

# Reunión Final del Año



## Comisión Directiva Comisión Directiva Ampliada

---

24 de Noviembre de 2009

Buenas tardes a todos, bienvenidos a esta Reunión Final del Año de las actividades de ACARA, de toda la Comisión Directiva, Comisión Directiva Ampliada que comprende los Presidentes de Comisiones de marca, Presidentes Regionales y demás representantes institucionales que componen precisamente todo lo que significa la Comisión Directiva de ACARA, en esta reunión de fin de año.

En esta mesa especial que tenemos en la cabecera se encuentra la Sra. Ministra de Industria y Turismo, la Lic. Débora Adriana Georgi, el Sr. Secretario General de SMATA Mario Manrique y por supuesto el Sr. Presidente de ACARA Dante Alvarez.

Ministra de Industria y Turismo  
**Lic. Débora Adriana Georgi**

---

Sr. Presidente de ACARA Dante Álvarez, Sr. Secretario General de SMATA Mario Manrique, Sras. y Sres. Empresarios, representantes de las distintas cadenas de distribución de autos, motos y, como he visto el Programa del desarrollo del día, sé que esta toda la cadena de valor en este encuentro.

Ante todo quiero agradecer la posibilidad que me dan de poder hacer algunas reflexiones con Uds. Como bien se dijo, es fin de año, y creo que todos a fin de año hacemos reflexiones sobre lo que paso, aprendiendo sobre lo que debemos mejorar y también sobre el futuro. Primero quería comentarles en ese contexto que yo hoy estaba mirando las cifras que Dante Alvarez, me alcanzaba con respecto al nivel de patentamiento, miraba esas 611 mil unidades record del 2008, miraba las proyecciones de 505 mil unidades para este año, proyecciones ya casi seguras porque bueno ya estamos finalizando noviembre y estimaciones de 550 mil unidades para el año próximo. La primera reflexión que me vino a la mente es cómo estábamos todos aquel 28 de noviembre del 2008, porque yo asumí el 26 de noviembre de 2008 y la verdad que el primer acto o la primera exposición que tuve que realizar conjuntamente con el sector privado y con el Ministro Boudou, fueron los anuncios de aquellos planes 80/20, de los planes para comprar autos a través de los créditos prendarios con subsidio de tasa y realmente en ese momento, todos veíamos que el mundo se estaba cayendo a pedazos. Este sector, del cual Uds. Son un eslabón importantísimo, 20 mil puestos de trabajo y 100 mil todo el sector, el otro 51% el sector autopartista y el 28% las terminales. Lo bueno que rescato de eso es que todos estuvimos en el mismo barco y salimos a pelearla juntos y en ese momento creo que ni el mas optimista de nosotros hubiera pensado que este año íbamos a poder terminar con un patentamiento de 505 mil unidades. Sinceramente creo que esto es el esfuerzo de todos, un esfuerzo conjunto y que no lo pudiéramos haber hecho si el gobierno, el sector privado con avance, retroceso, corrigiendo errores, no nos hubiéramos embarcado en esa tarea. Y creo que como a veces todos somos duros con nosotros mismos, creo que debemos reconocer que con respecto a la situación en la que nos encontrábamos y como estamos terminando el año ahora, nos debemos, yo ahí me excluyo, pero Uds. Si, deben felicitarse.

La segunda cuestión es que obviamente cuando uno mira el sector en su conjunto y estoy hablando de niveles de producción y exportaciones a septiembre, donde las exportaciones y producción de septiembre ya están superando el nivel promedio de exportación y de producción del año 2008, contrasta obviamente con que las ventas todavía están por debajo de los 611 mil autos, y en este sentido me gustaría comentar cuestiones que hacen a la crisis internacional, a como la pasamos y a los desafíos del futuro.

En cuanto a la crisis internacional, creo que si bien hoy el mayor consenso que uno puede tener o los dos consensos mas importantes serian, que lo peor quedo atrás, lo segundo es que claramente son los países emergentes, del sudeste asiático, China e India y la región latinoamericana, son aquellos que están presentando el proceso de recuperación de la crisis con mas fuerza. Lo peor quedo atrás y los emergentes re posicionados y la contracara de esto desde el punto de vista político es la conformación del G-20 como un foro donde ya no es uno más, hoy en día las reuniones del G-20 las leemos en las primeras planas de todos los diarios; esas reuniones que comenzaron para ver como se diseñaban las políticas contra-cíclicas cuando el mundo desarrollado se caía para abajo y el efecto polea de transmisión hacia los países en desarrollo, ya sea por exportación o por restricción de financiamiento llegaba directo hacia nosotros, termino después incluyendo cuestiones no menores,

cuestiones que tienen que ver con el trabajo, con el comercio, con el posicionamiento de organismos multilaterales de crédito, con la reforma financiera, cuestiones de futuro, de política y de orientación de los negocios y la globalización... y eso que recién está empezando.

