980 a 1988 el número de empresas se redujo de 1600 a 650. Generalmente las empresas son pequeñas y tienen un gran exceso de capacidad. Están limitadas para incursionar en el mercado exterior por la antigua tecnología de componentes prevaleciente en el país. Aun así pueden producir algunas autopartes en forma competitiva, principalmente para el mercado de reposición. Los altos precios domésticos de diversas materias primas encarecen el costo de las autopartes. No se produce en condiciones que permitan alcanzar economías de escala en las principales autopartes. La inserción de la industria de autopartes en los programas de intercambio compensado mejorará su competitividad.

IX.1.2. BOLIVIA

La única armadora prácticamente dejó de operar en 1985. Más del 90% de su capital era participación nacional. Ensambló vehículos comerciales sobre la base de licencias tecnológicas de FORD, FIAT y RENAULT. No hay datos disponibles sobre la calidad y el rendimiento de los vehículos.

El significado del sector de autocomponentes en la industria metalmeccánica es muy reducido. La mayoría de las empresas que lo conforman son pequeñas y tienen un limitado número de producciones. La infraestructura de apoyo es muy deficiente. El tamaño de las empresas bolivianas se señala como pequeñas y medianas. La organización de la producción es realizada sin el concurso técnico necesario. Sólo tres de ellas tienen

licencias del exterior (baterías, filtros de aire y aceite y componentes de frenos). En la actualidad las empresas autopartistas si no están paralizadas están trabajando al 30% de su capacidad. Son empresas de tipo familiar y sus capitales son nacionales. El grado de integración local de las autopartes varía desde un 20% al 70% en el caso de las baterías. Faltan referencias cualitativas sobre los autocomponentes fabricados en Bolivia.

IX.1.3

BRASIL

Casi la totalidad de las empresas terminales son filiales de constructores internacionales de origen estadounidense (FORD, GENERAL MOTORS) y europeo (VOLKSWAGEN, FIAT) en el rubro automóviles. En el de vehículos comerciales la dependencia tecnológica es de origen estadounidense (FORD, GENERAL MOTORS), europeo (VOLKSWAGEN, MERCEDES BENZ, SAAB SCANIA, FIAT, VOLVO) y japonés (TOYOTA).

Las terminales de automóviles producen una amplia gama de vehículos para el mercado local y exterior (Brasil es el principal exportador de la región). La producción anual es de 1.000.000 de unidades de las cuales exporta 250.000. Los diferentes modelos fabricados son en general antiguos, muchos de ellos discontinuados por las casas matrices. El costo local y la calidad están considerados alto y bajo respectivamente en relación al nivel mundial. El promedio de edad de los vehículos es de 9 años. El exceso de capacidad y el empeoramiento de la situación de su industria automotriz hacen que para consolidar un mercado exportador recurra a prácticas comerciales consideradas como "dumping" por terceros países. En general las empresas terminales han sido instaladas no sólo teniendo en cuenta condiciones tecnológicas y comerciales sino también la posición relativa en cuanto a las disponibilidades de otros factores de producción. Ello ha posibilitado hasta el momento una adecuada economía de escala relacionada con sus tamaños. Las empresas terminales brasileñas por imperio del régimen automotriz establecido operan dentro del criterio de la mayor horizontalidad en busca de racionalidad en los

costos de fabricación pero en la actualidad algunas de ellas que tienen decisión operativa sobre filiales de la misma marca en otros países de la región imponen funcionamientos que conllevan grados avanzados de verticalización en la integración de las mismas.

Posee una extensa industria fabricante de autocomponentes cuyo potencial y desarrollo le permite negociar con las terminales en un plano de igualdad y promover con su influencia ante las autoridades legislaciones altamente proteccionistas del mercado local. Producen una extensa gama de autocomponentes con elevados porcentajes de integración nacional. La competitividad de los productos en costo y calidad no alcanza el nivel internacional. Aun así realiza sustanciales exportaciones, especialmente dentro de la región, pero también en estos casos utiliza prácticas comerciales objetadas por otros países. Los costos de componentes locales son más altos que las versiones para exportación. Esto motivó que para las exportaciones de vehículos se utilizaran partes importadas para hacerlos competitivos a nivel mundial. Brasil es el principal importador de autopartes argentinas (un 33% del total), compuestas por componentes principales y neumáticos y a su vez se constituyó en un importante exportador de autopartes hacia Argentina. En términos generales las empresas autopartistas brasileñas son de tamaño mediano a grande y de configuración oligopólica, con una alta integración local y productos protegidos con amplias ventajas en factores básicos (costos de mano de obra) disfrutaron de una escala relativamente amplia y sus políticas obligaron a la inversión. Sin embargo no desarrollaron un nucleamiento industrial competitivo en costo y calidad ya que las políticas de su industria automotriz no atendieron a vincular a las empresas locales de autopartes con la industria automotriz mundial en la intensidad requerida.

IX.1.4 COLOMBIA

Sus tres armadoras son filiales de constructores internacionales de origen estadounidense (GENERAL MOTORS), europeo (RENAULT) y japonés (MAZDA) en el rubro automóviles. En el de

vehículos comerciales la tecnología y el origen son estadounidenses (GENERAL MOTORS) y europeo (FIAT, RENAULT). Prácticamente es una industria de montaje con reducida integración local y producen vehículos que son competitivos en el mercado local. Realizan pequeñas exportaciones pero el costo está fuera de competitividad a nivel mundial y la calidad muy por debajo de ese mismo nivel. Los modelos y la tecnología están limitados y en algunos casos son modelos discontinuados en su fabricación por las casas matrices. Entre sus programas de producción y lo realizado es cada vez más bajo el cumplimiento del primero. Por políticas regulatorias que afectan las importaciones, las armadoras tienden a concentrar su producción en aquellos modelos que por sus características pueden ser implementados con mayor integración local. Sus perspectivas de incrementar exportaciones sólo pueden desarrollarse con la actualización tecnológica de los vehículos, ergo de sus componentes, y la baja de los costos de materiales y de algunas autopartes. Su mercado local no es lo suficientemente grande para alcanzar economías de escala en los principales componentes, aunque la reducida escala y productividad son compensadas por una mano de obra más barata.

La industria de autopartes tiene un historial que se remonta al año 1945, en el cual surgieron empresas dedicadas a fabricar neumáticos, baterías y radiadores. En el año 1985 con la ampliación de la gama de automotores y un considerable incremento de la integración local en los mismos, se produjo a su vez un significativo aumento de empresas fabricantes de un importante número de autocomponentes, proceso acompañado por una significativa infraestructura de apoyo. Los tamaños de las empresas varían entre aquellas pequeñas que emplean 10 ó 15 personas hasta las más grandes que utilizan más de 1.000 personas. Fabrican con un mediano grado de integración local y los productos tienen un aceptable nivel cualitativo. Sólo un 20% tiene contratos de licencia para operar con tecnología extranjera. En la actualidad tienen un alto porcentaje de capacidad ociosa. Muchas de las empresas están sobredimensionadas en su capacidad respecto al mercado. Ningún autocomponente fabricado en Colombia llena los requisitos para ser

categorizado de nivel mundial, pero existe un modesto nivel de exportación basado en un incremento de la promoción.

