

14

La industria de motovehículos en
Córdoba



Capítulo 14: La industria de motovehículos en Córdoba¹

“Siendo necesario para el progreso moderno que muchas ocupaciones industriales se realicen con capitales cada vez mayores, todo aquello que impida o entrase la formación de grandes capitales por la agregación de otros más pequeños, hará que sea menor la capacidad productiva de la industria.”

John Stuart Mill

14.1 Introducción

La economía argentina se caracteriza por una importante participación de la industria manufacturera en el entramado productivo nacional. Tal es así, que, en la última medición del INDEC, la industria alcanzó una participación del 11,8% en el PBI. Si bien la misma cayó ligeramente a lo largo de los últimos veinte años (en línea con la tendencia de toda América Latina), dado que el promedio del período 1993-2012 es del 18,0% y el valor que alcanzaba la misma en 1993 ascendía al 19,8%, continúa siendo el sector económico más importante de nuestro país en lo que respecta a la agregación bruta de valor².

La industria de los motovehículos en particular, ha experimentado un crecimiento exponencial en años recientes. En la última década, la fase expansiva del crecimiento de la demanda ha sido acompañada por la fabricación de motocicletas, multiplicándose más de 100 veces en el período, superando las 600.000 unidades de producción y generando un número cercano a los 4.000 puestos de trabajo.

En lo que se refiere al grado de importancia de la industria de motovehículos para Argentina, vale decir que la misma constituye un sector preponderante en el entramado productivo, con una particular relevancia en el sector manufacturero. Específicamente, esto se debe a la capacidad de la industria para generar actividad económica mediante su efecto multiplicador. De este modo, la organización y desarrollo del sector en el ámbito regional representa un punto central, para nuestro país y para la provincia de Córdoba en particular.

Su importancia no solo ha de ser medida desde la óptica de la producción, ya que ésta se sustenta únicamente si el mercado absorbe los productos que son ofrecidos. Para tener una referencia de lo expresado anteriormente, en el año 2004 se patentaron en Argentina 45.600 motovehículos, mientras que en 2013 ese número alcanzó los 725.000 motovehículos; es decir, aumentó 15 veces en diez años. Esta performance ha posibilitado la implantación de nuevas empresas dedicadas a la fabricación de tal medio de transporte, como así también la apertura de nuevas concesionarias, aportando también al comercio mayorista y minorista. Por ejemplo, en la Provincia de Córdoba, entre 2003 y 2008 se crearon cuatro nuevas terminales, las cuales se sumaron a las tres ya existentes.

1 El presente capítulo es un resumen del proyecto titulado “Estudio para el desarrollo, fortalecimiento y modernización de la cadena de valor del sector de motovehículos y sus partes de la provincia de Córdoba” Exp N°14 192 00 01 a cargo del Instituto de Investigaciones Económicas de la Bolsa de Comercio de Córdoba, financiado por el Consejo Federal de Inversiones a pedido del Ministerio de Industria, Comercio, Minería y Desarrollo Científico de la provincia de Córdoba, que actualmente se encuentra en ejecución.

2 La industria manufacturera ocupa el primer lugar, siguiéndole el comercio mayorista y minorista, las actividades de transporte, almacenamiento y comunicaciones, el rubro inmobiliario y empresarial y la enseñanza junto con otros servicios sociales y de salud. Esos fueron los cinco sectores económicos más importantes de la economía argentina durante el año 2012.

En lo que refiere estrictamente a la provincia de Córdoba, la industria de motovehículos ha seguido la tendencia nacional, incrementándose los patentamientos 730% en el período 2004-2013. A su vez, aproximando a través del Registro Industrial de la Provincia de Córdoba –actualización mayo 2013–, este sector industrial contaría con 30 empresas motopartistas y ocho terminales, mientras que estaría nucleando cerca de 1.200 empleos de manera directa, significando un 1,7% del empleo industrial provincial y 0,4% del empleo total provincial para el año 2013.

A nivel mundial esta industria se enmarca dentro del actual panorama de globalización, regionalización y cambios de los sistemas de producción, que buscan establecer diferentes estrategias, tanto locales como internacionales, para lograr obtener una mejor competencia e inserción en el mercado. La aparición de China como actor relevante en la economía mundial tiene especial importancia en esta industria, debido a que es el principal proveedor de motovehículos importados en Argentina. De esta forma, el enlace de las estrategias global-regional, con el proceso de transformación de los marcos regulatorios y la existencia de acuerdos sectoriales-regionales, favorecen el aumento de la presencia tanto de partes como de componentes importados en el consumo interno. Aquí es donde surge el interrogante con respecto a cuál es la posibilidad con la que cuentan las pymes para insertarse en forma positiva en este proceso: no solo se observan dificultades tecnológicas, productivas y organizacionales, sino que también se presenta una ausencia del ámbito institucional, donde no se establecen políticas públicas que fomenten y regulen a los distintos actores de esta amplia industria.

