

Universidad Abierta Interamericana



Facultad de Ciencias Empresariales

Sede Rosario – Campus Pellegrini

Carrera: Licenciatura en Comercio Internacional

Tesina Titulo

***“Régimen de Aduana en Factoría:
Ventajas y desventajas percibidas por las pymes autopartistas de la
ciudad de Rosario en el período 2008 – 2011”.***

Alumno: Bouvier Andrés – andres.bouvier@yahoo.com.ar

Domicilio: Alberdi 1701 – Pueblo Esther

Telefono: 03402 - 15520171

Tutor: Edgardo Astbury

Tutor Metodologico: Lic. Magdalena Carrancio

2013

AGRADECIMIENTOS

Es mi deseo como sencillo gesto de agradecimiento, dedicarle mi humilde obra de trabajo en primera instancia a mi padre, que seguramente desde el cielo me está mirando y sonriendo, fue la persona que me dio la vida, la educación, me enseñó a ser alguien por sobre todas las cosas. Sin él principalmente no hubiera sido posible alcanzar este anhelo que se vuelve una realidad tangible, siempre estuvo a mi lado y sé que disfruta este momento tanto como yo, luego a mi madre, quien permanentemente me apoya con espíritu alentador, contribuyendo incondicionalmente a lograr las metas y objetivos que me propongo día a día.

A la institución (Universidad Abierta Interamericana) que me brindó su apoyo y toda su colaboración durante todos estos años para la realización de este trabajo, en especial a Edgardo Astbury por ser pilar fundamental para afianzar este sueño, y ser participe activa de su creación, mil gracias profesor.

Dedico este trabajo de igual manera a mi tutora Lic. Magdalena Carrancio quien me ha orientado en todo momento en la realización de este proyecto y cuyas aportaciones ayudaron a convertirme en una gran persona y profesional en un futuro no muy lejano.

A mi familia, los que nunca dudaron que lograría este triunfo, abuelos, tíos, primos, amigos y compañeros de trabajo, que en todo momento me ayudaron y motivaron a seguir con mis estudios, brindándome su confianza.

A los docentes que me han acompañado durante el largo camino, brindándome su orientación con profesionalismo ético en la adquisición de conocimientos y afianzando mi formación como estudiante universitario.

Simplemente, gracias.

Andrés Bouvier

INDICE

Introducción -----	3
Capítulo I. Las Pymes de Rosario y su mirada hacia la internacionalizacion -----	8
Capítulo II. El régimen de aduana domiciliaria -----	12
2.1 La escena en la que se creó el régimen de aduana en factoría.....	13
2.2. Las medidas para remediar la crisis-----	13
2.3 La producción: las industrias y las pymes, otra posibilidad.-----	14
2.4 Aparición del RAF -----	15
2.5 Los requisitos que la aduana exige para ingresar al RAF -----	17
2.5.1 Trámite de una solicitud de incorporación al Régimen de Aduana Domiciliaria.---	17
2.6. En qué consiste el RAF -----	19
2.7. El RAF en la empresa automotriz-----	21
2.8 Logística -----	24
2.9. Origen de las mercaderías-----	24
Capítulo III. El RAF vinculado alSector automotriz -----	25
3.1. Industria Terminal Automotriz-----	27
3.2. Industria autopartista -----	29
3.2.1. Breve reseña del sector autopartista en la república argentina -----	31

3.3. Otros proveedores de la red automotriz -----	32
Capítulo IV. Encuesta y análisis de la industria autopartista -----	33
Conclusiones -----	49
Recomendaciones -----	49
Bibliografía -----	52
Anexo -----	54
I. Modelo de encuesta a pymes de Rosario -----	55
II. Regimen de Aduana en Factoria -----	59

INTRODUCCIÓN

El Régimen de Aduana en Factoría (de ahora en adelante RAF) fue decretado en el año 2002 e implementado ese mismo año. El Poder Ejecutivo Nacional lo ha creado a través del dictado del Decreto 688/02, el régimen en cuestión tiene como eje rector promover la actividad nacional industrial, proveyendo a ésta de una herramienta que permita ganar competitividad, reducir costos, obtener productos terminados con alto valor agregado y con posibilidades de comercialización en el exterior y por supuesto, la creación de fuentes de trabajo.

El objetivo principal del RAF es fomentar la actividad nacional industrial y agropecuaria, entregando a los empresarios un instrumento que posibilite conquistar competitividad, disminuir costos, obtener productos finalizados con amplio valor agregado y con posibilidades de ser vendidos en otros países y por supuesto, crear puestos de trabajo.

El año de su establecimiento es muy elocuente. El régimen se proponía reactivar la actividad económica y ofrecer una salida de la crisis, produciendo puestos de trabajo y abriendo el camino para que las empresas produzcan bienes con mayor valor agregado para mejorar el desempeño exportador.

Hoy es empleado principalmente por las terminales automotrices, aunque abre la posibilidad de utilización a otro tipo de industrias. Las pymes (pequeñas y medianas empresas) pueden sacar provecho de este régimen desde un enfoque distinto al de las grandes compañías, como proveedoras de las grandes empresas usuarias finales del régimen de aduana en factoría. El RAF posibilita el ingreso al país de insumos, materias primas o bienes para la producción sin pagar impuestos hasta concretar las operaciones, considerando un tratamiento privilegiado que tendrá el bien final. Es decir, se ingresan insumos al país exentos de impuestos; con el amparo de una garantía global; se genera el bien final, y sólo se abonan aquellas cargas impositivas que recaen sobre la importación al consumo si se orienta el bien a necesidades del mercado interno.

Por el contrario, si el producto final se destina a exportación, los insumos que ingresan bajo la protección del régimen no pagarán derechos, tasas, ni impuestos. Las compañías que ingresan al país partes bajo la protección del régimen de factoría cuentan con un año de plazo para fijar el destino último de esos insumos, es decir, para incorporarlos al proceso de producción. En la Secretaría de Industria tendrán que determinar cuánto insumo emplean por cada unidad exportada, con el propósito de transparentar la relación insumo-producto, reducciones, escasez y excedentes.

Es por lo antedicho, que nos proponemos conocer la percepción que el RAF ha generado en el sector autopartista de la ciudad de Rosario.

Para ello, se tendrán en cuenta las motivaciones que llevaron a que las empresas del rubro automotriz implementen el RAF así como las causas de la no implementación del régimen.

Por lo tanto, nuestro problema de investigación se sintetiza en las siguientes preguntas: ¿Qué beneficios reconocieron las empresas autopartista de la ciudad de Rosario en la implementación del RAF durante el periodo 2008 - 2011? ¿Cómo influyó la percepción de obstáculos acerca del RAF en el seno de las pymes del sector?

Para responder a las mismas nos planteamos como objetivo general: Analizar las ventajas y desventajas que generó la utilización del RAF por parte de pequeñas y medianas empresas autopartista de la ciudad de Rosario durante el período 2008 -2011.

Y como objetivos específicos:

- 1) Determinar las características que adopta el sector Pyme en Rosario.
- 2) Describir el RAF y su importancia en materia aduanera para el comercio exterior.
- 3) Describir las características más relevantes del sector automotriz y autopartista de la Argentina
- 4) Determinar las ventajas y desventajas percibidas de la aplicación de la RAF por parte de pymes del rubro autopartista de la ciudad de Rosario y sus alrededores.

Nuestras dos hipótesis de trabajo sostienen que: 1) *“El RAF permitió a las Pymes del rubro autopartista de la ciudad de Rosario obtener mejores beneficios que desencadenaron una mejor inserción en el comercio exterior durante el período 2008-2011”*. 2) *“En los casos en que no fue utilizado influyó la percepción de los obstáculos por parte de los directivos de las pymes”*.

Metodológicamente se trata de un trabajo con un enfoque cualitativo, no experimental, siendo de carácter descriptivo, que combina la investigación de escritorio (desk research) sobre las leyes y decretos que reglamentan el Régimen de Aduana en Factoría, con un trabajo de campo orientado a conocer cuál es la situación de las pymes en relación a este régimen, sus obstáculos y potencialidades. Para ello, se tomó como muestra de estudio las pequeñas y medianas empresas de la ciudad de Rosario y alrededores. En este sentido, la validez de la información y su interpretación no está en la representatividad del problema estudiado sino en la consistencia del trabajo de observación y análisis; es decir, en el intento de comprender el fenómeno estudiado en su contexto, observando las prácticas y hábitos de las pequeñas y medianas empresas del rubro autopartista de la ciudad de Rosario en relación con la utilización del vigente Régimen de Aduana en Factoría. De este modo el carácter singular de los casos estudiados y la metodología empleada pueden resultar acordes con la validez de las interpretaciones.