En ese contexto creo que aquí aparecen enormes desafíos pero también oportunidades y no lo digo como una frase hecha. El otro día escuchaba al presidente Obama, en realidad lo leía, en un discurso donde planteaba a su pueblo que va a ser un tiempo prolongado el que se necesite para bajar esa tasa de desempleo del 10% pavorosa para EE.UU. y la segunda cuestión que planteaba era que el pueblo americano quizás se iba a tener que acostumbrar a que tener 2,8 autos por familia no iba a ser moneda corriente. "Tome el tema de los autos, elijo otro ejemplo", dijo el Presidente Obama, pero claramente el posicionamiento privilegiado de los países emergentes no solo tiene que ver con su población, su capacidad de producir commodities, la demanda del mundo de alimentos y energía, la capacidad de verse en el mundo más inmunizado de los activos tóxicos por sus propias medidas que tuvieron que ver con la protección del ingreso de capitales especulativos, con el desendeudamiento, con la acumulación de reservas, con los twin superávit y los twin déficit entre EE.UU.-China; tiene que ver entonces y en el fondo y quizás lo que creo que va a ser algo importante en el temario de la jornada que desarrollan, es donde se hace el ajuste el consumidor y realmente la perspectiva del consumidor de la Unión Europea, de Japón y de EE.UU., es una perspectiva en el tiempo de acostumbrarse a un nivel de vida que había sido otorgado por una especulación financiera que generaba ingresos no producto del trabajo, porque los salarios generalmente no tenían el mismo aumento, sino producto de la revalorización de activos que generaron esta burbuja financiera.

En este contexto a mi me gustaría plantear dos cuestiones. La primera es como transitamos nosotros esta crisis. La decisión de nuestra presidenta que envía un proyecto al Congreso Nacional estatizando los fondos de las AFJP; esto permitió que, realmente, una demanda que había hecho mucho tiempo en el sector productivo que es la disponibilidad de fondos para el sector productivo, justamente de los fondos que aportaba el sector productivo y así poder asegurarle a seso jubilados una mejor jubilación a partir de que sus aportantes, que son los empleados en edad de trabajo, pudieran seguir teniendo trabajo. En cuantos seminarios yo he participado buscando la forma en que las AFJP destinaran o asignaran recursos del sector productivo y fueron muy pocos. Esto permitió acceso a crédito, subsidio de tasa, ponerle créditos a tasa más blandas, en este caso ponerle dinero en el bolsillo a tasas que quizás no hubieran conseguido los consumidores, la aparición de los REPRO, o sea, la ayuda a poder compensar parte del salario a aquellas empresas que estaban en situación compleja debido a la fuerte caída de sus ventas o exportaciones, la eliminación de la tablita de Machinea, esto en el fondo hizo eje con un conjunto de medidas más, hicieron eje en que para la presidenta de la nación la crisis se enfrentaba haciendo eje en el mantenimiento de los puestos de trabajo, porque eso aseguraba poder de compra y mercado interno.

Hoy como dije, estamos en una crisis, lo peor quedó atrás. Claramente cuando uno ve los índices de uso de capacidad instalada, de producción, algunos

sectores empiezan a tener variaciones interanuales positivas, otros sectores muestran fuertes recuperaciones con respecto a mínimos anteriores, la tasa de desempleo de 9,1% anunciada en el día de hoy, muestran que hemos transitado la crisis en una posición privilegiada. Sin embargo, esto no es que nos conforma, no, al revés, quiero concatenar el primer pensamiento de emergentes privilegiados en la crisis, cómo la pasamos con el mundo post crisis. Y el mundo post crisis, en un sector de los que han sido más afectados a nivel internacional como toda la cadena automotriz, autopartista, distribuidora, concesionaria...es un mundo post crisis que va a ser diferente. Un mundo post crisis donde tenemos que buscar una articulación inteligente de toda la cadena que permita a través del acceso al financiamiento, la especialización que brinde una integración local pero al mismo tiempo genere autopartistas, sistemistas que puedan salir al mundo, a la exportación. Es decir, una cadena donde la competitividad exija la localización de inversiones y nosotros como gobierno nacional estamos ya colaborando con algunos proyectos de especialización, generando el financiamiento que se necesita para un mayor desarrollo tecnológico en la nacionalización pero buscando que esa integración genere la escala, no solamente para la integración local del autoparte en el producto sino para la exportación y de ahí va a ser muy importante tener una vinculación positiva con toda la cadena de producción: terminales, autopartistas de cualquier tipo y tamaño, y obviamente, concesionarios. Esto nos requiere ver el mundo de una manera globalizada, entender como están quedando los nuevos jugadores, saber que es una industria que está produciendo o se está generando una concentración a nivel mundial donde hay importantes actores que recibieron ayuda del sector público, en ese mundo nos tenemos que insertar y en ese mundo tenemos capacidad porque tenemos el mercado regional, buscando potenciar, profundizar y aprovechar las oportunidades de un Brasil que hoy realmente es un actor principal en la recuperación del sector automotriz y autopartista.