En consonancia con ello, es necesario contar con información primaria sobre las empresas del sector. Esto mismo debería apuntar a generar información relevante sobre la estructura empresarial de la cadena y sobre el comportamiento empresarial, trabajando con todas aquellas empresas radicadas en la provincia y asociadas a una cámara, asociación, polo tecnológico y/o grupo de trabajo empresario. El objetivo será servir de base a organizaciones públicas y privadas para la definición de líneas de acción, para mostrar el impacto que el sector tiene sobre la economía regional y para presentar las ventajas que ofrece Córdoba a la hora de definir la radicación de una empresa afín a esta cadena.

Además, un tema principal en el debate acerca de la industrialización del país, es la participación de los componentes nacionales en los productos industriales locales y la posibilidad de integración de partes locales en los procesos productivos de la cadena de valor de los motovehículos. Nuevamente la escasez de datos específicos y falta de información de peculiaridades inherentes a la producción de motovehículos dificulta la planificación de la estrategia industrial por parte del sector público y también imposibilita la difusión de cifras consistentes por parte del sector privado.

14.2 Descripción del sector

14.2.1 Definición del sector

La motocicleta o motovehículo comúnmente denominada moto, es un vehículo de dos ruedas impulsado a motor. Se engloba dentro de los bienes de consumo durable, susceptibles de ser utilizados durante un periodo de tiempo prolongado al no agotarse con el uso, y siendo a la vez bienes un bien final, no sometido a transformaciones una vez producido.

Existen diferentes tipos de motocicletas: deportivas, *naked* (moto para usar en la ciudad), de calle, de turismo, de viaje, entre otras. Aquí no se indagará en sus distintos tipos, sino que se referirá a la misma en términos genéricos sin hacer distinciones.

Desde el punto de vista metodológico, el sector productor de motovehículos se encuentra rotulado en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 1997 (ClnAE-97) dentro de la clase 35.91 (fabricación de motocicletas) como fue mencionado anteriormente. A los fines de este estudio se incorporarán al análisis industrias afines a la producción de motovehículos tales como armado y ensamblaje, y fabricación de partes y piezas.

Por otra parte, ciertas empresas no pueden ser agrupadas en otros rubros de producción, tanto por pertenecer a sectores que no poseen una delimitación clara como por ser casos particulares en el área geográfica bajo estudio -en este caso la provincia de Córdoba-. Ante esta situación, resulta de interés su inclusión como empresa afín al rubro, de modo que se pueda analizar su situación particular y tener en cuenta en la delimitación de políticas de incentivo al sector.

14.2.2 Caracterización

Según el pensamiento de Porter (1986), la cadena de valor es el conjunto de actividades interrelacionadas, destinadas a la generación de valor agregado en el proceso productivo. Esto se extiende a todos los aspectos de la producción, es decir desde la consecución de las materias primas hasta el producto terminado que llega a manos del consumidor. La importancia del concepto radica en el esfuerzo por lograr la fluidez en el sector implicado, basado en mecanismos cooperativos.

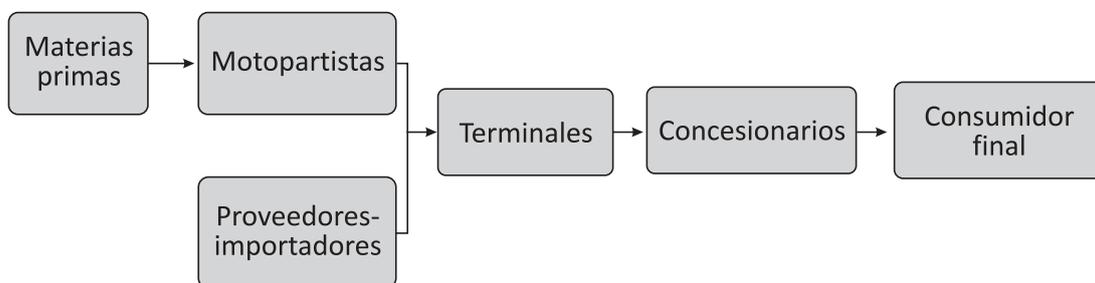
De este modo, se entiende por cadena de valor *“un conjunto formado por múltiples relaciones productivas y comerciales entre empresas independientes, en el cual los productos y/o servicios de una de ellas, se transforman en insumo productivo o comercial de otra”*.