Se utilizaron fuentes primarias de recolección de información, siendo en este caso las encuestas a pequeñas y medianas empresas autopartista de la

ciudad de Rosario, Santa Fe; como fuentes secundarias, que comprende la bibliografía, y datos y estadísticas sobre el Régimen de Aduana en Factoría en la Argentina y, específicamente, en la localidad de Rosario. Se realizó una lectura bibliográfica acerca del Régimen de Aduana en Factoría implementado en la Argentina a partir del año 2002, la evolución de la normativa y los requerimientos para su utilización.

Tras este relevamiento documental, se elaboró un trabajo de campo basado en encuestas estructuradas a pequeñas y medianas empresas autopartistas (entre las que se encuentran la metalmecánica, electrónica, textil, la producción de vidrios, plásticos y caucho, entre otras) de la ciudad de Rosario, Santa Fe. La encuesta se aplicó para medir el grado de utilización y/o satisfacción con el régimen, a fin de conocer la percepción de los usuarios acerca de los beneficios y obstáculos que presenta el sistema. A través de este método de investigación se procura recoger información referida a hechos, acontecimientos, opiniones y valores de los principales actores involucrados en esta problemática – pymes del sector autopartista rosarinas-.

La encuesta fue diseñada con el objeto de diagnosticar la utilización del Régimen de Factoría en Aduana por parte de las pequeñas y medianas empresas del rubro autopartista de la ciudad de Rosario y sus alrededores, para así establecer la importancia de este régimen en el crecimiento de las Pymes de dicho sector; a fin de tener la percepción de los usuarios respecto de los beneficios que ofrece este sistema y también de los obstáculos que conlleva acceder al RAF. En el total de la misma participaron empresas de la industria automotriz, específicamente autopartistas fabricantes de partes individuales o subconjuntos, y autopartistas de conjuntos, que incluye a diversas industrias vinculadas, entre las que se hallan la metalmecánica, electrónica, textil, la producción de vidrios, plásticos y caucho, entre otras, que constituyen el entramado de actividades y sectores necesarios para el desarrollo de un vehículo. La información de las encuestas se volcó en tablas y gráficos representativos.

El tipo de muestreo que se utilizó para la elaboración de la misma fue intencional no probabilístico, habiéndose desarrollado un total de 25. La unidad de observación la constituye la percepción del Régimen de Aduana en Factoría.

Sus resultados se analizan de forma separada de las conclusiones, donde se toman en cuenta los aspectos más relevantes del trabajo de campo, y se los coteja con los datos secundarios obtenidos de bibliografía y estadísticas sobre el problema planteado, además de información sobre las acciones llevadas a cabo por las pymes entre el período 2008-2011 en relación con la aplicación del Régimen de Aduana en Factoría. Allí confluyen y se analizan los datos extraídos con todas las herramientas utilizadas. A partir de los datos producidos con los instrumentos de recolección de datos se espera brindar algunos lineamientos sobre las fortalezas y debilidad del Régimen de Aduana en Factoría.

Consideramos que es relevante este trabajo pues no hay antecedentes anteriores que exploren la disposición y los problemas que enfrentan las pymes para participar de este régimen. En muchas oportunidades las pymes se desaniman frente a la enorme cantidad de trámites que deben atravesar para combinar los regímenes. Consideran que los trámites no son lo suficientemente simples y no encuentran la orientación adecuada por lo que terminan desistiendo.

Capítulo I.

Las Pymes de Rosario y su mirada hacia la internacionalización

En este capítulo nos propusimos describir el rol dinámico de las pymes en la economía nacional, nos pareció adecuado hacer este repaso con el fin de tener un entendimiento del estado actual de las pequeñas y medianas empresas en la ciudad de Rosario y su vinculación con el Régimen de Aduana en factoría.

Desde hace un tiempo la preocupación por el destino de las Pymes argentinas ha venido ocupando un espacio creciente, ya que se empieza a tomar conciencia de la importancia de las mismas en la recuperación del empleo y las economías regionales.

Por su tamaño, las Pymes poseen mayor flexibilidad para adaptarse a los cambios del mercado y para emprender proyectos innovadores. Entre ellos se encontraría la internacionalización, una empresa de este tipo tiene a su alcance 2 maneras de introducirse en el mercado exterior, así sea suministrando productos a los fabricantes exportadores o bien exportando directamente por cuenta propia los repuestos, haciendo relación al rubro automotriz.

Una de las propuestas del trabajo es explicar los beneficios para que las Pymes rosarinas puedan utilizar este régimen aduanero. Estamos hablando de una zona con un mercado en constante crecimiento, ya incrementaron sus exportaciones a u\$s689 millones en 2010. En 2009, en plena crisis, exportaron por u\$s510 millones. Es decir, un aumento del 35%. Las pequeñas y medianas empresas de Rosario aumentaron en más de un 60% sus ventas al exterior entre 2009, cuando se desató la última gran crisis financiera internacional, y en el año 2011: de 585.768 toneladas pasaron a exportarse 951.231 toneladas; mientras que la facturación, que hace dos años había sido por un total de 510 millones de dólares, pasó a contabilizar 689 millones en 2010.

Respecto al volumen de importaciones, el siguiente cuadro muestra el nivel de ingreso de bienes y/o productos a nuestro país durante uno de los años más complicados a nivel internacional: 2009.

Gráfico nº 1: Base de importaciones en U\$S correspondiente al año 2009 -

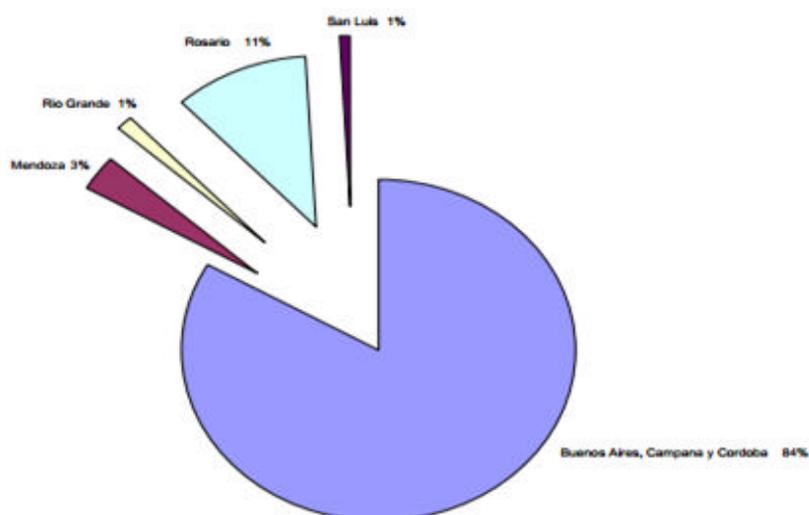


Tabla nº 1:

Jurisdicciones aduaneras	Base Anual en U\$S	Porcentaje
Bs. As., Campana y Córdoba	7.873.146.019,24	84 %
Mendoza	319.702.776,36	3 %
Río Grande	123.620.076,21	1 %
Rosario	1.063.651.052,70	11 %
San Luis	69.389.956,48	1 %
Total base imponible	9.449.509.880,99	100 %

Fuente: Dirección General de Aduanas (abril de 2012): Informe de Auditoría: Administración Federal de Ingresos Públicos. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pp.8.

Durante el año 2011 no sólo logró revertir la tendencia a la baja del anterior, sino que superó las ventas de 2008, que fueron por 691.313 toneladas y 622.013.665 dólares¹. Rosario decidió apostar al crecimiento de las pymes y mipymes. La idea oficial es apuntalar a las microempresas que ya están exportando, pero además incorporar más empresas locales a ese selecto círculo de empresarios con vínculos internacionales. Los sectores que exportan en la ciudad son rubros como alimentación, diseño, metalmecánico, autopartes y gastronomía y hotelería, entre otros. En total hay ya unas cien empresas que han conseguido ingresar en mercados externos, sobre todo en países que pertenecen al Mercosur.

¹ De Altube Ramiro, Dombrask Damián: La industria del Gran Rosario y la Economía Nacional. Revista de Análisis Regional AÑO 3 Nº 5. Julio de 2011.

En este sentido, es importante tener en cuenta la cantidad de insumos que se importan para la producción regional en Rosario, que si bien presenta un fuerte mercado interno, necesita importar de los distintos países socios de la Argentina. De los mercados externos reconocidos, ya se tenían antes de la crisis las siguientes cifras de importación:

Tabla: n°2: Origen de los Insumos importados por la ciudad de Rosario.