Esto no solo son palabras, Uds. Saben que nosotros estamos trabajando y voy a ir desde lo macro hasta lo sectorial. El trabajo que en los últimos días el Congreso termino de validar con la apertura de la ley cerrojo que empieza a poner la posibilidad de Argentina insertándose en los mercados internacionales, solucionando a través de ofertas de canje el problema de los "hold outs", es necesario que nuestro país, nuestro sector privado, se inserte en los mercados internacionales. La segunda cuestión que me parece no menor, es el programa que anunciamos de Promoción de Inversiones, ley de promoción de inversiones que dispone de \$3.600 millones de incentivo fiscal, amortización acelerada o devolución anticipada de IVA para aquel que quiera comprar un Bien de capital nacional o extranjero, esto vale para empresas pequeñas y grandes, las pequeñas no constituyen iguales garantías, tienen concursos separados y tienen evaluadores específicos, y las grandes también las esperamos con los brazos abiertos. Nuestro desafío es poder, a través de estos incentivos, generar las inversiones y el objetivo no es solo eso sino que cada uno de los que concurse, en seis meses tenga la completa certeza de que va a recibir el beneficio correspondiente.

Ahora vayamos a lo sectorial, y a lo que uno estaría viendo como lo más próximo, ya que lo va a anunciar la Sra. Presidenta pero está muy próxima la

firma del Decreto reglamentario de la ley de "Promoción de Fabricación e Integración local de motos y moto-partes". Este es un trabajo que hicimos en conjunto, que tuvimos discusiones, idas y vueltas, que es como se hacen las cosas, en el que realmente tenemos muchísima expectativa porque creemos que tenemos no solamente la capacidad de sustituir importaciones y de generar una industria con mayor valor, sino que analizando esta ley que contempla proyectos de hasta un millón de dólares, para chicos y para grandes, pudimos confluir en una reglamentación donde se articularan los intereses de grandes empresas, medianas y pequeñas y no solamente viendo las estadísticas se ve claramente que aun antes de la promulgación de la ley, porque habían proyectos que estaban ya en funcionamiento por esto, hay una creciente participación de la industria nacional en dicho sector, sino porque recorriendo el norte grande, estuve en Chaco, Tucumán y cuando iba a los parques industriales a visitar plantas, encontré plantas que estaban orientadas a la producción de moto-partes o a la fabricación de ciclo motores, o de otro tipo de motos de otra cilindrada. Y esto tiene que ver con un objetivo que es relevante, que es eliminar ese desequilibrio de desarrollo regional y el desafío de transformar una industria metal-mecánica en el interior del país.

La segunda cuestión que me parece importante, es que cuando hable de la necesidad de adaptarnos con inteligencia a este mundo automotriz, autopartista, post crisis, viendo los intereses globales que han quedado y profundizando la relación Mercosur, estamos trabajando conjuntamente con cada uno de los sectores de la cadena para mandar una modificación a la ley de Promoción de Integración de Auto partes.

Este trabajo ha comenzado, hemos recibido las propuestas de los distintos sectores y estamos planteando las primeras reuniones de conjunto. Creemos que el sector automotriz, autopartista, la cadena de distribución, son sectores que están liderando el crecimiento, pero además sabemos y estamos convencidos de que tenemos la capacidad, el mercado, la calidad de mano de obra, la inteligencia de los empresarios para poder tener el rol de una industria fuerte que exporte, que abastezca bien a su mercado interno, que realmente pueda seguir con ese sendero de crecimiento de puestos de trabajo que ha mostrado desde el 2003 hasta la fecha.

Creo que como balance del año, podemos decir que estamos orgullosos de cómo hemos pasado este Tsunami, creo que esto se debió a que pudimos trabajar en conjunto, a que muchas veces las voces de los que están acá fueron alentadoras y nos sirvieron y nos acompañaron en momentos que eran difíciles. Les agradezco a todos y cada uno de uds., pero creo que el desafío que tenemos ahora es aun mas difícil porque va a requerir, no solamente articular con el sector público, que va a hacer una política de Estado, no va a ser la decisión del préstamo de ANSES a General Motors con la capacidad de ingresar mil puestos de trabajo, al mismo tiempo de tener hoy el AGILE en marcha, va a ser una decisión más compleja, porque va a ser una decisión donde todos, como en la pirinola vamos a tener que poner algo y todos vamos a tener que dejar algo.

Con ese desafío los dejo y, para terminar, estoy analizando el año modelo, se lo voy a presentar a la Presidenta, muchas gracias.

## Presidente de AFAC **Julio Cesar Cozzuol**

---

Buenas tardes, ante todo mi agradecimiento a ACARA por la invitación que se repite todos los años y nos permite dar un panorama de nuestro sector también. Cuando quieran podemos empezar una pequeña presentación que hemos traído para ilustrar mejor la posición del autopartismo en Argentina.

