

Autopartista se viene una nueva ola de fusiones y adquisiciones

Natacha Esquivel

Como otros sectores, el autopartista vivió la invasión de multinacionales en los 90 y su huida en masa diez años más tarde. Ahora, la fuerte recuperación de la industria automotriz, que benefició a las compañías que habían logrado resistir, está atrayendo nuevamente a los grandes grupos del exterior. La diferencia, esta vez, es que llegan a través de sus filiales brasileñas.

Así sucedió con Mahle, la alemana que el año pasado pagó US\$ 60 millones por la fabricante de válvulas Edival, y la norteamericana IAC Group que, mediante su subsidiaria Plascar, adquirió la cordobesa Plastal, y anunció inversiones por US\$ 100 millones en el sector de piezas de plástico.

Pero las adquisiciones no se detienen. La portuguesa Sodecia, que abrió una planta en La Plata en 2006, está terminando la auditoría para quedarse con Histap, firma de 280 empleados que se dedica al estampado en Pacheco. En el sector se sabe que negocia otra operación, aunque en la compañía prefirieron no hablar de sus planes por el momento.

Además, hay una firma brasileña que analiza el negocio de tanques de combustibles.

Los rumores sobre la venta de Mirgor, la principal fabricante de equipos de climatización, no se acallaron, por más que la firma envió a la Bolsa de Comercio una carta desmintiendo "el potencial interés en adquirir la sociedad que supuestamente tendría una automotriz" (se había mencionado a Volkswagen).

Los comentarios ahora apuntan a la alemana Behr, también vía Brasil. Pero la autopartista de la familia Caputo prefiere mantener el silencio, lo que inquieta a los accionistas minoritarios, que tienen 48% de la empresa. Es un bocado atractivo para cualquier extranjera: factura \$ 820 millones y equipa al 56% de los autos nacionales. Su acción subió un 28% en el mes.

En Córdoba, pronto podría haber novedades. Sucede que un fondo de inversión "invitó" a la CFI, brazo para el sector privado del Banco Mundial, a participar en la compra de una autopartista familiar, fabricante de asientos y paneles, con base en esa provincia. La entidad, que no difundió el nombre de las partes, pero que está obligada a hacer pública la operación, podría aportar hasta US\$ 12 millones.

En el Grupo RB, una de las más tradicionales autopartistas nacionales, explican así los movimientos del sector: "La Argentina tiene un tipo de cambio favorable, un resultado muy negativo de la balanza comercial con Brasil, costos internos bajos (aunque en peligroso aumento) y un mercado interno creciente. Esto hace que las fábricas instaladas reciban nuevos proyectos, se pongan en marcha las desactivadas y se dinamicen las adquisiciones por parte de multinacionales regionales e internacionales".

En cuanto a las firmas de capitales locales –agregan–, tienen sólo dos caminos: "O invierten para acompañar el crecimiento o venden. En este último caso, la buena noticia es que es un excelente momento para vender".

Es que, por más que haya que realizar fuertes inversiones en tecnología, las empresas extranjeras muchas veces prefieren comprar antes que esperar los dos años que lleva instalarse desde cero. La razón: como hay pocos clientes (las automotrices) y los modelos se

renuevan en ciclos definidos, en dos años se pueden perder muchos contratos. La oportunidad está ahora.

También las automotrices Según las cuentas de la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC), el año pasado las autopartistas invirtieron \$ 1.300 millones y se estima que serán \$ 1.450 millones en 2008.

Pero no todo sale del bolsillo de los autopartistas: las terminales también están haciendo apuestas a la integración. En Córdoba, que ofrece subsidios para pagar salarios, Volkswagen destinará US\$ 100 millones para duplicar su producción de cajas. En tanto que Fiat, con US\$ 200 millones, ampliará su planta de cajas y motores tanto para equipar sus propios vehículos como para los de PSA Peugeot Citroën. La francesa, a su vez, pondrá \$ 110 millones en su fábrica de motores y componentes bonaerense de Jeppener.

Las autopartistas facturaron US\$ 5.500 millones en 2007, el valor más alto en los últimos quince años, de acuerdo con las cifras de AFAC. Las exportaciones, de US\$ 2.267 millones, también fueron récord, como el rojo comercial, que alcanzó los US\$ 4.121 millones.

"Además de crecer porque se fabrican más autos, el desafío es que los coches tengan más contenido local. Venimos invirtiendo parejo con las terminales, pero hay que dar un salto", cree Rodolfo Achille, presidente de AFAC.

Dante Sica, de la consultora abeceb.com, arma un mapa del negocio. Cree que hay tres grandes grupos de empresas: las que crecieron e invirtieron en capacidad y tecnología y están preparadas para soportar el ciclo de crecimiento; otro conjunto que pudo aumentar la capacidad pero quedó rezagado en tecnología; y un tercer sector, que se dedica al mercado de repuestos, muy desactualizado.

"Frenos y embragues, por ejemplo –describe Sica–, son tecnologías que había, pero de las cuales hoy solamente se produce alguna parte o con tecnología anterior".

Teniendo en cuenta la dinámica del sector, que está en ascenso, seguirá habiendo entrada de jugadores y venta de empresas.

"Es natural", pronostica el consultor, que calcula que, si no surgen escollos, las inversiones en el rubro automotor serán de US\$ 3.500 millones entre 2007 y 2013 y se alcanzará la marca de los 1,2 millones de autos.

No vendo nada "Todo el mundo quiere venir a comprar, y en especial de Brasil.