A partir de ello, en los estudios de cadena de valor se pretende identificar los actores presentes en cada eslabón de la cadena productiva complementando con una profunda descripción de sus capacidades y funciones. En conjunto, se intenta descubrir la red de relaciones que mantienen entre ellos y el grado de interacción no solo dentro de la cadena sino también con actores sociales y organismos públicos y privados que brindan el marco de actuación y desarrollo.

Además, se aspira a demostrar la relevancia de los sectores bajo análisis para la economía, identificando oportunidades de negocios y de manera conjunta recursos y capacidades necesarias para potenciarlas.

Para el caso de la industria de motovehículos su cadena de valor, se presenta en el Esquema 1.1.

Esquema 1.1: Cadena de valor del sector de motovehículos



Fuente: IIE

El primer eslabón de la cadena está compuesto por el sector proveedor de materias primas. En algunos casos materiales meramente industriales como son el acero, acero inoxidable,

chapa y aluminio; pero también insumos necesarios para el moldeo por inyección, como lo es el polietireno expandido (vulgarmente denominado “telgopor”), entre otros. Estas materias primas son compradas por las empresas motopartistas para la fabricación de determinadas partes de la motocicleta.

Las motopartistas proveen con su producción tanto a las terminales como al mercado de repuestos. En este nivel también se encuentran proveedores e importadores que se encargan de comprar repuestos de manera directa desde otros países (India, China, entre otros) para su futura comercialización.

Las terminales son las encargadas de fabricar el motovehículo propiamente dicho, sin embargo aquí cabe hacer una aclaración. Todas las empresas terminales instauradas en Córdoba importan el motovehículo, por lo tanto, por fabricación debe entenderse su ensamblado. Existen dos modalidades por las cuales la motocicleta llega a la terminal:

- *CompletelyBuilt Up* (CBU) o completamente armadas
- *CompletelyKnock Down* (CKD)³ o completamente desarmadas

Las unidades CBU no requieren de mayores esfuerzos para que el motovehículo pueda estar disponible para la venta, ya que no necesita ser ensamblado. Eso hace que el valor agregado de tales productos sea muy bajo, absorbiendo poca mano de obra. Las unidades CKD requieren de una línea de producción para el ensamblado, ya que el vehículo viene completamente desarmado. Aquí el valor agregado es mayor ya que se necesita mano de obra para su ensamblado. El ensamblado de unidades CKD y SKD es lo que se denomina popularmente como producción de “*origen nacional*”.

Sin embargo, cabe destacar que muchas veces en el proceso de fabricación interviene una gran cantidad de actores. Empresas que actúan como subcontratistas, empresas fabricantes de partes genéricas, empresas fabricantes de partes específicas, etc.

El motovehículo ensamblado es enviado a las concesionarias, que constituye el comercio al por mayor de la cadena. Luego son estas las que se encargan de la comercialización del producto hasta el consumidor final.

Recuadro 1.1: Ley 26.457. Régimen de incentivo a la inversión local de emprendimientos de motocicletas y motopartes

La Ley 26.457, o de Régimen de Incentivo Local de Emprendimientos de Motocicletas y Motopartes, fue sancionada el 10 de diciembre de 2008 y promulgada 5 días después, el día 15 del mismo mes. Los requisitos para acceder al mismo son:

-acreditar inversiones no inferiores a un millón de dólares en activos fijos, inmuebles o instalaciones directamente relacionados con el proceso productivo, y/o bienes de capital o su financiación, destinados al desarrollo de proveedores motopartistas locale

-que las motopartes importadas representen hasta un 50% del valor ex fábrica antes de los impuestos de los vehículos, porcentaje que se reducirá progresivamente por un período de 5 años (año 2: 45%; año 3: 40%; año 4: 35%; año 5: 30%)

-que el componente máximo importado (CMI) se calcule mediante la fórmula valor CIF de las motopartes importadas multiplicadas por 100, divididas por el valor del bien final ex fábrica antes de impuestos

$$CMI = \frac{\text{valor CIF de las motopartes importadas} \times 100}{\text{valor del bien final ex fábrica antes de impuestos}}$$

³Existe también la modalidad *Semi-CompletelyKnock Down*(SKD) o semi-ensambladas

En cuanto al tratamiento arancelario, consiste, en primer lugar, en una reducción del arancel durante los primeros cinco años del proyecto. El mismo se divide en 3 categorías, con respecto a distintas importaciones. La reducción será del 60% del derecho de importación extrazona para partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes destinados a la producción de los vehículos y sus motores, hasta el 40% del derecho de importación extrazona para vehículos CKD y SKD, y hasta el 20% del derecho de importación extrazona de vehículos CBU. También se fija un tratamiento diferenciado a partir de si la producción se destina al mercado local o a la exportación.