IX.1.5

CHILE

Las ensambladoras son filiales de constructores internacionales de origen europeo (RENAULT, PEUGEOT, FIAT, G.M. Co.) en el rubro automóviles. En el de vehículos comerciales sólo actúa GENERAL MOTORS Co. con camionetas livianas (En la actualidad sólo opera una ensambladora de automóviles). La producción sólo cubre un pequeño porcentaje de la demanda y la gama de modelos es muy limitada. Muchos de éstos ya han sido discontinuados por las casas matrices. La integración local es muy baja, pero ello no ha incidido en el nivel tecnológico dado que la antigüedad del modelo y consecuentemente de sus componentes importados es negativa en tal sentido.

Los vehículos ensamblados en Chile no tienen el nivel de calidad requerido en el mercado mundial. La política de apertura de mercado no ha sido solución a nivel cualitativo, pero permitió a las ensambladoras reducir el costo de fabricación, facilitándoles mejorar su competitividad local con los vehículos importados en el aspecto precios.

La industria de autopartes, que en el año 1974 se componía de 240 empresas, en la actualidad se ha reducido a 15. Estas empresas producían una amplia gama de autocomponentes, si bien el grado de integración local era solamente de un 50%. La producción de autopartes en la actualidad es irrelevante, salvo en el caso de cajas de velocidad que son exportadas en su mayoría dentro de programas de intercambio compensado. Estas cajas tienen un alto porcentaje de contenido importado. Prácticamente la base productiva local ha sido eliminada y sólo una revocación de las políticas vigentes podría modificar la situación.

IX.1.6

ECUADOR

Hay tres ensambladoras. Son licenciatarias de marcas estadounidenses (G.M. Co., FORD), europeas (FIAT) y japonesas (DATSUN, MAZDA, MITSUBISHI, TOYOTA, SUZUKY). Todas ellas producen

automóviles y vehículos comerciales en reducidas cantidades. Las tres tienen dependencia operativa de las casas matrices (japonesas) y de las filiales brasileñas (de otras marcas) que les proveen los CKD'S o SKD'S utilizados. La integración local es reducida. Los niveles de calidad están por debajo de los requeridos internacionalmente. La antigüedad de los modelos es significativa y su poca variedad y obsolescencia tecnológica son limitativas para lograr competitividad aun en el mercado local. Cuando políticas proteccionistas redujeron las importaciones, la producción se canalizó a determinada categoría y modelos que podrían ser integrados con mayor porcentaje de componentes locales en detrimento del resto. Los niveles productivos conforman uno de los índices más bajos de la producción regional.

La industria autopartista tiene un desarrollo reciente y limitado por lo diversificado del parque y por el escaso desarrollo de las ensambladoras. No se tienen datos de la infraestructura de apoyo (fundición, forja, etc.). Las empresas están catalogadas como pequeñas y medianas con una muy alta mano de obra ocupacional.

Estas empresas varían entre aquellas que ocupan 8 personas hasta las que ocupan 150. Su organización productiva es deficiente y los niveles de calidad muy por debajo de los requeridos a nivel internacional. Un 20% tiene licencias extranjeras para fabricar sus productos. Tienen un alto porcentaje de integración local según encuestas estadísticas, pero dado las características industriales existentes este nivel integracional ofrece serios reparos. Están utilizando sólo el 41% de la capacidad instalada. La industria de autopartes en Ecuador se ha desarrollado recientemente respecto a la de otros países de la región salvo Bolivia.

IX.1.7. MEXICO

Posee una importante industria terminal donde se reflejan las tecnologías y orígenes de diversos constructores internacionales. En el rubro automóviles EE.UU., con CHRYSLER, FORD

MOTOR Co., GENERAL MOTORS, luego Europa con VOLKSWAGEN Y Japón con NISSAN. En el rubro vehículos comerciales, además de FORD, GENERAL MOTORS, NISSAN y VOLKSWAGEN, hay otras empresas locales que con tecnología propia fabrican modelos de esta categoría. Todas las terminales proveen una apreciable gama de modelos aunque la mayoría de ellos sean limitados en tecnología y otros por ser discontinuados de la producción por las casas matrices. La producción automotriz mexicana es la segunda de la región. En 1988 entre automóviles y vehículos comerciales se fabricaron casi 500.000 unidades, incluyendo producción de exportación. Un reciente decreto concede a las terminales seleccionar los tipos de vehículos que producirán en el país, considerando las características y ventajas de sus plantas y el uso eficiente de la capacidad instalada y de sus recursos disponibles. El gobierno acompaña a las terminales en la promoción de las exportaciones mediante el cambio de un sistema cerrado a un sistema muy abierto. Ello permitió la exportación de 200.000 unidades durante 1989. El porcentaje de integración local es reducido y está sujeto a las performances de las exportaciones. El nivel cualitativo del vehículo producido en México no alcanza el requerido en el mercado internacional. Tampoco es competitivo en costo. Las terminales mexicanas tienen una alta dependencia operativa de sus casas matrices, especialmente de las estadounidenses y tienden a una integración vertical de sus procesos productivos (costos). La industria de autopartes alcanza niveles de competitividad que le permiten incursionar en otros mercados con diversos productos, siendo entre ellos los motores y sus componentes los más exportados. Esta competitividad la ha logrado asimismo en componentes de baja tecnología. Aun no ha logrado esa competitividad en componentes de media y alta tecnología (costo y calidad). Aun habiendo alcanzado niveles de competitividad la misma, cualitativamente, está por debajo de la requerida a nivel internacional. La industria autopartista cuenta con una buena estructura de apoyo y un mercado que le permite fabricar en razonables niveles de escala. Existen todas las gamas de niveles pero la mayoría son catalogadas como medianas considerando el personal ocupado (más de 50 personas y menos de 200).

IX.1.8 PARAGUAY

No existe industria armadora. La industria de autopartes es incipiente, limitándose a la fabricación de contadas autopartes (sistema de suspensión y estampados para carrocerías de vehículos pesados). No tiene fabricación seriada. El régimen vigente para importación de automotores es libre con gravámenes aduaneros variables.