Para ilustrar nuestra posición siempre elegimos mostrar un poco cual es el grado de significatividad el comercio del autopartismo en Argentina y partimos de estos datos que es el resultado de la balanza comercial, que para el año 2008 arrojó un saldo negativo de 5.000 millones de dólares, lo cual ya está mostrando un número que por sí mismo y ya en el desarrollo de esta presentación, vamos a ver qué significación tiene.

Hoy estamos teniendo algunas previsiones que nos permiten estimar una producción para el 2010 de alrededor de 700 mil vehículos, los cuales, de mantenerse esta tendencia en la estructura comercial de la balanza, finalmente arrojaría un déficit aun mayor que podría llegar a los 700 mil millones de dólares. Para comprender que este es un déficit de carácter estructural y no casual, podemos ver el desarrollo desde el año 95 hasta el 2008 y vemos que aun en los años posteriores al 2002 donde el tipo de cambio fue favorable para producir en Argentina y quizás desaconsejado para importaciones, la importación de autopartes se sostuvo y tuvo un desarrollo similar y acompañó la curva de crecimiento de la producción de vehículos en el país, con lo cual muestra que esto es un déficit de tipo estructural y que el negocio automotriz está sustentado por una fuerte participación de autopartes importadas. Si miramos el pico de producción que hubo en el 2008 vemos que ahí la curva de importaciones tiende a superar a la de producción de automóviles.

Cuando miramos esta balanza comercial podemos pensar que muchas de las autopartes provienen de países de bajo costo pero no es tan así, hay otros factores que la condicionan y entonces vemos que de ese déficit de 5.300 millones aproximadamente 2.000 millones en el año 2008 correspondieron a importaciones que vienen del bloque de la Unión Europea, sigue siendo una de las monedas más fuertes que hay en el comercio mundial.

A solo título de ejemplo, lo que quisimos hacer fue establecer una relación, esto que están viendo uds. No es la cantidad de dólares y autopartes importadas que se utilizan para construir un auto, simplemente es una relación que hemos establecido para establecer un indicador y este es la relación que corresponde entre el total de importaciones de autopartes y la producción total de vehículos año a año, vemos que este indicador tiene una tendencia creciente a lo largo de los años y estamos llegando a que ese indicador esta en el orden de los 13.200 dólares por vehículo habiendo generado un crecimiento entre el '98 y el 2008 del 13,7%. Este mismo indicador si lo volcamos a la producción brasileña vemos que es significativamente menor en cuanto a la participación de cantidad de dólares de autopartes importadas por vehículo producido y la

evolución en los mismos 10 años tiene un crecimiento menor al que tuvo en Argentina. Hoy nos encontramos con una situación, como se llega a esta situación, que se llega básicamente a una estructura de producción automotriz con un bajo contenido de generación local. Esto podemos buscar muchas causas pero básicamente esto tiene que ver con la naturaleza misma del negocio, hoy en día, Argentina produjo 600 mil autos cuyo principal destino es la exportación, aproximadamente dos terceras partes de la producción argentina se exporta y esta tendencia se está confirmando en el tiempo y se proyecta hacia adelante de la misma manera. Esta situación hace que en la estructura de producción de automóviles las corporaciones automotrices tratan de optimizar sus recursos y esto genera que se trata de racionalizar las estructuras que se tienen a nivel global y en lo que hace a la región Mercosur, hay como un desplazamiento hacia Brasil. Esto si bien no es un condicionante económico neto, pero sí el desplazamiento del centro de decisiones hacia Brasil, deja a Argentina en inferioridad de condiciones al momento de tenerse que tomar ciertas determinaciones. A su vez, hay una tendencia a reducir a la base de proveedores y concentrarlo en menos proveedores y más fuentes, proveedores que por supuesto tienen que tener el carácter de global; y esto a su vez trae, con posterioridad a la crisis, que haya una tendencia a reducir las inversiones para el desarrollo de determinadas autopartes en determinados países, es decir que para desarrollar una autoparte en un país, hay que hacer inversiones en herramientas, en dispositivos y en otros elementos que hacen a la producción de la autoparte en sí misma. Si esta inversión la concentramos en un país, le damos más volumen y ese país presenta condiciones de bajo costo, se reduce la cantidad de inversiones y el costo logístico para que esa parte viaje desde el país donde se produce hacia el país donde se utiliza, que este es el caso donde Argentina se ve expuesta a numerosas situaciones que se dan en nuestro sector.