<i>Fuente importadora</i>	<i>Porcentaje</i>
Brasil	40.59
Resto del MERCOSUR	3.04
Resto de América	1.86
Centroamérica	0.1
NAFTA (North American Free Trade Agreement)	2.06
Unión Europea	7.06
Resto de Europa	1.18
Oceanía	0.29
Japón	2.45
Corea	7.25
China	22.35
Resto de Asia	9.51
África	0.49
Otros	0.78
NS/NC0	0.98
<i>Total</i>	<i>100,00</i>

Fuente: IIE en base a datos del Relevamiento Productivo, 2001.

Notamos de inmediato la marcada presencia del mercado brasileño y chino ya en las importaciones del 2001, estas cifras se han sostenido y en el caso del mercado chino no han hecho más que crecer. Al revisar los datos e indagar la procedencia de las materias primas y de los productos que se importan hacia Rosario o que se utilizan en las Pymes podemos ver algo interesante:

Tabla N°3: Procedencia de las materias primas.

Procedencia	Porcentaje
Rosario	30.59 %
Resto del país	18.3 %
Exterior	51.05 %
Total	100%

Fuente: Castagna.A, Woelflin M.L, Romero.C, Módolo.C: Las pymes rosarinas. Indicadores estratégicos: Las Pymes rosarinas. Indicadores estratégicos para la formulación de políticas locales diferenciales. *Instituto de Investigaciones Económicas, Escuela de Economía* noviembre de 2002. Fuente: IIE en base a datos del Relevamiento Productivo, 2001.

Podemos notar como ya en la época de la crisis el mercado externo insidia de manera muy fuerte en el mercado rosarino, el cual dependía en materias importadas en más de un 50% de sus necesidades. Por lo tanto, una exención de impuestos para estas materias, en las distintas áreas en que las pymes se desenvuelven, significaría un beneficio altísimo para la economía de la región.

El Régimen de Factoría en Aduana, se presenta como una posibilidad cierta de impulso de la industria nacional. Se ha comprobado su incidencia en la gran industria y comienzan a verse sus pasos en la pequeña y mediana empresa, en regiones con una alta tasa de crecimiento, como lo es Rosario, y que viene de sostener una economía que demuestra afianzarse, políticas como la impulsada por el decreto 688/2002, y su régimen aduanero, pueden potenciar aún mas una economía regional que destaca por su desarrollo y posibilidades en el crecimiento económico, industrial, y de producción en la ciudad de Rosario y su estado.

Capítulo II.

El régimen de aduana domiciliaria

En este capítulo comenzaremos a desarrollar el Régimen de Aduana en factoría, la escena en que éste se creó, como así también los requisitos que se exigen para el ingreso al mismo y una breve reseña desde su aparición.

Desde el año 1999, la aduana nacional implementó el sistema de aduanas domiciliarias, desarrollándose el mismo con operadores o empresas de primer nivel ya que estas deben alcanzar condiciones cuantitativas y cualitativas para poder gozar de facilidades operativas que la aduana desarrolla, en cada una de las etapas en que la mercadería es ingresada a territorio aduanero nacional hasta su nacionalización o como más técnicamente se dice, despachadas para consumo.

Las empresas que pretenden acogerse al régimen deben cumplir con una serie de requisitos previos, no solo en el orden de cantidad de operaciones y los valores operables, sino también las mismas no deben estar alcanzadas por delitos aduaneros ni tributarios, y una vez otorgado el permiso deben depositar a favor de la aduana una garantía global, que actúa como paraguas protector ante cualquier inconveniente que pudiera resultar desfavorable para el fisco.

El mismo se basa en la confiabilidad fiscal, ya que se solicita que las empresas solicitantes acrediten en el año calendario anterior al de la solicitud no menos de 1.000 operaciones y de 100 millones de dólares.

El sistema, que es garantizado mediante garantía de caución, otorgado por una compañía de seguros mediante póliza electrónica, es apto tanto para las operaciones de importación como de exportación, sean estas definitivas o temporarias, sin importar donde la empresa esté localizada ni en que rubro opere, como así tampoco si lo hace en forma individual como también si es una Unión transitoria de empresas, pero que obviamente deben tener una conducta y confiabilidad fiscal impoluta para constituirse en Depositarios fiscales de su propia mercadería y Agentes de Transporte Aduanero para sus propios transportes.

Inclusive, el régimen prevé el cobro anticipado de los beneficios a la exportación al amparo de la garantía global presentada, lo cual otorga una ventaja financiera al exportador al recuperar fondos en tiempos cortos.

Sería importante que los regímenes que otorgan ventajas en lo que hace a la simplificación de los trámites, tiempos y costos no sean solo para unos pocos privilegiados sino que sus ventajas puedan ser obtenidas por las pequeñas y medianas empresas, que en definitiva son el motor de la economía actual y que por su inexperiencia y posición, siguen siendo consideradas como las infractoras y no merecedoras de confianza a menos de que prueben lo contrario.

2.1 La escena en la que se creó el régimen de aduana en factoría

A fines del 2001 nuestro país vivió uno de sus periodos más críticos de su historia reciente, este período se extendió hasta 2002 y, en líneas generales, ha influenciado hasta bien entrada la década a la economía argentina. Esta crisis puede ser entendida como el desenlace de un largo proceso de descomposición de algunos de los pilares que habían sostenido el orden político y social de la década anterior. “Cobra relevancia, en este panorama político anterior a la crisis, el fin de la norma fundamental del ordenamiento económico de los 90: la Ley de Convertibilidad. Esta política formó parte de un conjunto mayor de reformas cuyo fin principal fue el de reducir el rol del Estado tanto en sus funciones como en sus capacidades, limitando las posibilidades de acción autónoma del aparato estatal”². Esta política impidió cualquier acomodación flexible a panoramas surgidos tras la crisis asiática y rusa, y la devaluación del real en Brasil. También en la década de los noventa avanzó un proceso de marcado desinterés social hacia la política, que también pesó de manera cierta en estos acontecimientos.

Mientras se tejía la crisis argentina, algunos factores externos insidían para hacer más complicada la escena nacional. En Brasil se experimentó una crisis económica en donde el valor del real brasileño se devaluó afectando la economía argentina.

La economía argentina dependía mucho de las exportaciones a Brasil. Como resultado de la devaluación del real brasileño, Argentina experimentó una caída en sus exportaciones y consecuentemente sus ingresos desde Brasil³.

2.2. Las medidas para remediar la crisis

La economía argentina no se recuperó rápidamente de la crisis en 2001, pero su condición actual está mucho mejor que sus condiciones en 2001 o 2002. En 2006, la economía argentina experimentó un excedente comercial, lo cual significó que el gobierno estaba engendrando el dinero positivo.

Para salir del contexto recesivo se implementó una política monetaria que instituyó un tipo de cambio competitivo, flotante y estable, restableciendo los encadenamientos productivos y de actividades intensivas en mano de obra en la sustitución de importaciones⁴.

Se desarrolla y analiza un eje clave en la implementación de estas acciones que fue la acción consistente y sistemática en pro de la articulación de políticas, tanto a nivel nacional como internacional, ya que la vinculación entre los diversos actores, la solidaridad social y la eficiencia económica son fundamentales para compensar las limitaciones del mercado que comenzaron a hacerse inconciliables.

²Abal Medina Juan Manuel (h.): Crisis y recomposición del Estado. Revista argentina de sociología. V.4 N°7. Buenos Aires jul/dic., 2006.

³ Luna, Félix.: Historia de la Argentina. Editorial Planeta Argentina S.A.I.C. Buenos Aires, 1997.

⁴ Novick Marta, Tomada Carlos, Damill Mario, Frenkel Roberto y Maurizio Roxana: Tras la crisis: El nuevo rumbo de la política económica y laboral en Argentina y su impacto. El Instituto Internacional de Estudios Laborales, s/f.

Podemos ver cómo, a partir del abandono de la convertibilidad desde el año 2002, se generó un cambio en los precios relativos que permitió orientar el patrón de crecimiento en una dirección más integradora, e incorporando por medio de la generación de empleo a los sectores excluidos. Los resultados muestran cifras importantes en materia de creación de empleo, de disminución del trabajo no registrado, asociado con aumentos en la productividad.

2.3 La producción: las industrias y las pymes, otra posibilidad

De acuerdo a lo que venimos desarrollando en párrafos anteriores, podemos afirmar que desde el año 2003, las pymes adquirieron un rol protagónico en el crecimiento de la economía. Todo crecimiento se mide desde el punto de la crisis del 2001. Un dato significativo es que en el periodo 2004 - 2012 se crearon 140 mil pymes -lo que representa un 20,2% de las 700 mil pequeñas y medianas empresas que en la actualidad funcionan en el país⁵ y alrededor de 2.400 se incorporaron al mercado exportador. La matriz productiva de las pymes está atravesada por el mundo de las grandes compañías en las distintas cadenas de valor, y por un mundo cada vez más competitivo y demandante.