IX.1.9 PERU

Sus armadoras son filiales de constructores internacionales de origen europeo (VOLKSWAGEN) y japonés (NISSAN-TOYOYA) en automóviles. Estas mismas marcas producen vehículos comerciales, sector en el que se agregan tecnologías europeas como las de VOLVO. Hay una armadora local que con licencia MITSUBISHI (Japón) arma camiones y ómnibus. Producen una limitada variedad de modelos cuyos niveles cualitativos están por debajo de los requeridos internacionalmente. En su mayoría las armadoras tienen una alta dependencia operativa de las filiales brasileñas y mexicanas. El resumen productivo indica una notable caída entre los años 1980 a 1984, que fue de un 56%. En la actualidad la producción es de 7.544 vehículos de los cuales 4.700 son categorías comerciales y es inferior en casi 1.000 unidades a la registrada en 1984. La integración local es prácticamente la más baja de la región. Como en la mayoría de los países de la región la industria automotriz peruana opera con un alto grado de ineficiencia, lo que se traduce en la necesidad de aplicar elevadas protecciones. Por otra parte están sobredimensionadas para la demanda del mercado local. Trabajan compitiendo entre sí en un mercado local donde por leyes proteccionistas sólo pueden comercializarse vehículos producidos en el país. Los modelos conllevan un alto grado de atraso tecnológico y corresponden a los lanzados por las casas matrices entre los años 1980-1985. Por otra parte la integración local no llega al 40%. La industria de autopartes produce una mediana gama de productos destinados mayoritariamente al mercado de reposición. Para

obviar el déficit de aprovisionamiento del "parque" se han dictado decretos permitiendo la importación de autocomponentes bajo dictámen de no competencia. Un alto porcentaje de empresas autopartistas está considerado, localmente, como capacitadas en áreas productivas y de control de calidad. No producen en niveles de escala y la mayoría tienen un muy bajo nivel de facturación. Cuenta con una adecuada infraestructura de apoyo. El 67% de las empresas se estableció en la década del 70. En tamaño se sitúan en la gama de pequeñas a medianas y un 5% pueden clasificarse como grandes. Alcanzaron auge en el año 1982 y luego disminuyeron en tamaño y personal ocupado. Actualmente trabajan utilizando el 25% de la capacidad instalada. Muy pocas fabrican con licencias tecnológicas extranjeras (un 25%) y sus productos tienen un grado de integración local que varía del 18% hasta el 65% en la gran mayoría.

IX.1.10

URUGUAY

De las ensambladoras existentes, una es filial de una terminal argentina (SEVEL) y las otras arman con licencias de constructores internacionales a través de las filiales brasileñas o de las casas matrices. El origen de las tecnologías es estadounidense (GENERAL MOTORS), europeo (CITROEN, FIAT, PEUGEOT, RENAULT, B.M.W., VOLKSWAGEN, SEAT) y japonesa (SUZUKY-TOYOTA) en el rubro automóviles. En el segmento de vehículos comerciales dichas tecnologías vienen de Europa (MERCEDES BENZ, SCANIA, EBRO, VOLKSWAGEN, PEUGEOT) de EE.UU (INTERNATIONAL) y Japón (TOYOTA). Producen una limitada variedad de modelos en reducidas cantidades. En general son modelos antiguos lanzados al mercado por sus constructores entre los años 1980 y 1985. Existe una casi total dependencia operativa de las filiales y casas matrices licenciatarias. El nivel de calidad está muy por debajo del requerido para ser competitivo en el orden internacional. También lo está el nivel de escala.

La industria de autopartes es casi inexistente. En general son pequeñas empresas de capitales mixtos argentino-uruguayo

o brasileño-uruguayo o uruguayas con acuerdos interempresariales con empresas argentinas y brasileñas dedicadas a fabricar en reducidas cantidades una limitada gama de productos con muy poca integración local y un dudoso nivel cualitativo.

IX.1.11 VENEZUELA

Posee uno de los más importantes planteles de empresas armadoras. Las mismas fabrican con un grado de integración nacional no superior al 40% como promedio y las mismas son las mayores exportadoras de vehículos de la subregión andina. Las tecnologías de fabricación tienen los siguientes orígenes: estadounidenses (FORD MOTOR Co. y GENERAL MOTORS), europeas (FIAT, RENAULT) y japonesas (TOYOTA) en el rubro automóviles y en vehículos comerciales la tecnología es de EE.UU. (FORD, G.M. Co., A.M. Co. y MACK), europeas (FIAT, EBRO, PEGASO) y japonesas (IZUZU TOYOTA).

En general los vehículos son modelos lanzados al mercado por las casas matrices o las licenciatarias durante el quinquenio 1980-1985. Las variedades de modelos son limitadas. La producción ha venido reduciéndose año tras año. El nivel cualitativo de los vehículos está por debajo del requerido a nivel mundial. La industria terminal se halla sobredimensionada, trabajando en muy bajos porcentajes sobre su capacidad fabril. Las empresas atraviesan una aguda crisis financiera. Tienen una alta dependencia operativa de las casas matrices. En el año 1985 el gobierno a través de un decreto ha recreado nuevas normas sobre la regulación de la industria automotriz tendientes a aumentar la substitución de importaciones y consecuentemente una mayor integración local, una reducción de modelos y standarización de partes. Los considerandos también alcanzan a la industria de autopartes que es una de las más amplias y diversificadas de la región, regulando qué productos pueden fabricarse y el grado de integración de los mismos. Actualmente ese grado de integración es un promedio de un 70% nacional. Tienen una buena infraestructura de apoyo y si bien aún no producen componentes importantes poseen una variada producción de los otros, desde partes

eléctricas hasta componentes de la transmisión, dirección y suspensión. El nivel cualitativo no alcanza el requerido en el mercado internacional. Tienen un alto grado de capacidad ociosa. Más del 30% posee licencias tecnológicas extranjeras. Predominan las denominadas empresas medianas que ocupan entre 100 y 400 personas. El inicio de la industria autopartista venezolana se estima fue en el año 1945.

Capítulo X

X.1 PRODUCTOS FABRICADOS. GRADOS DE INTEGRACION.

- X.1.1 ARGENTINA:** La industria autopartista cubre en su casi totalidad la fabricación de autocomponentes desde los de alta tecnología hasta los denominados estándar (bulonería en general). En todos los casos la integración local es superior al 70% incluida mano de obra, insumos y materia prima. Los productos fabricados comprenden las siguientes partes y sistemas: acondicionamiento de aire, accesorios, chasis y carrocerías, sistemas de freno, motor, piezas de goma, ruedas, tuercas y tornillos, resortes, rodamientos, sistemas de arranque, sistemas de encendido, sistema eléctrico, instrumental, faros, sistema de enfriamiento, sistema de escape, sistemas de combustible y lubricante, sistema de dirección, sistema de suspensión, sistema de transmisión, equipos para garajes y estaciones de servicio, neumáticos con y sin cámara, baterías o acumuladores.
- X.1.2. BOLIVIA:** El sector autopartista es muy reducido y sólo cubre una parte muy pequeña de la demanda. La integración local oscila entre el 20 al 70% (caso baterías o acumuladores). Los principales productos son: radiadores, elementos de fricción para sistemas de freno, cables eléctricos, parabrisas, partes de sistemas de freno, varios.
- X.1.3 BRASIL:** Es la industria autopartista brasileña la más completa e integrada de la región. Produce el total de los autocomponentes requeridos por el mercado. La integración local es superior al 88%.
- X.1.4 COLOMBIA:** Su industria autopartista produce una amplia gama de productos que prácticamente cubren las necesidades del mercado local. El grado de integración local supera el 50%. Entre los productos fabricados con mayor grado de integración

están los neumáticos, baterías o acumuladores, partes de frenos, amortiguadores, partes eléctricas, vidrios, ejes, motores y radiadores.