En segundo lugar, también se establece un bono fiscal en el art. 11, *“sobre el valor de las compras de las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes, matrices y moldes locales destinados a la producción local de los vehículos comprendidos en el artículo 2º y/o motores para dichos vehículos, que sean adquiridos por las empresas que adhieran al régimen”*. El mismo será nominativo e intransferible, y se aplicará al pago impuestos nacionales. En ningún caso podrá aplicarse al pago de deudas anteriores a la efectiva aprobación del proyecto, ni se computarán para la determinación del impuesto a las ganancias. El monto del beneficio acordado será equivalente a un porcentaje del valor ex fábrica antes de impuestos de las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes, matrices y moldes locales que estén destinados a la producción de los vehículos. Los porcentajes son los siguientes: 2014: 20%; 2015: 19%; 2016: 18%; 2017: 17%; 2018: 16%.

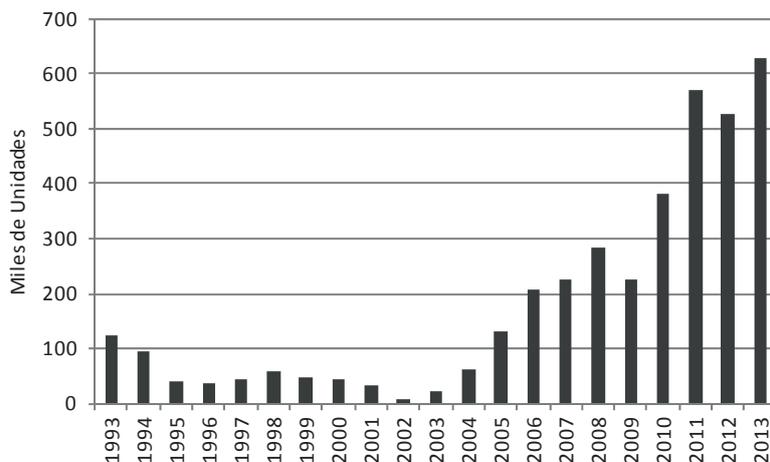
14.2.3 Sector de motovehículos en Argentina

La industria de motovehículos en Argentina data de la década de 1950, con la fabricación de la primera motocicleta por parte de la fábrica Zanella, empresa que continúa vigente en el mercado. A partir de allí ha navegado por los tempestuosos ciclos inherentes a la economía de nuestro país.

En el año 1992, siguiendo datos del Centro de Estudios de la Producción, había diecisiete fabricantes nacionales, mientras que en el año 2000 existían solo siete, que empleaban cerca de 350 empleados y nucleaba alrededor de 95 motopartistas activos. Cinco de esas empresas se encontraban en Buenos Aires, una en Córdoba y otra en Santa Fe.

En la actualidad existen veintitrés empresas dedicadas a la fabricación de motocicletas, de las cuales siete tienen presencia en la provincia de Córdoba. El entramado productivo de las mismas está determinado por un papel preponderante de los insumos importados en la producción. La mayoría de las empresas actúan como ensambladoras de las unidades que llegan desde el exterior, en especial desde China en las modalidades CKD y CBU.

En el Gráfico 1.1 se observa la producción de motovehículos en Argentina para el período 1993-2013.

Gráfico 1.1: Producción de motovehículos en Argentina. Período 1993-2013

Fuente: IIE sobre la base de CAFAM y CEP.

La producción se ha incrementado de manera sustancial en el período considerado, pasando de 125 mil unidades en 1992 a 628 mil unidades en 2013. Se destaca la gran pro ciclicidad de la misma a lo largo del tiempo, exacerbando la variación en el nivel de actividad tanto en los auges como en las depresiones.