Luego hay asimetrías que afectan la competitividad de las autopartes producidas en Argentina, lo que vimos antes son condicionantes globales del negocio automotriz. En Argentina nosotros los autopartistas cuando queremos producir algo compramos o nos abastecemos de los insumos que son producidos en el país, los cuales fijan su nivel de precio por un XXX instalado, con una protección arancelaria que tiene la región, por consiguiente tenemos un insumo cuyo import parity es más o menos el resultado del valor internacional más el costo del flete para llegar hasta el país más la barrera arancelaria que lo afecta. Como es un arancel externo común del Mercosur, estos niveles de precio son similares dentro de la región. Cuando en cambio importamos una autoparte, en un contexto de una producción que se exporta las dos terceras partes de esa producción, me refiero a los automóviles, una autoparte que ingresa al país para ser montada a un vehículo que luego va a ser exportado, es una autoparte que puede usufructuar el beneficio de la entrada temporaria. Esa entrada en admisión temporaria que se ve facilitada por el régimen de aduana factoría, hace que la protección arancelaria que protege entre comillas a las autopartes, realmente pierda efectividad y esto nos lleva a que la protección específica de las autopartes, la protección efectiva sea muy baja. Esto quiere decir que puedo importar una autoparte extrazona porque luego voy a tener un destino final del automóvil de exportación y esa autoparte puede entrar en temporaria, y si tengo e venir de países de bajo costo, lo puedo

hacer, y aquí se produce otra simetría, que son las asimetrías cuando competimos con países cuyo costos de producción están determinados por sistemas socio políticos diferentes, o bien con fuertes políticas estatales de promoción a la actividad o bien con líneas de financiamiento que están dentro de esa políticas de promoción a largo plazo. Todas esas cuestiones se convierten en predisponentes para que esos países, además de esta ventaja, alcancen volúmenes de producción. Por consiguiente quienes producimos en la Argentina, si somos competitivos para exportar, nos encontramos con la barrera logística, que es que es siempre más barato mover una pequeña cantidad de partes de un país de alta producción a no producir en Argentina y a exportar un gran campo y volumen de esa parte.

En términos de valor absoluto, el valor logístico nos desfavorece. Entonces como conclusión, lo que tenemos es que la autoparte producida en el país está permanentemente expuesta a una comparación asimétrica en cuanto a su eficiencia o competitividad.

Para entender cómo juega la protección arancelaria, el máximo arancel que permite la OMC es de 35% que es por ejemplo el que cubre la importación de vehículos al Mercosur, mientras que por efecto de las admisiones temporarias que recién explique un autoparte tiene una protección efectiva de un 4,8%. Estas desprotecciones a su vez se ven afectadas por otras circunstancias que no tienen que ver con las razones internas pero de alguna manera son preocupantes y tenemos que tenerlas en cuenta. Este comparativo de mano de obra nos hace ver en la parte superior que el costo de la mano de obra del sector automotriz esta significativamente por encima del promedio de lo que es el costo de la mano de obra a nivel nacional, si lo comparamos con otros países nos damos cuenta que hay vecinos nuestros que tienen una diferencia significativa en el costo laboral como es el caso de Méjico, que tiene un costo de mano de obra que en dólares es la mitad de lo que es el costo argentino. Incluso este grafico que estamos mostrando es anterior a la última negociación laboral que se hizo en el país.

En conclusión, si queremos esto llevarlo a una visión muy grafica, podemos decir que cuando producimos un auto en la argentina, el 30% es un valor que agrega la terminal por la preparación del vehículo vendido, 50% del valor... esto esta medido en cuanto a porcentajes se refieren al valor del vehículo lo representan los componentes importados y los componentes nacionales están alrededor del 20%. Acá tenemos otra situación que nos gustaría cambiar para justamente poder ayudar a que haya mayor integración local y esta situación es que no se tiene información oficial acerca de cuál es la verdadera participación del contenido nacional de cada vehículo, por lo cual estas son estimaciones que pueden tener alguna variación pero que las consideramos bastante optimistas. Esta participación tiene un correlato con el nivel de empleo, fíjense que nosotros habíamos alcanzado en el año 2007 en nuestro sector 62.300 empleos directos, tuvimos una caída en el 2008 y en este año tuvimos una nueva caída, lo que significo una pérdida de 9.500 puestos de trabajo. Si bien estamos previendo un año de recuperación de producción automotriz, que esa recuperación no se vea reflejada en los puestos de trabajo por los motivos ya expuestos, se ve.

Estamos viviendo un proceso de contracción del sector y un proceso de desintegración del contenido local. Un dato que nos lleva a ver esta situación es que hemos estimado que para los próximos tres años en Brasil el sector automotriz, el de las terminales automotrices va a realizar inversiones aproximadas a los 15.000 millones de dólares. Argentina no tiene ningún correlato y lo que nos preocupa es saber que estamos ante nuevos lanzamientos y no existe tanta visibilidad en el tema, lo cual es preocupante y debemos empezar a pensar que corregir para garantizar la continuidad y sustentabilidad de esta industria. Con todo este panorama va a ser muy difícil cambiar las situaciones porque lo que esta negociado con la comisión temporaria para el Mercosur, es difícil de poder cambiar, por lo cual si miramos hacia delante y decimos que todo queda igual, nos encontramos con un sector que se va a ir reduciendo cada vez mas.