- X.1.5.** **CHILE:** Poseía una pujante industria autopartista que abarcaba un importante porcentual de la demanda de autocomponentes del mercado local. La apertura en el sector automotriz la redujo notoriamente. La gama de productos fabricados tiene un bajo grado de integración local. Es la industria de la región que más ha caído en el último quinquenio.
- X.1.6** **ECUADOR:** Su industria autopartista es limitada por lo diversificado del parque y por el escaso desarrollo de las armadoras. El grado de integración local es elevado (más del 80%). Los productos más destacados que produce son: bujías, alfombras, vidrios, resortes, baterías o acumuladores, radiadores, filtros y partes de frenos.
- X.1.7** **MEXICO:** Después de Brasil es la más importante industria de la región. Cualitativamente inferior a la Argentina, pero cuantitativamente superior en producción. Cubre una amplia gama de los productos solicitados por el mercado local. El grado de integración local es superior al 70%. Entre los productos fabricados se destacan por sus volúmenes las partes y piezas para motores, equipos limpiaparabrisas, sistemas de enfriamiento, sistemas de frenos, ruedas, parachoques, equipamientos eléctricos, sistemas de suspensión, sistemas de transmisión, ejes, sistemas de iluminación, arranque, encendido, asientos, rodamientos, tubos de caucho, carrocerías, equipos hidráulicos, sistemas de enfriamiento, neumáticos, baterías o acumuladores, etc.
- X.1.8** **PARAGUAY:** No es relevante la industria autopartista existente.
- X.1.9.** **PERU:** La industria autopartista existente es deficitaria cualitativa y cuantitativamente. Es baja su participación en la demanda del mercado local. La integración local de los productos no sobrepasa el 65%. En general estos productos

corresponden a ramas como las del vidrio, plásticos, fundición, eléctricos y metalmecánicas y se destacan los que hacen a sistemas de iluminación, filtros, partes de frenos, aislantes térmicos, piezas de caucho, amortiguadores, resortes y baterías o acumuladores.

X.1.10 URUGUAY: Es una industria incipiente constituida por asociaciones comerciales con fabricantes argentinos y brasileños. Lo heterogéneo del parque automotriz y su escala hacen improbable lograr un desarrollo de la misma. La gama de productos sólo cubre un muy escaso porcentaje de la demanda del mercado. La integración local no alcanza el 50%.

X.1.11 VENEZUELA: Es después de Brasil, México y Argentina la más importante industria autopartista. En general cubren una amplia gama de autocomponentes y sus productos tienen un aceptable nivel cualitativo. No han desarrollado aún a niveles aceptables componentes de alta tecnología como los requeridos en partes de motores, cajas de velocidad y de dirección. La integración local supera el 70%. Los productos más destacables por su desarrollo son: piezas de caucho, neumáticos, partes de frenos, sistemas de ignición y de iluminación, filtros, ejes, amortiguadores, radiadores, resortes y vidrios.

GRAFICA N° 3 (Pág. 51/1): Muestra, por países de la región y en función de los sistemas más importantes que conforman la integración de un vehículo de transporte, cuáles partes y/o piezas se fabrican en cada uno teniendo en cuenta que son consideradas como de fabricación local las que tienen una integración nacional, incluida la mano de obra, superior al 50% del producto terminado.

GRAFICA N° 3

| | ARGENTINA | BOLIVIA | BRASIL | COLOMBIA | CHILE | ECUADOR | MEXICO | PARAGUAY | PERU | URUGUAY | VENEZUELA |
|-----------------------|-----------|---------|--------|----------|-------|---------|--------|----------|------|---------|-----------|
| MOTOR: | | | | | | | | | | | |
| Block cil. | x | | x | x | | | x | | | | |
| Tapa cil. | x | | x | x | | | x | | | | |
| Cojinetes | x | | x | x | x | | x | | | | |
| Válvulas | x | | x | x | | | x | | | | |
| Cigüeñales | x | | x | x | | | x | | | | |
| Bielas | x | | x | x | | | x | | | | |
| Res. válvula | x | | x | x | | | x | | | | |
| Pistones | x | | x | x | x | | x | | | x | |
| Camisas cil. | x | | x | x | | | x | | | x | |
| Aros de pistón | x | | x | x | x | | x | | | | |
| FRENOS: | | | | | | | | | | | |
| Campana | x | x | x | x | x | x | x | | x | | x |
| Disco | x | x | x | x | x | x | x | | x | | x |
| Mazas | x | | x | x | x | x | x | | x | | x |
| Flexibles | x | | x | x | x | x | x | | x | | x |
| Pastillas | x | | x | | x | x | x | | | | x |
| Cintas | x | | x | | x | x | x | | | | x |
| Bomba freno | x | | x | x | x | x | x | | x | | x |
| Cilín. freno | x | | x | x | x | x | x | | x | | x |
| Servofrenos | x | | x | x | x | x | x | | x | | x |
| RUEDAS Y SUSPENSION: | | | | | | | | | | | |
| Neumáticos | x | | x | | x | | x | | x | | x |
| Ruedas | x | | x | x | | | x | | | | x |
| Resortes susp. | x | | x | x | x | x | x | | | | x |
| Elásticos | x | | x | x | x | x | x | | x | | x |
| Rodamientos | x | | x | | | | | | | | |
| Bulonerfa | x | | x | x | x | | x | | x | | x |
| Amortiguador | x | | x | x | | | x | | x | | x |
| Barra torsión | x | | x | | | | x | | | | x |
| Brazo susp. | x | | x | | | | x | | | | x |
| Şilent Block | x | | x | | | | x | | | | x |
| Rótulas | x | | x | | | | x | | | | x |
| ARRANQUE Y ENCENDIDO: | | | | | | | | | | | |
| Motor arranque | x | | x | x | x | | x | | x | | x |
| Alternador | x | | x | x | x | | x | | x | | x |
| Distribuidor | x | | x | x | x | | x | | | | |
| Bobinas | x | | x | | | | x | | x | | x |
| Bujías | x | | x | x | x | | x | | x | | x |
| SISTEMA ELECTRICO: | | | | | | | | | | | |
| Baterfas | x | x | x | x | x | x | x | | x | | x |
| Faros | x | | x | | | | x | | x | | x |
| Instrumental | x | | x | | | | x | | | | |
| Cables | x | | x | | x | | x | | x | | x |
| Equip. limp/par. | x | | x | | | | x | | x | | x |
| Llave ignición | x | | x | | | | x | | | | x |
| Lámparas | x | | x | | | | x | | | | x |

GRAFICA N° 3 (cont.)