A finales de la década del 90 y principios del 2000, el país se veía inmerso en una recesión que afectó la fabricación de motovehículos, cayendo a 7 mil unidades en el año 2002, valor 88% menor al promedio de los nueve años anteriores. Luego de transcurrida la peor crisis económica del país, el mercado de motocicletas siguió una tendencia fuertemente creciente. El incremento promedio anual entre 2003-2013 fue del 50%.

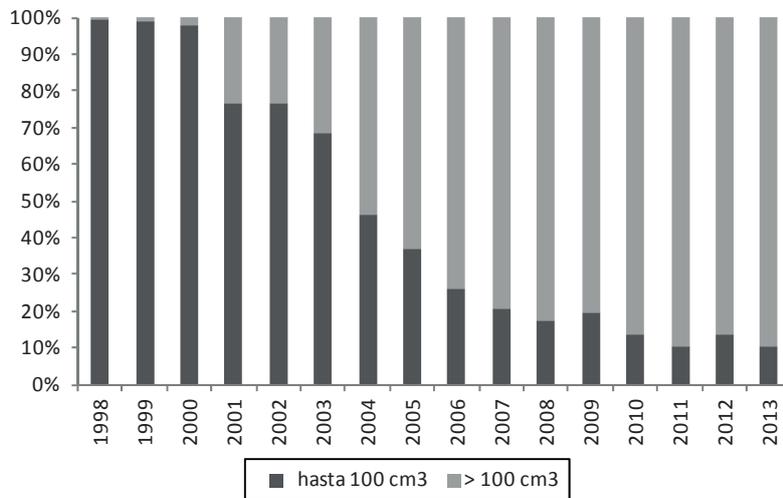
En línea con los dicho anteriormente, la producción solo sufrió caídas en los años 2009 y 2012, ambos coincidentes con variaciones negativas del PBI. En el año 2014, la coyuntura económica deprimida junto con medidas específicas al sector ha hecho que la fabricación vuelva a caer. A través de la modificación a la Ley 24.674 de Impuestos Internos se aumentó el gravamen impositivo para las motos de más de \$22 mil, con escala progresiva⁴.

Además de lo mencionado, el crédito, alicaído debido a un incremento en la tasa de interés, ya no está presente como en los años anteriores, y la menor facilidad para la compra financiada también ha ayudado a mermar los niveles de producción. A esto se le suma que debido a la escasez de dólares se restringen las importaciones de algunos productos, entre ellos las motocicletas.

Es factible discriminar la producción de motos según su cilindrada sea menor o mayor a 100 cm³. La composición ha cambiado notablemente. Mientras que en 1998 prácticamente la totalidad de la producción correspondía a motos con cilindrada menor a 100 cm³, en 2013 el 90% presenta mayor cilindrada, en especial el segmento de entre 100 y 150 cm³. Esta información se presenta en el Gráfico 1.2.

⁴ La medida fue anunciada en diciembre de dicho año. Luego de las repercusiones, se subió tal límite a \$28 mil en enero de 2014. En el mes de diciembre de 2014 se vuelve a actualizar el límite que ahora se encuentra en \$34,5 mil hasta el mes de junio de 2015.

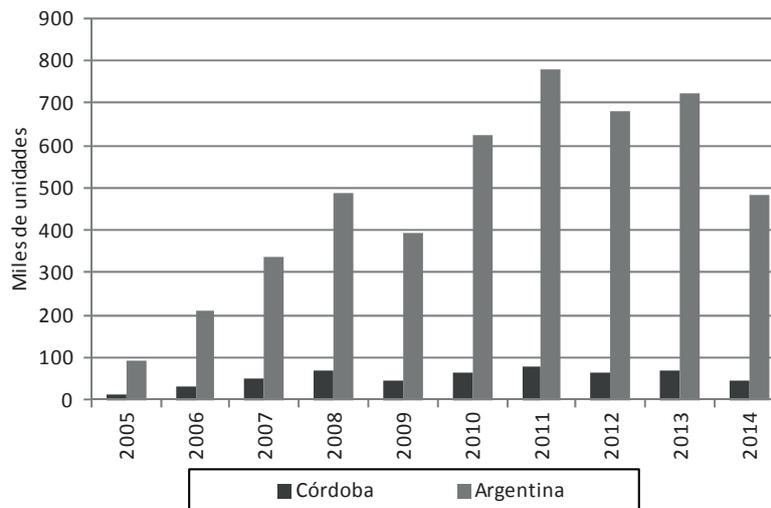
Gráfico 1.2: Composición de la producción según cilindrada. Período 1998-2013



Fuente: IIE sobre la base de CAFAM.