La expansión del segmento fue tan amplia, que las pymes ya generan el 70% del trabajo y un 42% de las ventas totales⁶.

Los empresarios del sector reconocen que en estos 8 años se recuperó "una década de destrucción del aparato productivo en la que las pymes fueron principalmente las más afectadas"⁷, según explicó Santiago Luzzolino, vicepresidente 3° de Unión Industrial de la Provincia de Buenos Aires (UIPBA). Al respecto, Pablo Reale, presidente de la Cámara de la Pequeña y Mediana Industria Metalúrgica Argentina (CAMIMA), sostuvo que 2002 fue "un año bisagra" y agregó que "volver a un país en donde el centro del desarrollo pase por el agregado de valor es fundamental"⁸.

Si bien el último año de caída de la economía fue 2002 -con la salvedad de que en 2009, el 0,9% de crecimiento del INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) no coincide con el cálculo de los privados-, los primeros años fueron los más fuertes en cuanto a la recuperación. La utilización de la capacidad ociosa, la sustitución de importaciones y la expansión del mercado interno, apuntalaron a las pymes.

Para el empresario Santiago Luzzolino, "en una primera etapa hasta el año 2005 hubo un crecimiento sostenido, pero a partir de ese año comenzó a aflojar y se evidenció una caída en la creación de los puestos de trabajo. Comenzaron algunas restricciones producto de cierta incertidumbre y se entró en un amesetamiento, no quiere decir que esté mal, pero está en una meseta en cuanto a la perspectiva hacia adelante"⁹. Por su parte, Francisco Dos Reis, presidente

⁵ Disponible en: <http://www.bcra.gov.ar/> Fecha de captura: 26/05/2012.

⁶ Ibidem.

⁷ Gammacurta Guillermo: Las pymes se consolidan como un sector clave. Suplemento Ambito Industrial. Miércoles 3 de Agosto de 2011.

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem.

honorario de la Asociación de Pequeñas y Micro Empresas realizó su propio diagnóstico y sostuvo que "tras la crisis de 2001, estábamos en la ruina total, arrastrando una profunda caída desde 1995, con la debacle de todo el sector productivo. Hoy, hemos recuperado la iniciativa, trabajando fuertemente, pero en una situación totalmente distinta a la de aquel período"¹⁰.

En la actualidad, las pymes industriales tienen una facturación equivalente al 20% del total del segmento mipyme (encabezado por el comercio, con el 43%), pero explican el 52% de las exportaciones de todo el sector. En el periodo 2004 - 2012 el valor exportado subió alrededor de un 80%, creciendo en más de 6.700 millones de dólares. Por otra parte, de las 140 mil pymes creadas entre 2003 y 2010, el 16% corresponde al sector industrial, estimándose que de las 694 mil pymes que operan en el país, un 12% son industriales¹¹.

La articulación entre lo público y lo privado, genera condiciones ideales para el desarrollo de las empresas. El diálogo constructivo y el intercambio de ideas permiten reconocer necesidades y oportunidades. En general, los empresarios reconocen el apoyo que reciben desde el Estado, pero reconocen las dificultades para hacer frente a los requerimientos de las pymes.

Según datos del 2008 en la provincia de Buenos Aires se concentran el 32% de las mipymes, seguida por Capital Federal con el 23%, Santa Fe un 11%, Córdoba el 10%, Mendoza un 4% y Entre Ríos el 3%¹², como los distritos en donde hay instaladas más empresas. En el resto de las provincias la cantidad de pymes instaladas es bastante menor pero homogénea. Esta distribución permitió que sean las economías regionales las primeras que reaccionaron tras la crisis.

2.4 Aparición del RAF

En base a lo que venimos exponiendo, comenzaremos a explicar la aparición del RAF, el cual es un régimen destinado a incentivar la actividad exportadora de la industria nacional, nació en 2002 para reactivar la actividad económica y salir de la crisis, generando empleo y permitiendo a las empresas producir bienes con más valor agregado para mejorar la performance exportador. Fue impulsado por un decreto de necesidad y urgencia creado en el gobierno de Eduardo Duhalde, a mediados del 2002¹³. Hoy es utilizado mayoritariamente por las terminales automotrices.

Pero es posible que otras ramas industriales la utilicen. Las pymes proveedoras de grandes empresas también pueden beneficiarse desde otra perspectiva. Esto, ya que permite el ingreso de insumos, materias primas o bienes para la producción sin pagar tributos a la importación, a la espera del tratamiento que se le dé al bien final.

¹⁰ Ibídem.

¹¹ Datos obtenidos a partir de: <http://www.sepyme.gob.ar/>. Fecha de captura: 26/05/2012.

¹² Ibídem.

¹³ Disponible en: <http://www.lanacion.com.ar/223194-controversia-en-torno-de-la-aduana-en-factoria>.

Es decir, se ingresan insumos al país sin pagar tributos a la importación - amparados por una garantía global - se produce el bien final, y sólo se pagarán los aranceles que gravan la importación a consumo si se decide que el destino del bien producido sea a mercado interno. En cambio, si el producto final se exporta, los insumos ingresados al amparo del régimen no pagarán derechos, tasas, ni impuestos.

Las empresas que importan partes amparadas en el régimen de factoría tienen un año de plazo para definir el destino final de esos insumos.

En la Secretaría de Industria deberán determinar cuánto insumo utilizan por cada unidad exportada, con el objetivo de transparentar la relación insumo-producto, mermas, pérdidas y sobrantes.

En este sentido, las pymes pueden aprovechar este régimen desde otra perspectiva, como proveedoras de las grandes empresas usuarias finales del régimen de aduana en factoría. Una opción es ser proveedoras de insumos nacionales (hay obligación para los usuarios RAF de tener un porcentaje de contenido local en los bienes que producen), pero hay una oportunidad que puede reportar mayores beneficios. Y es ingresar insumos sin pagar tributos al amparo de una importación temporal, incorporarlas a un subconjunto que será transferido a la empresa que materializará la exportación.

De este modo se cancelará la importación temporal con la exportación que un tercero realizó en su nombre. "Esta operación se formaliza en Aduana mediante un registro informático que habilita a documentar una destinación suspensiva en el RAF" de "importaciones temporales de terceros, que serán canceladas únicamente por exportaciones del RAF"¹⁴.

A modo de ejemplo, la exportación para consumo de la mercadería importada temporariamente por una autopartista luego de ser sometida al perfeccionamiento industrial, podrá realizarla la automotriz usuaria del RAF. La operación la realiza por cuenta y orden del tercero subsistiendo la responsabilidad del titular de la importación temporal.

Sin embargo, es posible combinarlos y hacerlos convivir convenientemente. Para maximizar las ventajas de este sistema, conviene alentar sinergias entre grandes compañías y pymes, que permitan obtener beneficios mutuos valiéndose de los regímenes aduaneros vigentes.

Las pymes pueden sacar provecho de este régimen desde un enfoque distinto al de las grandes compañías. Una posibilidad a explorar es ser proveedoras de materias primas nacionales, en la medida en que pesa compulsivamente para los usuarios RAF la necesidad de tener un porcentaje de contenido local en la producción.

Sin embargo, se debe pensar una opción que puede entregar mayores beneficios. Consiste en realizar importaciones de materias primas sin abonar impuestos a la protección de una importación temporal, incluirlas a un

¹⁴ Modificación del Decreto N° 688/2002 Régimen RAF. Publicado en el Boletín Oficial del 07-01-2.003. Bs. As., 31/12/2002, s/n.

subconjunto que será conducido a la compañía que sustanciará la exportación. De esta manera se anula la importación temporal con la exportación que otro particular o empresa realizó en nombre del primero.

Esta operación se inscribe y hace formal en Aduana a través de un registro informático que permite documentar una "destinación suspensiva en el RAF" de "importaciones temporales de terceros", que serán anuladas exclusivamente por exportaciones del RAF.

Es relevante este trabajo pues no hay antecedentes anteriores que exploren la disposición y los problemas que enfrentan las pymes para participar de este régimen.

2.5 Los requisitos que la aduana exige para ingresar al RAF

Al régimen podrán acceder personas físicas o jurídicas titulares de establecimientos industriales radicados en el país que tengan una solvencia patrimonial y una garantía global equivalente al 20% del total de los tributos ingresados en el año calendario anterior al del inicio de la operatoria RAF. Esta garantía consiste en un aval otorgado por una entidad bancaria calificada por el BCRA, aunque actualmente se está contemplando la posibilidad de sustituir la garantía citada por un seguro de caución o algún otro tipo de garantía que no sea bancaria.