| | ARGENTINA | BOLIVIA | BRASIL | COLOMBIA | CHILE | ECUADOR | MEXICO | PARAGUAY | PERU | URUGUAY | VENEZUELA |
|---------------------------------|-----------|---------|--------|----------|-------|---------|--------|----------|------|---------|-----------|
| SISTEMA ENFRIAMIENTO: | | | | | | | | | | | |
| Electro vent. | X | | X | | | X | X | | | | X |
| Mangueras | X | | X | X | | | X | | | | X |
| Radiadores | X | | X | X | X | X | X | | X | | X |
| Bomba agua | X | | X | | X | | X | | | | |
| Termostatos | X | | X | | | | X | | | | |
| SISTEMA ESCAPE: | | | | | | | | | | | |
| Caños y cam. | X | | X | X | X | X | X | | X | X | X |
| Silenciador | X | | X | X | X | X | X | | X | X | X |
| SISTEMA COMBUST. Y LUBRICACION: | | | | | | | | | | | |
| Bomba aceite | X | | X | | | | X | | | | |
| Carburador | X | | X | | | | X | | | | |
| Filtros | X | X | X | X | X | X | X | | | | X |
| Bomba inyect. | X | | X | | | | | | | | |
| SISTEMA DE DIRECCION: | | | | | | | | | | | |
| Columna direc. | X | | X | | | | X | | | | X |
| Extremo direc. | X | | X | | | | X | | | | XX |
| Rótulas | X | | X | | | | X | | | | X |
| Volantes direc. | X | | X | | | | X | | | | X |
| Cajas dirección | X | | X | | | | X | | | | X |
| Servo direc. | X | | X | | | | X | | | | X |
| SISTEMA DE TRANSMISION: | | | | | | | | | | | |
| Cajas velocidad | X | | X | | X | | X | | | | |
| Engranajes | X | | X | X | X | | X | | | | X |
| Ejes caja | X | | X | X | X | | X | | | | X |
| Palliers | X | | X | X | X | | X | | | | X |
| Embragues | X | | X | X | | X | X | | X | | X |
| Corona arranque | X | | X | X | | | X | | | | X |
| Crucetas | X | | X | X | | | X | | | | X |
| Puntas de eje | X | | X | X | | | X | | | | X |
| CLIMATIZ.: | | | | | | | | | | | |
| Aire acondic. | X | | X | | | | X | | | | X |
| Calefactor | X | | X | | X | | X | | | | X |
| ALFOMBRAS Y ACCESORIOS: | | | | | | | | | | | |
| Alfombras | X | X | X | X | X | X | X | | X | X | X |
| Cerraduras | X | | X | | | | X | | | | |
| Mec. asientos | X | | X | X | X | X | X | | X | | X |
| Mec. levant. | X | | X | | X | | X | | X | | |
| Paragolpes | X | | X | X | | X | X | | X | | |
| Cables comando | X | | X | X | | | X | | | | X |
| Brazos y escob. | X | | X | | X | | X | | X | | X |
| PARABRISAS Y ACCESORIOS: | | | | | | | | | | | |
| Parabrisas | X | | | X | X | X | X | | X | X | X |
| Lunetas | X | | | X | X | X | X | | X | X | X |
| Vidrios | X | | | X | X | X | X | | X | X | X |

XI.1 POSIBILIDADES DE INTERCAMBIO DE LOS DISTINTOS COMPONENTES

- XI.1.1** Las posibilidades de intercambio están supeditadas a la similitud existente entre vehículos de la misma marca y modelo fabricados en cada país de la región. Cabe señalar que los vehículos de la misma marca y modelo producidos tanto sea en la casa matriz como en las filiales o licenciatarias en el mundo conllevan diferenciaciones en sus partes motivadas por la adaptabilidad del producto a las diversas contingencias (rutas, marketing, modalidades conductivas, climas, desarrollos para integraciones locales, economías de escala, etc.) que tienen como resultado los problemas siguientes:
- XI.1.2** En su mayoría los componentes son adaptables pero deberán ser conformados en forma de juegos o "kits" para lograr resultados funcionales o estéticos.
- XI.1.3.** En otros casos, acuerdos mediante, deberán ser producidos especialmente. Ello engloba la búsqueda de diseños comunes que factibilicen su montaje en los vehículos similares producidos en otros países regionales.
- XI.1.4** En otros casos pueden establecerse acuerdos empresariales por lo que entre empresas productoras de un mismo artículo en diferentes países se intercambien componentes y/o acuerden la fabricación bajo condiciones de economía de escala y en función de intercambios compensados.
- XI.1.5.** Las posibilidades de intercambiar componentes irán aumentando en la medida que las terminales o armadoras en cada país de la región donde se fabriquen las mismas marcas y modelos se pongan de acuerdo en unificar diseños que permitan a las empresas autopartista concertar acuerdos basados en lo señalado en el punto XI.1.4.

XI.1.6. Para factibilizar un intercambio de componentes además de lo señalado en los puntos XI.1.1, 2, 3, 4 y 5 será muy importante analizar el destino de los mismos. No es lo mismo el destinado a primer montaje como el destinado al mercado de reposición o recambio. Asimismo deberán contemplarse los desarrollos tecnológicos y el mercado en cada país para el análisis cualitativo y cuantitativo operacional.

Capítulo XII

XII.1 COMERCIO REGIONAL DE AUTOPARTES

XII.1.1 El comercio regional de autopartes alcanza valores de relativa significación, en especial a través de intercambios que son utilizados por las empresas terminales, que poseen plantas en varios de los países miembros, además de las para reposición, requeridas en el mantenimiento del parque automotor existente. En el cuadro siguiente se muestra, para cada país, el valor promedio de las importaciones efectuadas en los tres últimos años disponibles: 1987, 1988 y 1989, para Argentina, Ecuador y Uruguay, 1985, 1986 y 1987 para Bolivia y México; 1986, 1987 y 1988, para los demás.

Las autopartes consideradas fueron: los elásticos, o muelles, de hojas y helicoidales, de la partida arancelaria 73.35; las bisagras, cerraduras, etc. para vehículos, de la partida arancelaria 83.02; los motores y sus partes y piezas de la partida arancelaria 84.06; los componentes eléctricos: bobinas, distribuidores, motores de arranque, bocinas, limpiaparabrisas, etc., de las partidas arancelarias 85.08 y 85.09; los componentes mecánicos, de carrocería y chasis, incluidos en las partidas arancelarias 87.05 y 87.06.

De las cifras mostradas puede apreciarse que del total de importaciones, aproximadamente el 11% corresponden a las de origen regional y que el comercio entre Argentina y Brasil, representa el 40,2% del total. Por otra parte, el 55,5% del comercio intrazonal es proveniente del Brasil y el 23,2% de la Argentina sumando, por consiguiente, entre ambos países el 78,7% del total.

El principal adquirente de autopartes regionales es la Argentina, con el 33,2% del total, siguiendo Brasil con el 23,3% y Venezuela con 10%.