¿Cuál es la postura de AFAC en cuanto a qué se requiere? Bueno una definición fuerte de una política de Estado que determine si realmente hay que sustentar un sector automotriz integrado con un alto contenido local, por consiguiente si esta política de Estado fuese adoptada, tiene que apuntar directamente al núcleo central del problema y tiene q incrementar el contenido nacional. Para esto es importante obtener el acceso a información oficial sobre el sector, sino podemos estar tomando medidas equivocadas y nos perdemos de aportar ideas y esfuerzos para corregir la situación. Y si dentro de esta política y esta decisión queremos realmente ver los frutos de este desarrollo, hay que tener medidas de promoción concretas de financiación de la actividad, con un régimen impositivo coherente con el objetivo que se quiere lograr, a título de ejemplo, la parte nacional tributaria de ingresos brutos, la parte no nacional lo tributa, así que ya tenemos una inequidad evidente. Tenemos que tener un régimen arancelario acorde con la meta a alcanzar y tiene que haber una política laboral para que todos los sectores de la producción tengan un desarrollo acorde con beneficios para todos. Muchas gracias.

## Presidente de ADEFA

### **Dr. Cesar Luis Ramírez Rojas**

---

Buenas noches a todos, la última vez que estuve aquí el panorama era francamente desalentador. Creo que tuvimos situaciones complicadas y las sobrellevamos con gran trabajo y habilidad. El sector de camiones las caídas fueron descomunales, fueron del 70% a nivel mundial y hay países que todavía siguen en terapia intensiva, por ejemplo España, Rusia, si nos acordamos, hace un par de años eran economías extraordinariamente dinámicas y hoy están absolutamente planchadas, por ponerlo en un lenguaje suave. ¿Qué paso en Argentina? Esencialmente hubo una acción conjunta entre el gobierno, automotrices, concesionarios...tuvimos una enorme suerte de que Brasil realizo medidas lógicas de economía de bajar los impuestos en situaciones recesivas, y eso fue lo que permitió en el conjunto, que pasaron las elecciones que generaron un momento de incertidumbre, que la producción, la demanda nacional y mejorar las perspectivas para que en global fuesen mucho mejor de lo que habíamos planeado. Podemos discutir qué porcentaje contribuye cada uno al plan del gobierno, contribuyo a incrementar mucho el tráfico en las concesionarias, a despertar interés genuino en las ofertas que se promovían, el tema de Brasil fue crítico y sigue siéndolo, este es un punto que tenemos que tener muy en cuenta. Brasil tiene estimado crecer un 5% el año próximo, hay que ver que decisiones toma a nivel impositivo en el sector automotriz y eso nos va a afectar directamente en forma positiva o negativa. Somos optimistas en términos de la producción, que va a ser mucho mayor, creo que va a ser similar a la del 2007, pero esto va a depender del panorama de Brasil.

Por el lado de los camiones, la recuperación ha sido mucho más lenta, ha mejorado a nivel mundial un poco pero sigue siendo mala en EE.UU., en Europa, en Asia, excepto en Brasil que, para todos los fabricantes de camiones, sigue siendo un país con resultados extraordinarios.

En lo que respecta a como vemos el futuro, les diría que tenemos que trabajar mucho en toda la cadena de valor en términos de qué modelo de país queremos. El año 2010 creo que es crítico para la Argentina para las nuevas inversiones. Cuando se lanza un nuevo modelo, las plataformas se empiezan a analizar cinco años antes y se definen tres años antes. Entonces, para que Argentina tenga alguna posibilidad de tener nueva tecnología, nueva plataforma, tenemos que estar trabajando ya hoy sobre qué temas vamos a trabajar como país. Creo que ese es el gran reto para el 2010, el gobierno, la cadena de valor, incluido la representación sindical, porque sin todos estos jugadores, no nos podemos mover.

Es muy bueno haber cerrado el año como lo hicimos...es una pausa en un tema que ha sido muy complicado para todos, pero el 2010 se presenta con un reto mucho más complicado que va a ser el futuro perfil que va a tener la industria automotriz en Argentina, cosa que no es fácil de determinar y va a requerir un enorme esfuerzo de todos los aquí presentes. Mucho mas no tengo que decirles, les agradezco nuevamente la gentileza de invitarme y espero el año que viene tener alguna propuesta de alguna nueva plataforma y alguna

nueva tecnología, algo que sea muy atractivo para todos sus consumidores en los años venideros, gracias.

## Secretario General de SMATA

### **Sr. Mario Manrique**

---

Bueno, buenas tardes a todos, en realidad no era mi intención hacer uso de la palabra pero escuchando la exposición de los señores que presiden las distintas cámaras que componen la cadena de valor, obviamente no puedo dejar de expresar cual es el pensamiento de la organización sindical ante el futuro por delante.