El monto deberá modificarse anualmente. Como es lógico, deberán tener en regla las obligaciones tributarias, aduaneras y provisionales, depósito fiscal, y debe estar habilitado como agente de transporte aduanero, infraestructura y recursos materiales. Un punto relevante es que los beneficiarios del RAF deben tener un sistema consensuado de seguimiento de stock, esto significa, que las mercaderías que ingresan al RAF y las exportaciones, deberá reflejarse en el sistema consensuado, en línea y tiempo real. Deberá ser accesible desde las aduanas RAF y oficinas AFIP (Agencia Federal de Ingresos Públicos), y deberá coincidir con la mercadería ingresada en el SIM.

2.5.1 Trámite de una solicitud de incorporación al Régimen de Aduana Domiciliaria

Para ingresar al Régimen de Aduana Domiciliaria, que es el primer paso para obtener el RAF, se exigen determinadas condiciones para garantizar el buen funcionamiento del sistema de aduana domiciliaria que es central en este tipo de régimen.

El encargado de reconocer la factibilidad de una empresa es el coordinador general de aduanas domiciliarias quien deberá constatar que la empresa y su aduana domiciliaria contengan los siguientes requisitos¹⁵:

a) Los enunciados en el artículo 1º del Anexo II de la Resolución General Nº 596/99 (AFIP), con más informe explicativo de las actividades que llevará a

¹⁵ 1º del Anexo II de la Resolución General Nº 596/99. Disponible en: http://biblioteca.afip.gob.ar/afipres/RG_AFIP_0671_A003_V000.htm. Fecha de captura: 29/06/2012.

cabo dentro del régimen (el artículo 1° del Anexo justamente establece los requisitos para quien pretenda acogerse al régimen instaurado por la Resolución).

b) Número de inscripción como depósito fiscal, en caso de corresponder.

c) Razón Social. Domicilio real y especial. Número de C.U.I.T. (Clave Única de Identificación Tributaria).

d) Informe sobre las operaciones efectuadas durante el año anterior, en el que se detallará: tipo de operación, cantidad y monto de cada una.

e) Garantía ofrecida: tipo y monto.

f) La Declaración Jurada exigida en el apartado 5.6 del Anexo II de la Resolución General N° 596/99 (AFIP), respecto de las eventuales variaciones de las situaciones previstas en los apartados 5.4 y 5.5 del mismo.

g) Número de Resolución que lo habilita como Agente de Retención en la Dirección General Impositiva.

h) El listado requerido en el Anexo IV de la Resolución General N° 596/99 (AFIP). En caso de no cumplimentar los requisitos establecidos precedentemente, se devolverá la presentación al solicitante a efectos de su perfeccionamiento. En caso que la solicitud no merezca observaciones, requerirá la siguiente información a las dependencias que se enuncian seguidamente:

- Constancias de encontrarse inscripto como Importador/ Exportador, como Agente de Transporte Aduanero y con el depósito fiscal habilitado, si lo hubiere.
- Volumen de Operaciones, destinaciones y garantías comprometidas.
- Información sobre si se encuentran bajo querrela y/o proceso, en causas en la que la Dirección General de Aduanas, sea parte.
- Constancias de presentación y pago de declaraciones juradas, tributarias y previsionales.
- Si se registran multas de las encuadradas en los arts. 46, 47 y 48 de la Ley 11683 en los últimos cinco (5) años.
- Si se le ha dictado auto de procesamiento o ha sido querellado por delito previsional o tributario.
- Si ha sido suspendido para solicitar reintegros anticipados de IVA en los términos de la Resolución General N° 596/99 (Ap 5.3 del Anexo II).

- Constancias de que el recurrente se encuentra habilitado como agente de retención.
- Constancias de que el recurrente se encuentra inscripto como Gran Contribuyente Nacional.

Una vez cumplidos estos requisitos se obtiene aduana domiciliaria, a partir de esto se puede tramitar la obtención al Régimen de Aduana en Factoría, que además de agilizar el recibimiento de la materia prima en el domicilio de la empresa también permite una exención muy importante de impuestos.

2.6. En qué consiste el RAF

El Poder Ejecutivo Nacional ha creado el Régimen de Aduana en Factoría - R.A.F. - a través del dictado del Decreto 688/02, a mediados del año 2002. El régimen en cuestión tiene como eje rector promover la actividad nacional industrial, proveyendo a ésta de una herramienta que permita ganar competitividad, reducir costos, obtener productos terminados con alto valor agregado y con posibilidades de comercialización en el exterior y por supuesto, la creación de fuentes de trabajo. Los bienes sometidos a este régimen, dentro del plazo establecido en el mismo, deben ser:

- exportados en forma definitiva para consumo luego de haber sido sometidos a un proceso de transformación;
- reexportados sin transformación.
- importados para consumo.

En el caso de que se opte por realizar una importación definitiva para consumo, abonará los derechos de importación correspondientes.

Esto se diferencia de lo establecido en el Decreto 1330/2004 (Importación Temporaria para Perfeccionamiento Industrial) en el cual en caso de que el importador decida convertir la importación temporal en definitiva debe abonar, además de los derechos de importación correspondientes, un adicional del 2% mensual, con un mínimo del 12%:

He aquí una diferencia importante entre ambos regímenes. Lo que nos proponemos es comentar algunos de los puntos que quedan por dilucidar. En primer término, el tipo de destinación al cual deben someterse las mercaderías en este régimen es: Depósito de Almacenamiento. Esto está establecido por el artículo 2 Decreto 688/02, modificado por el artículo 1 del Decreto 2722/02, que sustituye al artículo 2 antes mencionado. El mismo establece los tipos de productos que están comprendidos dentro del régimen:

"ARTICULO 2° — Quedan comprendidas en el Régimen creado por el artículo precedente las materias primas, partes, componentes, materiales auxiliares, envases y material de empaque y protección, que se utilicen directamente en el proceso de producción y/o de transformación de bienes para su posterior exportación o importación para consumo. Las mercaderías

mencionadas deberán destinarse a depósito de almacenamiento en los plazos fijados por el **artículo 221 de la Ley 22.415 (Código Aduanero) y sus modificatorias**, considerándose en todos los casos concretada la toma de contenido”¹⁶. Si bien hemos querido exponer textual lo que manifiesta el artículo 2 del Decreto 2722/02 (Reglamentación vigente del RAF), es importante señalar que el mismo no es correcto, puesto que si uno revisa el artículo 221 del Código Aduanero, nos encontramos con otro enunciado y no con el que expone el Régimen de Aduana en Factoría, ya que trata sobre “IGNORANDO CONTENIDO”.

Si leemos en el Código Aduanero la Sección III, Título II, Capítulo V, los artículos 285 al 295 donde se desarrolla la Destinación Suspensiva de Depósito de Almacenamiento, en el artículo 292 podremos encontrar que en el mismo se determina que a esta destinación se le aplican las disposiciones de los artículos 207 a 213¹⁷, 215 y 216¹⁸.

La mercadería en la destinación suspensiva de depósito de almacenamiento permanece en zona primaria aduanera y frente a las distintas alternativas que pueden presentarse para no repetir envía a los artículos 207 a 212 y 215 a 216 para el caso de deterioro o destrucción parcial de la mercadería .

El artículo 30 del Decreto Reglamentario del Código Aduanero por su parte, determina:

“A los fines de lo previsto en el artículo 209 del Código Aduanero, los interesados deberán presentar por escrito una solicitud ante el servicio aduanero individualizando la mercadería y la clase de operación que pretendieren realizar. Si bien es cierto que el artículo 30 del Decreto reglamentario del Código Aduanero permite realizar operaciones sobre las mercaderías, es indudable que tales operaciones deben enmarcarse en los términos del artículo 209 que sólo admite los actos de reconocimiento, traslado o los de conservación en el estado en que hubieren ingresado. Por lo que la transformación de la mercadería no está permitida mientras que la misma se encuentre sometida a una Destinación Suspensiva de Depósito de Almacenamiento”¹⁹.

Aquí hay un problema que debe ser resuelto, en el sentido que entorpece la labor impulsada por el régimen de aduana en factoría. Que puede ser un cambio elemental en la escena actual del desarrollo de las pymes, a nivel nacional y regional. En el artículo 3° del decreto 688/2002, podemos leer:

¹⁶ Modificación del Decreto N° 688/2002: Régimen RAF. Publicado en el Boletín Oficial del 07-01-2.003. Bs. As., 31/12/2002, s/n.