Si se analiza el grado de abastecimiento por país, de componentes regionales, se puede observar un comportamiento muy dispar. Entre los principales países productores de vehículos, la Argentina es la que importa una proporción mayor desde la región, casi el 36% de su total; Brasil por su parte importa sólo el

13% de sus requerimientos y México apenas el 2% ya que se abastece principalmente de partes y piezas provenientes de los Estados Unidos de Norteamérica.

Uruguay es el país con mayor grado de abastecimiento regional de autopartes, el 54% dado que sus empresas terminales reciben los conjuntos CKD de Argentina y Brasil. Paraguay, país que no tiene industria terminal, también se abastece de la región en un porcentaje importante; 31%, posiblemente debido al hecho que una parte importante de su parque automotor está constituido por vehículos de origen brasilero que requieren las respectivas piezas de reposición para su mantenimiento.

Analizando la situación por país se aprecia que la Argentina efectuó sus importaciones desde el Brasil (75%) y en menor grado de Chile (15%) y Uruguay (8%). Sus principales exportaciones han sido al Brasil (66%) y a Chile (14%).

Por su parte el Brasil ha realizado la mayor parte de sus importaciones desde Argentina (66%) y México (32%), sus exportaciones se orientaron principalmente, a la Argentina (45%), México (13%) y Venezuela (12%).

La mayoría de las importaciones colombianas han sido provenientes de Brasil (49%) y de Venezuela (26%), las exportaciones se orientaron principalmente hacia Venezuela (74%).

Las importaciones de Chile fueron procedentes, principalmente de la Argentina (51%) y de Brasil (48%), el principal cliente de las autopartes chilenas fue la Argentina (46%).

Ecuador, al igual que Perú registra la gran mayoría de sus importaciones desde el Brasil, siendo sus exportaciones de escasa significación. México tiene la casi totalidad de su comercio regional con Brasil, 96% de las importaciones y 89% de las exportaciones.

Uruguay realiza sus importaciones del Brasil (73%) y de la Argentina (26%) siendo sus exportaciones, en cambio, dirigidas en su mayor parte a la Argentina (89%).

Finalmente, Venezuela importa desde Brasil (66%) y Argentina (16%) y en menor volumen de Colombia (8%) y México (7%). Sus exportaciones se han orientado hacia Colombia (75%) y la Argentina (19%).

Si consideramos las balanzas comerciales, Brasil fue el país que obtuvo resultados más favorables, pues sólo importó de

la región un valor equivalente al 42% de sus exportaciones; México tuvo su comercio equilibrado, ligeramente favorable, pues sus importaciones alcanzaron el equivalente del 92% de sus exportaciones. Chile también presenta un comercio equilibrado, aunque ligeramente deficitario pues sus importaciones excedieron a sus exportaciones en aproximadamente un 8%.

Los restantes países con producción de autopartes tuvieron, en el promedio de los tres años considerados, intercambios negativos. En el caso del Perú, sus importaciones alcanzaron un valor 27 veces superior a sus exportaciones, en el Ecuador 18 veces, en el de Colombia 6 veces y en el de Venezuela 4 veces.

Argentina y Uruguay presentan desequilibrios menos marcados, pues sus importaciones regionales superaron a las exportaciones similares en 43% y 21%, respectivamente.

En valores absolutos la Argentina es el país que presenta una balanza más desfavorable pues su déficit anual promedio fue de cerca de 30 millones de dólares; valor que representa aproximadamente el 10% del comercio regional total.

Brasil es el único país que muestra, en todos los casos, un resultado favorable en su comercio de autopartes con los restantes países miembros.

Si bien hay firmados, dentro del ámbito de la A.L.A.D.I., varios acuerdos de alcance parcial que incluyen preferencias para determinadas autopartes, la realidad del comercio regional indica que sólo un 20% del mismo se efectúa al amparo de los mismos; el 80% restante se realiza, en su mayor parte, a través de convenios de intercambio compensado acordados entre pares de países.

Chile ha sido el único país que ha basado prácticamente la totalidad de su comercio regional (98%) en las negociaciones, pues la mayoría de sus exportaciones corresponden a las cajas de velocidad para vehículos dirigidas a la Argentina, Colombia y Venezuela, países que le han otorgado preferencias a través de los A.A.P. R. 26; A.A.P. R. 14 y A.A.P. R. 16 respectivamente.

Cuadro N° 1

IMPORTACIONES DE COMPONENTES AUTOMOTRICES
 PROMEDIO TRES ULTIMOS AÑOS DISPONIBLES *
 MILES DE U.S. DOLÁRES CIF

PAIS ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES

| PAIS DE DESTINO | ARGENTINA | BOLIVIA | BRASIL | COLOMBIA | CHILE | ECUADOR | MEXICO | PARAGUAY | PERU | URUGUAY | VENEZUELA | TOTAL ALADI | RESIDUO DEL MUNDO | TOTAL GLOBAL |
|-----------------|-----------|---------|---------|----------|--------|---------|--------|----------|-------|---------|-----------|-------------|-------------------|--------------|
| ARGENTINA | 20 | 72,462 | 762 | 14,650 | 0 | 88 | 6 | 8,170 | 1,361 | 97,039 | 175,557 | 272,596 | | |
| BOLIVIA | 743 | 2,129 | 10 | 150 | 1 | 17 | 5 | 7 | 19 | 3,138 | 12,306 | 15,444 | | |
| BRASIL | 44,918 | 0 | 258 | 0 | 25 | 21,577 | 0 | 900 | 279 | 67,958 | 456,267 | 526,225 | | |
| COLOMBIA | 2,747 | 0 | 10,070 | 1,578 | 235 | 198 | 5 | 0 | 5,370 | 20,449 | 179,569 | 200,018 | | |
| CHILE | 9,431 | 0 | 8,739 | 9 | 7 | 89 | 2 | 40 | 0 | 18,326 | 64,242 | 84,568 | | |
| ECUADOR | 464 | 0 | 4,408 | 244 | 21 | 120 | 1 | 19 | 188 | 5,489 | 85,071 | 90,560 | | |
| MEXICO | 748 | 0 | 21,638 | 34 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22,455 | 1,003,561 | 1,026,016 | | |
| PARAGUAY | 349 | 0 | 2,354 | 0 | 0 | 3 | 1 | 16 | 0 | 2,743 | 6,053 | 8,796 | | |
| PERU | 754 | 11 | 13,415 | 110 | 32 | 7 | 99 | 3 | 0 | 14,471 | 69,472 | 83,943 | | |
| URUGUAY | 2,890 | 0 | 8,055 | 0 | 22 | 1 | 77 | 5 | 2 | 11,053 | 9,472 | 20,525 | | |
| VENEZUELA | 4,779 | 0 | 18,951 | 2,575 | 492 | 22 | 2,077 | 0 | 36 | 28,932 | 302,660 | 331,532 | | |
| | 67,843 | 31 | 162,221 | 3,502 | 16,947 | 361 | 24,342 | 27 | 538 | 9,152 | 7,149 | 292,053 | 2,368,170 | 2,660,223 |

* 1987, 1988 Y 1989 PARA ARGENTINA, ECUADOR Y URUGUAY
 1985, 1986 Y 1987 PARA BOLIVIA Y MEXICO
 1986, 1987 Y 1988 PARA LOS RESTANTES PAISES

Fuente: Datos suministrados por los países miembros.
 Elaboración: Departamento de Sectores Productivos de la
 Secretaría General de la ALADI.