Simplemente resaltar algunos de los conceptos que remarcaron el presidente de ADEFA, tanto como el presidente de AFAC. El futuro no puede estar en manos de una decisión política, tampoco de una decisión política del exterior, no puede estar nuestra actividad pendiente de las decisiones que tomen en Brasil con respecto al Mercosur, a su mercado interno. El futuro lo vamos a construir entre todos, para eso nos tenemos que comprometer. Es difícil a veces poder consensuar intereses, particularidades e idiosincrasias. Hoy la Sra. Ministra hablaba de que por delante tenemos un desafío en la Industria, yo creo que tenemos una segunda oportunidad, quizás desde el 2003 al 2008 no la aprovechamos, que fue cuando la industria resurgió y tomo esa fortaleza que la convirtió en uno de los elementos más importantes de producción en la Argentina. Siempre discutíamos que era el momento adecuado, por la fortaleza de nuestra industria y nuestra economía para desarrollar un futuro. Yo siempre pongo un ejemplo: en Alemania Volkswagen está discutiendo el 2018, y con todo el respeto que tengo por Volkswagen que es mi fábrica, si yo voy a Volkswagen y le pregunta qué haremos en el 2013 no saben que contestarme, no saben. Y si todos acá nos preguntamos qué vamos a hacer a dos años, no sabemos, entonces la construcción de una política para nuestra industria a futuro a largo plazo que provoque toda esa batería de medidas que hagan de la Argentina un país con oportunidades, un país donde nos vean como algo interesante para poder hacer negocios, la tenemos que construir entre nosotros, porque también la ministra dijo que todos vamos a tener que poner algo y cuando salía, por ahí escuchaba en broma alguno que decía "otra vez hay que poner"...porque es el reflejo primario propio del empresario, escucha la palabra poner y es que tiene que ganar menos. Cuando en el ámbito sindical escuchamos la palabra "poner", nuestro reflejo primario es que tengo que resignar o hacer concesiones. Yo creo que esa palabra hoy significa "invertir", invertir en sacrificio para poder construir un futuro, porque Brasil va a hacer su juego y no podemos bailar al compás de ellos, más allá que, como bien dijo el señor, tuvimos suerte de que Brasil no cayó en un pozo profundo y se activo rápidamente, pero nosotros no queremos "suerte", nosotros como gremio queremos tener una industria previsible, con futuro, para eso necesitamos que todos los actores nos juntemos y vayamos a exponer a los entes gubernamentales, donde se tienen que desarrollar las políticas, nuestras necesidades para poder hacer de la industria automotriz en la Argentina, una industria estable, fuerte, con crecimiento permanente.

De parte de nuestra organización, mas allá de las peleas y discusiones circunstanciales, por la actividad y los intereses que representamos cada uno, tengan la plena seguridad que somos un sindicato que vemos a la industria desde una visión muy integral. No queremos una armadura en la Argentina, queremos una industria integral. Sabemos que no podemos ir a las fabricas integrales de los ´70, donde todo se hacia dentro de la fábrica, pero si hablamos de industria de ensamble, autopartista estable, que es lo que va a dar las raíces con una red de concesionarios fuerte, con todo lo que hace a la cadena de valor. En eso nosotros estamos comprometidos e intentamos trabajar, estamos teniendo charlas con todo el mundo tratando de unificar criterios para hacer lo que decida COSUL. Entre paréntesis, para terminar, les voy a decir que vengan a ser delegados a SMATA, porque es el único que reconoce que tenemos los mejores salarios y bueno...el costo laboral no es el problema de nuestra industria y no lo digo para salvar a nadie, cada uno cumple con su obligación. Pero sí tenemos un problema estructural en la industria, que es el costo argentino de nuestra industria. Tenemos los coches fabricados con los más altos impuestos, así que tenemos que llevarle al Estado, porque todos le pedimos al Estado y yo a este gobierno no puedo decir cosas que no sean elogiosas en nuestra industria, después en lo político tendremos nuestras idas y vueltas como hay en la política. Creo que todavía le falta una visión global de nuestra industria, porque quizás vea nuestra industria desde las terminales nada mas, que son la cara visible hacia la sociedad, pero satelitalmente hay miles de puestos de trabajo y queremos involucrar a todos, en eso estamos trabajando, esperemos poder conseguir algún resultado. Queremos construir políticas que hagan de nuestra industria, una industria establecida, en crecimiento, previsible, que los que tienen plata para invertir nos vean atractivos porque en el país hay reglas claras en la industria automotriz. Ese es nuestro compromiso, perdonenme, no quería hablar pero bueno, sentí que por lo menos teníamos que dar la visión del sindicato hacia estos temas. Gracias.