¹⁷ Los artículos 207 a 213 tratan sobre las características de los lugares de depósito, actos que podrán realizarse sobre la mercadería durante su permanencia bajo el régimen de depósito provisorio, procedimiento a seguir frente a faltantes de mercadería o frente a mercadería deteriorada.

¹⁸ El artículo establece que las responsabilidades para con el Fisco durarán hasta el egreso de la mercadería, mientras que el artículo 216 establece la aplicación de las normas del derecho común.

¹⁹ Código Aduanero - Reglamentan Arts.1 al 320 de la Ley 22.415 Decreto N° 1001/82 Reglamentación del Código Aduanero, Buenos Aires, 21 de Mayo de 1982, s/n.

Art. 3°— *Sustituyese el artículo 4° del Decreto N° 688/2002 por el siguiente:*

"ARTICULO 4° — La destinación suspensiva que admite el Régimen de Aduana en Factoría (RAF), concluye con la exportación definitiva con transformación, reexportación sin transformación o importación para consumo de las mercaderías ingresadas por dicho medio. El importador deberá solicitar alguna de las destinaciones definitivas precedentemente previstas con anterioridad al plazo de UN (1) año a contar desde la fecha de ingreso de las mismas al territorio aduanero.

En ejercicio de la facultad reglamentaria conferida por los artículos 790 y 791 de la Ley 22.415 (Código Aduanero) y sus modificatorias, establéese que los tributos, derechos y demás gravámenes aduaneros que originen las importaciones con destinación a consumo serán imputables por mes calendario y exigibles a partir de la fecha de vencimiento que a tal efecto, establezca la Autoridad de Aplicación"²⁰.

Lo que puede beneficiar a las pymes en este sentido, es transformarse en mediadores entre las grandes industrias y los proveedores, ya que pueden entrar insumos sin tasas arancelarias, sometiénolas al Régimen de Aduana en Factoría y dejándolas como materia prima con destinación suspensiva.

Esta medida, es de una energía vital, ya que libera de cerca de un 10% de impuesto que el decreto anterior, de 1996, proponía a esta categoría. Además se impone una cuota de importación interna, con materias de origen nacional, por lo tanto, hay un resguardo hacia la producción argentina. En un principio se pensó que esto podía afectar la industria argentina, pero por el contrario se ha sabido aplicar la medida en beneficio de la industria nacional.

2.7. El RAF en la empresa automotriz

En una primera instancia este régimen fue utilizado por la empresa automotriz teniendo un marcado éxito en la producción de la industria nacional. Sería exagerado decir que el sistema, que entró en vigor en 2002, es la única razón del enorme crecimiento exportador de la industria automotriz argentina. Pero es claro que sin esta medida, difícilmente hoy se hablaría del 255% de aumento que la producción local tuvo entre 2003 y 2011 y del 317% de incremento de exportaciones en el mismo período²¹. El régimen que les permite a las empresas importar materias primas, partes, componentes, materiales auxiliares, envases, material de empaque y protección bajo el sistema de admisión temporal para que se utilicen directamente en el proceso productivo y los incorporen a productos destinados a la exportación o al mercado local, difiriendo el pago de tributos hasta el momento en el que se decida si lo producido se exporta -caso en el que no pagarán nada- o se vende en el mercado local -entonces abonarán los impuestos correspondientes.

²⁰ Modificación del Decreto N° 688/2002: Régimen RAF. Publicado en el Boletín Oficial del 07-01-2.003. Bs. As., 31/12/2002, s/n.

²¹ Datos obtenidos en: <http://www.ceoforum.com.ar/nota.asp?ld=261>.

Ricardo Echegaray, director general de Aduanas no tiene dudas respecto de las bondades del sistema: "Es un instrumento para lograr inversión extranjera directa. Es más, el país estará peleando no ya con Brasil sino con México el liderazgo en la industria automotriz"²². En definitiva, es una herramienta que permite producir de modo más eficiente, ganar competitividad y reducir los costos industriales de manera de obtener productos terminados con alto valor agregado. El Gerente general de Administración y Finanzas de Toyota Mercosur avala las ventajas del RAF. "Permite un flujo operativo muy ágil en la empresa, a la vez que protege el capital de trabajo. Favorece la competitividad de nuestra industria y aporta velocidad al ciclo productivo y a la rotación de inventarios (...) Sin este régimen hubiera sido imposible manejar los volúmenes que tenemos actualmente. Vendemos al exterior por más de US\$ 1000 millones al año"²³.

Para poder operar con el RAF es necesario haber tenido al menos durante un año el Régimen de Aduana Domiciliaria. Los operadores logísticos que trabajan con automotrices también reconocen que los beneficios del sistema los alcanzan en los procesos intermedios, ya que pueden recibir las partes de manera directa, sin intermediarios.

Los expertos se refieren al proceso de ingreso de las autopartes importadas en la fábrica. Con el anterior régimen de importación temporaria, era necesario, dos meses antes de que las piezas llegaran al país, realizar la compra determinando qué cantidad de las mismas se usaría para armar autos para vender en el mercado interno y cuántas se exportarían.

Antes había mayores costos. Muchas de las nacionalizaciones que se hacían no se recuperaban y a la hora de exportar se tenía que cargar ese costo al comprador final.

Toyota exporta el 70% de su producción; PSA (Peugeot Citroen Argentina), el 50%, aunque la proyección se elevaría al 65% en 2012 a partir de la fabricación del C4 (Citroen 4) en el país. Peugeot Citroën fue la primera empresa piloto en la Argentina para la puesta en marcha del RAF. Empezaron en junio de 2004 y tenían en funcionamiento el sistema de aduana domiciliaria desde 2001²⁴.

El RAF permite ganar flexibilidad para la empresa sin que el Estado pierda rigor en el control, producir de modo eficiente y ahorrar costos, y ello no sólo resulta importante frente a la competencia tradicional entre empresas, sino que es crucial en la lucha interna.

El RAF eliminó barreras burocráticas, redujo tiempos y gastos, al tiempo que aumentó los controles. Todo movimiento se debe informar a la Aduana. Con este sistema se tiene además la información *online* sobre qué pieza de qué despacho se está exportando.

²²Carbone Florencia: La vía rápida de la industria. Edición impresa de La Nación. Martes 14 de agosto de 2007, s/n. Esta referencia se encuentra disponible en: <http://www.lanacion.com.ar/933586-la-via-rapida-de-la-industria>. Fecha de captura: 26/06/2012.

²³ Ibídem.

²⁴ Dato obtenido a partir de: <http://www.adea.com.ar/v2/index.php?Itemid=77>. Fecha de captura: 27/06/2012.

Cuando en 2002 Eduardo Duhalde, entonces presidente de la Nación, firmó el decreto 688 y dio vida al RAF, muchos opinaban de manera pesimista. El principal cuestionamiento apuntaba a la supuesta destrucción de la industria nacional ya que, según el argumento de quienes se oponían al RAF, se favorecería a algunas pocas empresas grandes y se eliminaría de la competencia a las pymes. Las automotrices darían preferencia a los proveedores extranjeros por sobre los nacionales, repetían. En los primeros cinco años, los números mostraron lo equivocado de esas opiniones. Nunca antes el mercado automotriz compró tanto a nivel nacional.

Los datos de Adefa (Asociación de Fábricas de Automotores) indican que entre 2003 y 2006, cuando la producción creció en el país el 255%, las compras a proveedores locales -con precios deflactados- aumentaron el 417%²⁵.

Entre las principales ventajas que las industrias enumeran para defender y promulgar una apertura del mercado para este régimen aduanero se encuentran las siguientes²⁶:

- Más agilidad en las operaciones de comercio exterior, y mayor simplicidad y rapidez en los trámites y procedimientos administrativos.
- Mayor previsibilidad en la logística y un importante abaratamiento del sistema operativo.
- No se constituyen garantías por cada operación en particular ya que los usuarios cuentan con la garantía global, cuyo importe está relacionado con el volumen de operaciones anuales y con el patrimonio de la firma.
- El usuario podrá disponer de la mercadería en forma inmediata de efectuada la comunicación de su identificación parcial o total.

Entre las ventajas que el RAF tiene para el organismo oficial, figuran:

- Control en tiempo real del stock de insumos que importa e incorpora en el proceso productivo una firma argentina.
- Mejor aplicación de los recursos humanos para el control y profesionalización de la tarea. La presencia permanente del personal aduanero en las instalaciones del usuario colabora con la especialización. De todas formas, para evitar prácticas de corrupción, el personal se rota anualmente.
- Descongestión de la operativa de control en los pasos de frontera y depósitos fiscales.

²⁵ Dato obtenido a partir de: <http://www.adeffa.com.ar/v2/index.php?Itemid=77>.