Capítulo XIII

XIII.1 RESUMEN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

XIII.1.1 Resumen

Las industrias terminales de la región están condicionadas operativamente por las respectivas casas matrices que priorizan sus políticas comerciales y/o sus intereses internacionales por sobre las que serían más adecuadas para los países integrantes de dicha región. Cada marca impone su posición de proveedor de tecnología para desarrollar los modelos que más convienen a su estrategia comercial global que aquellos que realmente responden a las conveniencias de cada país y/o de la región. Las escalas productivas, salvo en Brasil y últimamente en México, no responden a las internacionalmente consideradas como rentables, no solamente por modelos, sino en la producción global en cualquier lapso que se considere. En ello han influido las erráticas políticas económicas de muchos de los países que integran la región.

Los Programas de Intercambio Compensado y los Acuerdos de Alcance Parcial posibilitan a nivel de terminales obtener ventajas comparativas que les permiten paliar los costos locales de producción y competir en su mercado con algunos modelos que se benefician más que otros de estos sistemas. Hay realmente una notable asimetría en las integraciones locales de cada uno de los países de la región.

Los regímenes regulatorios de la industria automotriz no lograron el objetivo proteccionista en los países que las adoptaron. Salvo en Brasil y en Argentina fueron año tras año perdiendo en el resto de los países de la región los propósitos que perseguían. Las políticas de las terminales automotrices de la región mucho tienen que ver con que lo antedicho ocurriera, en su búsqueda de competitividad en los mercados de consumo. Dichas políticas tienden a buscar autopartes de bajo costo y que generalmente por razones de escala no se pueden obtener de las fuentes locales. A través

de mecanismos operativos como los Programas de Intercambio Compensado han logrado que varios componentes cuyos costos gravitan notoriamente en el costo final de los vehículos puedan ser obtenidos de fuentes regionales y/o de extrazona a menor precio que los producidos localmente.

Las industrias de autopartes de la región tienen características oligopólicas dentro de cada país.

Los países con una industria de autopartes relevante son, en orden de importancia, Brasil, México, Argentina, Venezuela y Colombia. En dichos países la mayoría de ellas son proveedores de las industrias terminales y tienen asimismo una importante parte del mercado de reposición. Estas empresas en sus inicios se remontan a la década del 40 como abastecedores de un incipiente mercado local de piezas de repuesto.

La radicación de armadoras locales les permitió convertirse, con el apoyo tecnológico de las mismas, en fabricantes de piezas de primer montaje. Más tarde, muchas de ellas con la adquisición de licencias de tecnología a empresas de alto desarrollo en el sector automotriz pudieron evolucionar en el aspecto cualitativo de los productos que fabricaban y así competir con los similares que venían de dichos u otros países.

Paralelamente se fue desarrollando una industria de apoyo (siderurgia, petroquímica, fundiciones, forjas, etc.) que permitieron lograr integraciones locales de las autopartes fabricadas en porcentajes que oscilan en un promedio del 70% al 85% de las mismas.

En el resto de los países de la región las evoluciones de las industrias de autopartes han sido muy erráticas. Actualmente pasan por una fuerte crisis económica, la recesión de sus mercados locales y los elevados costos productivos.

Las características de las industrias de autopartes de la región están definidas por las marcas y modelos de vehículos producidos por las terminales de cada país y en general sus producciones están dirigidas al abastecimiento de los mercados locales.

A diferencia de la industria terminal, la de autopartes no ha consolidado una relación interzonal. Es más, en general se oponen a establecer acuerdos con otros países buscando preservar su mercado local.

XII.1.2 Conclusiones

Las industrias terminales y autopartistas de la región están retrasadas en la evolución de sus productos, consecuentemente los niveles tecnológicos de los mismos cada vez están más alejados de los demandados en los mercados internacionales.

Las políticas proteccionistas de las industrias locales puestas en marcha por cada país no han logrado los objetivos perseguidos y en ello tienen responsabilidades tanto los gobiernos como los empresarios regionales. Los productos fabricados no alcanzan los niveles cualitativos requeridos para competir en un mercado internacional cada día más exigente.

Se ha acentuado la tendencia a reducir los costos de fabricación en detrimento de los valores cualitativos. El precio de un producto es uno de los requerimientos para obtener ventas pero no es por sí mismo determinante de ellas. No haber tenido en cuenta esta premisa es uno de los factores que inciden en la actual situación de las industrias automotrices de casi todos los países de la región. Otro de los factores ha sido las erróneas estimaciones de consumo de los mercados con el consecuente sobredimensionamiento de las mismas. También tiene particular relevancia en este proceso decadente la falta de industrias de apoyo en la mayoría de los países regionales.

Es la industria terminal o armadora la que puede decidir la evolución del sector automotriz de la región. La industria autopartista, cautiva de la primera, no posee peso para influir en dicha evolución en la mayoría de los países que integran la región.

XII.1.3

Recomendaciones

Siguiendo las tendencias mundiales en la consolidación de los polos comerciales en base a procesos de integraciones políticas-económicas que posibiliten la formación de amplios mercados consumidores y los beneficios de las escalas productivas, los países de la región deberían reunirse para idénticos propósitos. El sector automotriz es una industria dinamizadora y es por ello una opción para aquellos países que deseen optimizar las que poseen.

La A.L.A.D.I. es el organismo donde los países de la región deberán centralizar las reuniones para analizar las posibilidades de dicha integración y complementación automotriz. Deberá formularse un cuestionario de consulta donde se explicitarán las preguntas atinentes a la problemática del sector. Los representantes de cada país pedirán a cada entidad o empresa representativa del sector automotriz respondan al cuestionario. Estas respuestas serán procesadas para obtener el temario de análisis y debate. Se convocará a representantes del sector automotriz de cada país a la sede de la A.L.A.D.I. a quienes previamente se les entregará el temario para conocer sus opiniones y pedirles colaboren en la obtención de acuerdos que permitan un racional desarrollo del sector sobre las bases programadas. Una fuerte integración y complementación de la industria autopartista de la región no sólo fortalecería los mercados locales sino que posibilitaría economías de escala y evoluciones tecnológicas que con adecuadas inversiones podrían incorporarlas a la competitividad en los mercados de alto consumo y en otros mercados que por sus características deberían ser los clientes habituales de nuestros productos.