## **Presidente de ACARA**

### **Sr. Dante Álvarez**

---

Buenas noches, en primer lugar quiero agradecer a quienes hicieron uso de la palabra por sus inteligentes apreciaciones y también la presencia de todos uds. para celebrar la conclusión de este año, que no ha sido nada fácil para ninguno de nosotros pero nos encuentra unidos como sector y ya con toda la energía puesta en protagonizar un 2010 auspicioso y agradable para todos. La cena de fin de año es una oportunidad propicia para hacer un balance del año, a la vez que esbozar objetivos para el 2010. Recuerdo cuando hace un año hacíamos las primeras proyecciones y sosteníamos que este sería un año de 500 mil unidades y eran muchas las caras de sorpresa e incredulidad. Por aquel entonces estábamos en un clima de gran incertidumbre por el inicio de una profunda crisis financiera mundial que lógicamente ya estaba teniendo consecuencias en el mercado interno. Hoy tenemos la certeza de que finalizaremos lo que va a ser el tercer mejor año del sector, luego de tener dos años espectaculares como 2007 y 2008 que fueron los mejores de la historia. Claro esta que esta cifra va a ser lograda en el marco de un mercado oferta en el que tuvimos que desagotar grandes stocks y frente a la caída de las exportaciones hasta comercializamos unidades fabricadas por otros mercados. Esto trajo como consecuencia una importante pérdida de rentabilidad, no obstante, como pequeños y medianos empresarios comprometidos con el interés nacional, mantuvimos la actividad y las fuentes de trabajo, si recurrir a ninguna ayuda oficial directa. No sé de ningún concesionario que haya producido suspensiones o despidos masivos y ya que menciono a los trabajadores debo destacar que es un motivo de satisfacción para la Comisión Directiva que presido, el dialogo constructivo que junto con el SMATA hemos alcanzado, lo que permite avizorar acuerdos o disensos marcados por el mutuo respeto.

En otro orden de cosas quiero referirme con orgullo a la labor que llevamos adelante en la capacitación de los empleados de las concesionarias, en virtud de los convenios que firmamos con la Facultad de ciencias económicas de la UBA y de la Universidad del Salvador. En este año habrán pasado por nuestras aulas virtuales 5.000 alumnos; al respecto, el próximo 9 de dic. Haremos entrega en un acto académico Haremos en un acto académico la entrega de diplomas del curso del programa Senior de Dirección de Empresas, cuya duración es de dos años.

Otro aspecto de los que brinda la Asociación a sus socios consiste en la atención y consejo profesional, a lo largo del año atiende más de diez mil consultas referidas a temas impositivos, legales o registrales y cabe destacar que en tres de los cuatro principales distritos del país estamos litigando en representación de nuestros socios por el impuesto a los ingresos brutos.

Continuamos perfeccionando nuestro SIOMA, Sistema de información online de nuestro mercado automotor de Argentina, de manera tal que cada uno de nosotros pueda obtener en tiempo real la información que necesite, de él surge nuestro anuario, que es el compendio de datos más completo de los datos de la actividad automotriz del país. Voy a agregar un dato, este sistema es consultado regularmente por casi todas las casas matrices que operan en nuestro país.

ACARA ha visto robustecida su representatividad de autopropulsados por su participación activa de los concesionarios de los moto vehículos, a este respecto, este sector está dando muestras de su madurez, ya que por el trabajo conjunto de gobierno, concesionarias, importadores, a partir del 1 de Enero de 2010 se pondrá en marcha un nuevo sistema registral que permitirá un impulso institucional a un sector que el año próximo estará por encima de las 500 mil unidades.

Para redondear esta breve reseña, en este año hemos continuado contando de manera silenciosa nuestra responsabilidad social y entre muchas acciones rescato dos. Al día siguiente del desastre de Tartagal hicimos entrega de dos mil colchones, también llevamos donado más de tres mil sillas de rueda en todo el país.

En cuanto a las expectativas para el año, son las mejores. Esperamos recuperar mercado llegando a un piso de 560 mil unidades para el ámbito local, pero para que eso suceda tendremos que trabajar articulando esfuerzo con las terminales, con el sector de autopartes y también con los funcionarios del gobierno, con quienes ya estamos manteniendo reuniones en la búsqueda de incentivos y propuestas para un ritmo creciente.

Vemos con satisfacción el crecimiento de las exportaciones y nos atrevemos a pedirles a nuestros concedentes que a la hora de planificar nuestro abastecimiento tengan en cuenta estos volúmenes, puesto que todos sabemos que el ciclo de reacción es de cuatro meses. A fin de alcanzar y aun superar esta cifra estamos tratando de armar un sistema para los usuarios, más económico que la oferta de plaza y estamos solicitando a las autoridades un aggiornamiento de las normas del leasing, procurando que en nuestro país también sea la herramienta formidable que es en Brasil, EE.UU. o Europa.

Para terminar quiero destacar que aquí está presente en pleno toda la cadena de valor de la industria automotriz, el gobierno, los trabajadores, los autopartistas, las fabricas nucleadas en ADEFA, los importadores y estamos los concesionarios de autos, motos y maquinarias agrícolas pertenecientes a ACARA y todos juntos debemos trabajar por el desarrollo pleno de la actividad, verdadera industria de industrias, y por el verdadero bienestar de sus integrantes, recordando que el poder de una cadena es tan importante como el más débil de sus eslabones. Muchas Gracias.