Pero yo no vendo nada. Ya en la década del 90, por la política de las automotrices que querían partners internacionales como proveedores porque nosotros no sabíamos hacer las cosas, los tuvimos que aceptar. Ahora no quiero vender. Quiero comprar", afirma Roberto Baccanelli, titular del Grupo RB, con ventas por US\$ 300 millones.

En la década pasada, el empresario armó joint-ventures con grupos globales que terminaron quedándose con esas empresas.

A partir de 2003, con la adquisición de la fabricante de ruedas Cimetel, Baccanelli volvió a expandirse. Ahora, que está por festejar los 80 años, planea comprar empresas, incluso en rubros de los cuales salió. Tiene un plan de inversión en sus plantas de US\$ 37 millones.

"Nos encaminamos a producir 600.000 autos por año en la Argentina y, con ese volumen, es inconcebible que haya líneas de producto que no estén en el país o tengan necesidad de partes importadas. Estamos tentando a algunos empresarios, indicándoles cuáles son las falencias", comenta Jorge Castello, director de Compras del Grupo Fiat.

El ejecutivo destaca que, a pesar de que en ciertos componentes la Argentina tiene un buen nivel de competitividad, hay debilidades en algunas líneas, que requieren inversiones porque tienen tecnología vieja o capacidad saturada.

La empresa aumentará de 120.000 a 300.000 la cantidad de cajas. Y alcanzará un régimen de 140.000 más para PSA en 2010.

En motores, este año llegarán a los 43.000, contra los 30.000 de 2007, y agregarán una versión 1.9 de 16 válvulas. Este año, tuvieron que desactivar la fabricación de un motor diésel por la baja demanda.

Sin calefacción Las nubes que ven algunos sobre el sector son las mismas que describen otros industriales: suba del costo de la mano de obra, restricciones energéticas y aumento de las materias primas.

"Hoy la temperatura es de 3 grados en Córdoba y no prendimos la calefacción porque implica consumir el doble de nuestras necesidades industriales, y tratamos de ahorrar", confiesa Castello. "Hemos contratado energía base, nos equipamos con cilindros de gas licuado para amortiguar los cortes, el tema lo veo particularmente crítico este año y el que viene. La energía no alcanzará para todos y las autoridades deberían darle preferencia a la actividad industrial", opina.

El costo de las materias primas preocupa sobre todo a las firmas más chicas. "El acero, por caso, subió 65% en abril", precisa Norberto Taranto, de la autopartista sanjuanina.

Por otro lado, el empresario destaca la recomposición salarial de los últimos tres años. La UOM y Smata, los dos principales gremios bajo los cuales están encuadrados los trabajadores del rubro, vienen de obtener aumentos de más de 30% este año. "A mí no me parece irracional, porque las subas provocan movimiento en el mercado interno, pero perdemos productividad.

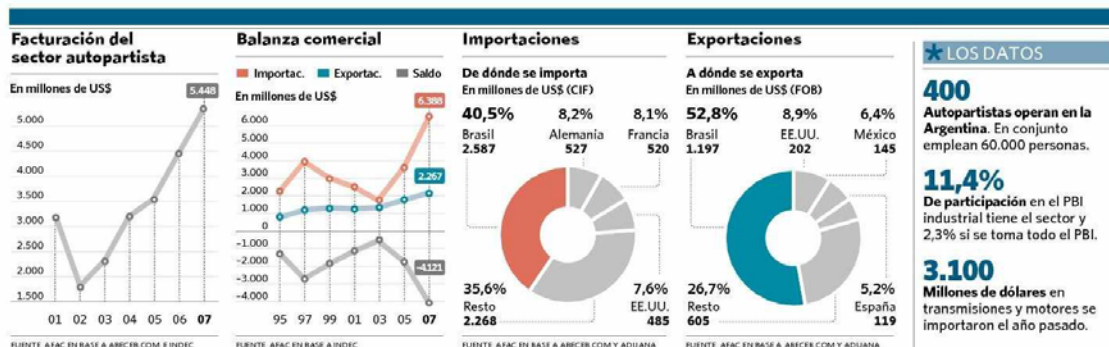
Tendremos que ajustarnos lo más posible para bajar costos y no tenemos los recursos – créditos a 3 o 5 años–, para bienes de capital", se queja.

"Para las terminales, el costo de la mano de obra es menos del 5% del producto, mientras que para nosotros es más del 25%, duele más", admite. "Y, cuando vamos a pedir el reconomiento del incremento de la mano de obra a las automotrices, ¿qué pasa? No quieren pagar".

Incentivos para la producción local

Para ayudar a sustituir importaciones, el Gobierno acaba de enviar al Congreso un proyecto de ley que extiende el sistema de reintegros vigente (por decreto) para las automotrices que incorporen partes locales en nuevas plataformas. El beneficio será por 3 años e irá bajando del 8% al 6% anual sobre el monto de las compras. También se estimulará la producción de motores y cajas, con ventajas a 5 años (del 10% al 6%) para los fabricantes que adquieran piezas nacionales. En 2007, la mitad de las importaciones de autopartes, que totalizaron US\$ 6.400 millones, fueron motores y transmisiones. "En la década pasada, el 90% de los motores

eran argentinos. Ahora no se llega al 10%", dice Taranto. "Nos sentimos escuchados por el Gobierno –agrega–, pero el verdadero incentivo sería que se controle el componente nacional". La obligación es del 60% regional y 20% nacional. El acuerdo con Brasil cerrado el viernes ayudará a bajar el déficit.



Disponível em: <<http://www.ee.clarin.com>> Acesso em: 3/6/2008.