- XII.1.3.1** Los países latinoamericanos evolucionan hacia una acción que potencia el crecimiento a través de la competencia, de las innovaciones en el proceso productivo y de las inversiones en tecnología. Para ello es fundamental propiciar las bases de la misma plasmando las siguientes hipótesis:
- Conformación de un Mercado Común Latinoamericano a mediano plazo.
 - Propiciar acciones que coadyuven a insertarse en la dinámica del proceso económico internacional y regional.
 - Planificar procesos de industrializaciones creativas con empresas que exploten:
 - a) Las cualidades diferenciales entre los productos.
 - b) Las especificaciones de cada mercado.
 - El riesgo empresario deberá estar orientado por una información adecuada y un análisis inteligente con un panorama a más largo plazo.
 - La competencia, pero también la colaboración regional impondrá, a partir de ahora, desafíos en su accionar futuro.
 - Las asociaciones entre empresas similares o complementarias en las líneas de producción para alcanzar ventajas competitivas con escalas adecuadas para la aplicación de nuevas tecnologías.
 - Investigación de nuevos mercados potenciales o mercados actuales y la formulación y evaluación de proyectos de inversión.

- XII.1.3.2** La búsqueda de un proceso de integración regional exigirá definir las metodologías de acción consensuadas entre los distintos operadores comerciales de cada uno de los países que forman la A.L.A.D.I.
- Deberán arbitrarse "reglas de juego" claras, mancomunando políticas económicas estables y un marco jurídico-legal que convalide los acuerdos.
- Los parámetros de acción por parte de la A.L.A.D.I. para posibilitar un Acuerdo de Alcance Regional Sectorial deben ser los siguientes:
- 1) Convocatoria de un Grupo de Trabajo que deberá estar

integrado por empresarios representativos del sector para conocer sus opiniones sobre la integración y cooperación regional del mismo.

- 2) La primera convocatoria será a empresas del sector autopartista que fabriquen componentes específicos y fundamentales de sistemas eléctricos y/o mecánicos de vehículos automotores.

La convocatoria se hará para debatir un temario predeterminado que se les hará llegar al mismo tiempo y como parte de ella. Las requisitorias del temario serán:

- a) Posibilidad de concreción de acuerdos empresariales entre autopartistas de la región.
 - b) Metodología que consideren más adecuada para tratar la problemática de las autopartes destinadas al mercado de las empresas terminales (1er. montaje) y/o el de reposición o recambio (Post-venta).
- 3) Sobre qué bases se considera factible concertar acuerdos entre empresas de la región que comprendan procesos de inversión, complementación industrial, transferencia de tecnología, etc.

Las conclusiones serán evaluadas y procesadas para, en función de ellas, ampliar la convocatoria al resto de las empresas regionales. Como las primeras convocadas dichas empresas deberán ser fabricantes de autopartes integrantes de sistemas principales de vehículos automotores. Deberá ser considerado asimismo convocar a cámaras y asociaciones, importadores-exportadores, distribuidores mayoristas y, finalmente, a las terminales automotrices instaladas en cada país de la región. Previa convocatoria deberá evaluarse si las empresas, cámaras, etc. a convocar tienen una posición comercial y/o tecnológica relevante dentro de su país para asegurar una opinión representativa del sector. Como ejemplo: Las empresas terminales posicionadas en los primeros puestos de producción en los últimos cinco años. Las empresas autopartistas que provean a las terminales de componentes y/o sistemas considerados como básicos para definir un vehículo y su prestación. Tales sistemas son: motor (propulsión), dirección, transmisión y ruedas, suspensión, eléctricos (motor de arranque, alternador, distribuidor, tablero de instrumentos,

faros y señalizadores, etc.). Cabe considerar también a empresas fabricantes de estructuras de asientos, parabrisas, lunetas, por ser considerados estos elementos como de seguridad.

Para las convocatorias se utilizarán como "documentos de trabajo" el informe sobre la industria de autopartes y terminales de la región y un cuestionario con requisitorias y preguntas que posibiliten definir con claridad y precisión a la empresa opinante. Las preguntas complementarán dicha definición y la evaluación conducirá a lograr los vectores que determinen la factibilidad del objetivo. Como modelo podría considerarse un cuestionario que contenga las requisitorias y preguntas siguientes:

- Nombre de la empresa.
- Dirección, teléfono, télex, telefax, etc.
- Tipo de empresa. Capital: nacional, mixto, extranjero.
- Staff de dirección. Nombres. Funciones.
- Cantidad de plantas productivas. Personal ocupado por planta y total. Operarios, técnicos, profesionales y administrativos por planta.
- Facturación global mensual y anual (Promedio cinco años).
- Fecha inicio de actividades.
- Empresas extranjeras asociadas. Marcas. Licencias.
- ¿Provee a industrias terminales? ¿Cuáles?
- ¿Provee al mercado de reposición? ¿Tiene distribución propia?
- Productos que fabrica. Posición arancelaria. Sistema armonizado. N.A.L.A.D.I.
- Importa. ¿Qué insumos, productos y partes? Posiciones arancelarias. Monto de las importaciones.
- Exporta. ¿Qué productos? Posiciones arancelarias. Monto por destinos.
- Tiene una política exportadora. ¿Desde cuándo? Porcentual exportado respecto producción total anual.
- Importancia cuantitativa y cualitativa de las exportaciones en la actividad y funcionamiento de la empresa.
- ¿Tiene el mercado interno relación con la función exportadora?

- ¿Los incentivos y las tasas de cambio gravitan o han gravitado en la función exportadora?
- ¿Mantienen actualizados comercial y tecnológicamente los productos que fabrican teniendo en cuenta otros mercados?
- ¿La decisión de exportar fue resultado de una planificación empresarial o de tipo circunstancial?
- ¿Siendo empresa multinacional o no siéndolo, tiene libertad para comercializar sus productos en otros mercados y/o asociarse con empresas de la región?
- ¿Está su empresa interesada en obtener acuerdos comerciales con otras empresas de países de la A.L.A.D.I.?
- ¿Considera factible un proceso de integración y complementación industrial con empresas regionales?
- ¿Cuáles, a su criterio, son las condiciones básicas que se requieren para lo anterior?
- ¿Está de acuerdo en que las tratativas para dichos acuerdos empresariales tengan a la A.L.A.D.I. como foro para las negociaciones preliminares?
- ¿Considera que la A.L.A.D.I. participe en el desarrollo y seguimiento de los acuerdos que se realicen?
- ¿Estima que su empresa se favorecerá participando de dichos acuerdos? ¿Por qué?

XII.1.3.3 El formulario cuestionario y copias del informe serán distribuidos a través de las cámaras y/o asociaciones que representan a las empresas autopartistas en cada país, que, asimismo, serán receptoras de los cuestionarios conformados. Los mismos deberán hacerlos llegar a la sede de la A.L.A.D.I. para su procesamiento.

A partir de los resultados de esta encuesta se definirán las líneas de acción a seguir posteriormente.