²⁶ Carbone Florencia, La vía rápida de la industria. Edición impresa de La Nación, Martes 14 de agosto de 2007, s/n. Esta referencia se encuentra disponible en: <http://www.lanacion.com.ar/933586-la-via-rapida-de-la-industria>.

2.8 Logística

En la lista de ventajas para las compañías que se encarguen de la logística de empresas que operan con el Régimen de Aduana Factoría, figuran la reducción de los tiempos y costos en la entrega.

Las cifras acompañan la buena experiencia de la implementación del RAF en la empresa automotriz, ahora el desafío es extender esta modalidad a otras industrias, y extender también su uso en los estados del interior, mas allá de la industria automotriz existe un mercado posible que puede generar tantas o más ganancias a los pequeños y medianos empresarios. Estos se intimidan ante la cantidad de papeles y de trámites que deben iniciar, pero RAF puede funcionar tanto mejor en otras áreas y en ciudades del interior, tales como Rosario, Córdoba o San Luis.

2.9. Origen de las mercaderías

Según la procedencia de las mercaderías es que varía el tratamiento arancelario al momento de ingresar al territorio aduanero, ya que pueden aplicarse aranceles diferenciados de acuerdo con los convenios suscriptos entre diferentes países como, por ejemplo, entre Argentina-Brasil (denominado Acuerdo de Complementación Económica N°14 y sus Protocolos, para el ramo automotriz). De acuerdo al convenio "Acuerdo de Complementación Económica N°14 y sus Protocolos", para el ramo automotriz, queda establecido una serie de beneficios arancelarios entre ambos países, aplicables a los automóviles, sus partes, conjuntos y subconjuntos originarios de cada uno de ellos.

El origen de las mercaderías es verificado y avalado mediante un "certificado de origen". El mismo es emitido por organismos oficiales que están autorizados por los Estados involucrados o, en su defecto, por entidades públicas delegadas por éstos. En nuestro país, la entidad que representa a la República Argentina como Estado parte es la Secretaría de Industria, Comercio y de la Pequeña y Mediana Empresa. Esta entidad es la responsable de hacer cumplir las normativas sobre reglas de origen y también es la encargada de otorgar los certificados de origen, entre otras tareas.

Asimismo, el área de Origen de Mercaderías que depende de la Subsecretaría de Política y Gestión Comercial de la Secretaría de Industria y Comercio y de la Pequeña y Mediana Empresa tiene entre sus responsabilidades "impulsar y ejecutar los procedimientos tendientes a verificar el cumplimiento de los requisitos de origen de productos exportados hacia la República Argentina"²⁷.

²⁷ Dirección General de Aduanas: Informe de Auditoría: Administración Federal de Ingresos Públicos. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, abril de 2012, pp.7. Disponible en http://www.agn.gov.ar/informes/informesPDF2012/2012_076.pdf.

Capítulo III.

El RAF vinculado al sector automotriz

En este capítulo abordaremos el régimen de aduana en factoría y su vinculación con la industria autopartista, además desarrollaremos una descripción de las empresas automotrices para establecer su importancia a nivel global.

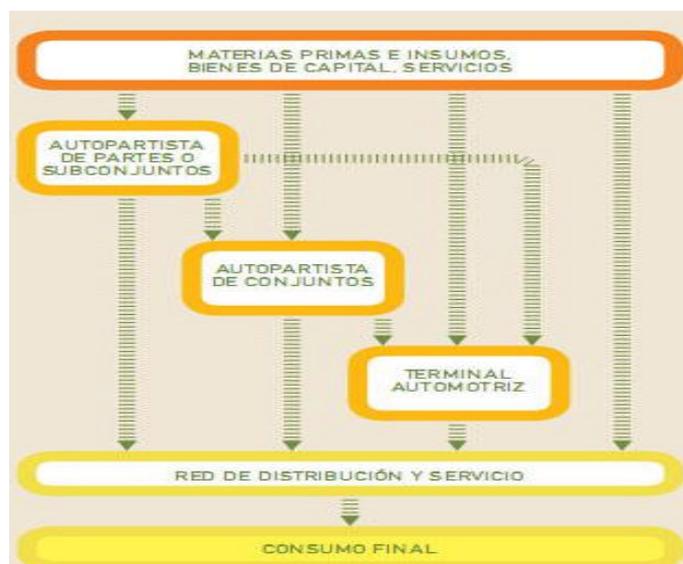
El sector automotriz es un buen medidor del crecimiento industrial de un país y de cómo es la situación económica del mismo.

Las ventas de automóviles y equipos de transporte representan la movilidad de la demanda doméstica, especialmente contribuyen a medir el poder adquisitivo y la confianza de los clientes de clase media del mercado local. En tanto que las exportaciones de vehículos son un buen indicador de la competitividad de la industria manufacturera y de sus posibilidades.

En Argentina, la industria de automotores ha presentado alzas y bajas durante las últimas tres décadas; sin embargo, estos vaivenes no impidieron que el sector haya logrado expandirse a mercados internacionales. Cabe destacar que este logro en gran parte se debe al tratamiento preferencial que esta actividad viene recibiendo desde hace ya muchos años, a diferencia de otras ramas, como son las ventajas competitivas alcanzadas en los acuerdos de incorporación regional, los subsidios específicos (Plan Canje) y hasta un régimen aduanero (el Régimen de Aduana en Factoría) que establece normas aduaneras para apoyar e incentivar la producción automovilística, como ser la excepción del impuesto a la importación con los requisitos ya mencionados.

Ahora bien, la cadena de valor del sector automotriz es realmente significativa, ya que en la misma participan diferentes áreas que constituyen una red que, como producto final, entrega bienes y servicios al usuario final. La siguiente figura así lo representa:

Grafico n° 2: Cadena de valor del sector automotriz



Fuente: Saturnino Ángel Castaño. La situación de la industria automotriz y de autopartes en la Argentina. La Revista del Plan Fénix, N° 16, Argentina, 17 de julio de 2012. Disponible en <http://www.vocesenelfenix.com/content/la-situaci%C3%B3n-de-la-industria-automotriz-y-de-autopartes-en-la-argentina>

Como podemos observar en el Grafico n° 2, el bien o producto final que recibe el consumidor es un vehículo, pero además percibe los repuestos y accesorios, tanto sea de forma directa o bien mediante el servicio de mantenimiento ofrecido por las redes de distribución de las terminales automotrices o por nodos de servicio independientes. Cabe señalar que las ventas de partes del vehículo conforman el denominado mercado de reposición. El mismo representa una fuente importante de la actividad, aunque hay que tener en cuenta que “presenta un nivel de exigencia, de calidad y precios inferior al de las terminales automotrices, tal como lo detalla el Departamento de Comercio de Estados Unidos, lo cual lo hace muy atractivo para los autopartistas”²⁸.

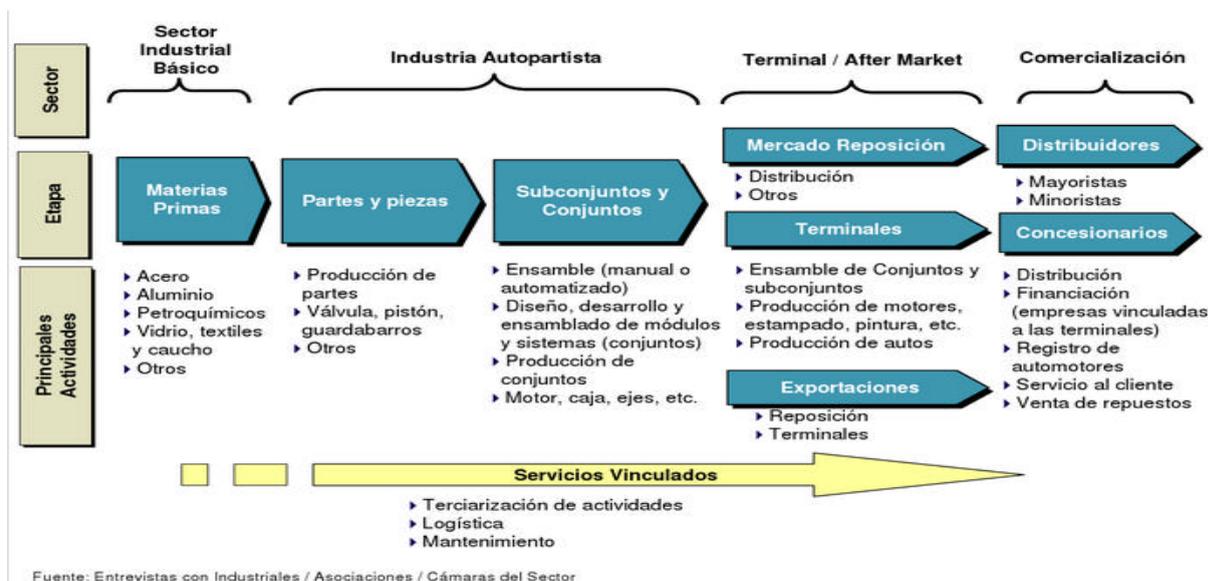
Continuando con el análisis del Gráfico, podemos observar que la industria automotriz involucra a varios actores: los **autopartistas** fabricantes de partes individuales, de subconjuntos y los autopartistas de conjuntos (hay que destacar que muchos de ellos son a su vez propiedad de las terminales automotrices); **las terminales automotrices**; la **red de distribución y servicios** (concesionarios de la venta de vehículos como de repuestos mediante sus servicios de mantenimiento y reparación); la **red de reposición externa** a las terminales automotrices con la venta de partes y de servicios de mantenimiento y reparación, y por último el **usuario final**. Toda esta gran red automotriz no podría existir sin el