Hasta aquí todo lo mencionado se refiere al sector por el lado de la oferta. Sin embargo todo mercado necesita también de la demanda para poder existir. En el Gráfico 1.3 se observan los patentamientos en Argentina y en Córdoba.

Gráfico 1.3: Patentamientos de motovehículos en Argentina y Córdoba. Período 2007-2013



Fuente: IIE sobre la base a DNRPA.

A pesar de contar solo con datos desde el año 2005, se ve claramente la misma tendencia que los niveles de producción. Sin embargo todos los años la demanda es mayor a la oferta interna, es decir los patentamientos superan a la producción. Este exceso de demanda es abastecido con motocicletas importadas en forma de CBU⁵.

⁵ Tal afirmación se verifica para el año 2012 y 2013, años para los cuales se ha conseguido información. Recordar que todas las motocicletas son importadas, pero en el caso de la modalidad CKD se considera producción nacional.

14.3 Conclusiones y estado de avance del trabajo

Ante la escasez de datos actualizados sobre el sector de motovehículos en nuestro país, y la virtual inexistencia de los mismos para la Provincia de Córdoba, el proyecto tiene como uno de sus primeros objetivos la elaboración de una base de datos que pueda ser actualizada fácilmente. Para lograr esto, primero fue necesario delimitar el sector, ubicando no solo a las empresas pertenecientes al rubro, sino también a las instituciones públicas y privadas vinculadas al mismo.

El primer esfuerzo se avocó a identificar cámaras, clústeres o uniones industriales que representen, vinculen o nucleen a la industria de los motovehículos en la provincia. Si bien no se explicitó esta parte del proyecto en el presente capítulo, cabe destacar que existe una marcada fragmentación de la representación sectorial; es decir, que en la provincia no existe una única entidad que concentre la representación de la industria de motovehículos. Situación distinta se presenta a nivel nacional, en donde sí existen entidades que agrupan al sector como la Cámara de Fabricantes de Motovehículos (CAFAM), o la Asociación Argentina de Motovehículos.

La imposibilidad práctica que implica contactar a todas las entidades provinciales que potencialmente representen o agrupen a alguna empresa del rubro, obligó a recurrir al Ministerio de Industria de la Provincia de Córdoba. Posteriormente, el Padrón Industrial, elaborado por dicho ministerio, fue una herramienta fundamental que permitió identificar, ubicar y contactar a las empresas relevantes. Una vez confeccionado el registro de todas las empresas que conforman el sector, se procedió a contactar a las empresas más grandes, con el objeto de convocarlas a una primera reunión que se realizó en las oficinas del Ministerio de Industria. En la reunión, miembros del equipo de investigación presentaron el proyecto y recibieron comentarios y sugerencias de los industriales y representantes del ministerio.

Una vez delimitado el sector y teniendo en cuenta las sugerencias expresadas, se perfeccionó un instrumento de recolección de datos en forma de encuesta autoadministrada. Previo a iniciar el proceso de encuestado se contactó telefónicamente y por correo electrónico a todas las empresas que conforman el sector, con el objeto de presentar la iniciativa, comentando sus características, ventajas y potencialidades. El interés demostrado por las empresas es heterogéneo, ya que algunas manifestaron expresamente no querer participar del proyecto o poca voluntad a la hora de colaborar.

Habiendo contactado a todas las empresas, se procedió al envío de la encuesta mediante un formulario electrónico, facilitado vía e-mail. Asimismo se elaboró un protocolo para el encuestado, en donde se establecieron pautas de seguimiento de las empresas con el objetivo de maximizar las respuestas válidas obtenidas. En dicho seguimiento se hace necesario recontactar, en repetidas ocasiones, a las empresas que no han respondido, alternando entre llamados telefónicos y correos electrónicos. El control del proceso de encuestado se lleva mediante una base de datos que se actualiza diariamente en donde se establecen los responsables de contacto, las vías y número de contactos, y comentarios adicionales que permiten ajustar la estrategia de encuestado.

Actualmente el proceso de recolección de datos se encuentra en pleno desarrollo. Como ya se mencionó antes, tal tarea se está presentando dificultosa debido a la imposibilidad de lograr un contacto fluido con las empresas para que estas respondan la encuesta. Se procederá a organizar reuniones con diferentes referentes cercanos a las empresas. En el caso de las empresas del interior, ya se está trabajando en la logística para organizar una reunión en la localidad de San Francisco.

Aun así, una vez finalizado el trabajo de campo se elaborará una base de datos para su posterior procesamiento y análisis.