²⁸ Castaño, Saturnino Ángel. La situación de la industria automotriz y de autopartes en la Argentina. Voces en el Fénix es una publicación de la revista del Plan Fénix, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, N° 16, Argentina, 17 de julio de 2012:69.

suministro de los proveedores de **insumos, materias primas, bienes de capital y también servicios.**

Para ahondar en la actividad que cada sector realiza es que a continuación presentamos un resumen propuesto por la Cámara del Sector Automotriz sobre las funciones de la cadena productiva de todos los actores involucrados en la industria automotriz, veamos:

Gráfico n° 3: Esquema de la cadena productiva



Fuente: Entrevistas con Industriales/Asociaciones/Cámaras del sector.

Hasta ahora se han descrito las funciones generales que desarrollan los distintos sectores de la industria automotriz, a continuación vamos a caracterizar la situación en la Argentina en los últimos años, tanto de las terminales de automotores como de los autopartistas.

3.1. Industria Terminal Automotriz

La industria automotriz argentina no produce modelos nacionales, con lo cual únicamente incorpora diseños extranjeros, con reducida colaboración tecnológica en el desarrollo por parte de los proveedores locales debido a la política global que utilizan las terminales automotrices.

A nivel mundial, nuestro país ocupa el puesto número 20 de los productores automotrices, considerado este orden por su facturación y no por venta de toneladas. Esto no implica tener en cuenta el agregado de valor nacional particularmente de sus autopartes.

La siguiente tabla muestra la composición de la producción local desde el 2008 hasta el 2011, observándose el reducido desarrollo de vehículos de carga y pasajeros que en volúmenes significativos se movilizaban a Brasil.

Tabla n° 4: Producción local de automotores 2008-2011 (por unidades)

PERÍODO	AUTOMÓVILES PRODUCCIÓN	AUTOMOTORES COMERCIALES		PATENTAMIENTO DE ACOPLADOS Y SEMI-REMOLQUES
		UTILITARIOS PRODUCCIÓN	CARGA Y PASAJEROS PRODUCCIÓN	
2008	399.236	157.840	40.010	13.886
2009	380.067	118.525	14.332	7.710
2010	508.401	187.225	20.914	9.679
2011	577.233	227.182	24.356	12.533

Fuente: Saturnino Ángel Castaño. La situación de la industria automotriz y de autopartes en la Argentina. La Revista del Plan Fénix, N° 16, Argentina, 17 de julio de 2012:72. Elaborado en base a datos suministrados por las terminales automotrices.

Un dato no menor es que durante el período 2008-2011 el 38% de los automóviles vendidos en la Argentina fueron fabricados en el mercado nacional, y si tenemos en cuenta también que como máximo el contenido de autopartes locales es del 30%, esto significa que al parque automotriz de nuestro país se incorporaron vehículos con un contenido nacional de autopartes menor al 12%.

Por otro lado, refiriéndonos al sector automotriz no podemos obviar que en la Argentina están presentes industrias multinacionales con sus casas matrices en Estados Unidos, en países de Europa occidental y en Japón. Estas empresas se distribuyen entre las provincias de Buenos Aires, Santa Fe (Rosario) y Córdoba, y son las siguientes:

Ford Motor Argentina

General Motors

Fiat

Mercedes-Benz

Peugeot-Citroën

Renault

Toyota

Volkswagen

Honda

Iveco²⁹

²⁹ Saturnino Ángel Castaño. La situación de la industria automotriz y de autopartes en la Argentina. Voces en el Fénix es una publicación de la revista del Plan Fénix, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, N° 16, Argentina, 17 de julio de 2012:73.

Por último, podemos agregar que en el año 2011 la Industria Terminal Automotriz “tuvo un saldo comercial negativo superior a los siete mil millones de dólares, con alta incidencia de las autopartes”³⁰.

3.2. Industria autopartista

Históricamente, la evolución de la industria autopartista en la Argentina ha estado relacionada con factores tales como la situación interna del mercado automotor, la política de inversiones de la industria y el impacto del lanzamiento de nuevos modelos de autos producidos en terminales localizadas en la Argentina, como así también en otros países de la región del MERCOSUR (Mercado Común Suramericano). A través de la política comercial implementada, el Gobierno Nacional impulsó la apertura externa de la industria y la inversión extranjera. En otras palabras, la industria autopartista está estructurada en función de la industria automotriz, por lo tanto su evolución y renovaciones tecnológicas, ya sean en el producto como en el proceso o en la gestión, condiciona de sobremanera al sector de autopartes.

Por lo antedicho, el sector autopartista depende en gran parte de las políticas de suministro global de las terminales automotrices y de los regímenes de promoción aplicados al sector. “Prueba de ello es que a partir del cambio del régimen automotriz de los años '90, se produjo una fuerte contracción del sector autopartista local como consecuencia de la reducción de la exigencia de contenido nacional mínimo de los vehículos fabricados localmente y la reducción de aranceles de importación de las autopartes, creando una protección negativa para dicho sector”³¹, señaló el ingeniero industrial Ángel Saturnino.

Cabe destacar que el sector autopartista es un integrante clave de la cadena de valor, ya que se ocupa de proveer bienes intermedios de producción para el desarrollo de vehículos por parte de las terminales automotrices y para el mercado de reposición.

El sector autopartista incluye a diversas industrias relacionadas, entre las que se encuentran la metalmecánica, electrónica, textil, la producción de vidrios, plásticos y caucho, entre otras. Dichas áreas componen el entramado de labores y sectores que se necesita para desarrollar un vehículo.

La cadena autopartista está conformada por la producción de piezas, subconjuntos y conjuntos necesarios para el armado de vehículos automotores. Las definiciones utilizadas son las siguientes:

- Pieza: producto elabora y terminado, técnicamente caracterizado por su individualidad funcional, no compuesto a su vez por otras partes o piezas que puedan tener aplicación por separado y que está destinado a integrar físicamente un subconjunto o conjunto con función específica mecánica o estructural, y que no es pasible de ser caracterizado como materia prima.
- Subconjunto: grupo de piezas unidas para ser incorporadas a un grupo mayor, para formar un conjunto.

³⁰ *Ibidem*, 2012:74.

³¹ *Ibidem*, 2012:74.

- Conjunto: unidad funcional formada por piezas y/o subconjuntos, con función específica en el vehículo³².

Los fabricantes de piezas son mayormente empresas nacionales; en tanto que los de conjuntos son generalmente multinacionales. Se sabe que el sector autopartista es, junto con el sector terminal, "el tercer sector de la economía que más exporta"³³. Por su parte, las importaciones de autopartes están concentradas en el motor y sus componentes, transmisión, equipamiento interior, parte eléctrica, carrocería y sus partes y ruedas, neumáticos y cámaras.

Ahora bien, el ingeniero industrial Ángel Saturnino presentó en su informe los resultados que el AFAC (Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes) proporcionó sobre la industria autopartista de la Argentina, correspondiente a mayo del año 2009. Veamos...

- * Cantidad de empresas: Aproximadamente 400
- * Empleo directo: 62.300 personas
- * Participación en el empleo industrial: 3,8%
- * Ventas: U\$S 5.750 millones
- * Participación en el PBI: 2,3%
- * Participación en el PBI Industrial: 11,4%³⁴

Por otro lado, resulta acertado citar el estudio de la Cadena Autopartista en la Región Centro, realizado en 2003, dio cuenta de cómo era la situación de las empresas argentinas autopartistas por entonces. Consideramos relevante para nuestra investigación exponer la información del sector que describió el informe, por lo tanto, presentamos el resumen a continuación:

- El mercado argentino por sí solo, no proporciona la escala necesaria (la exportación es un aspecto clave).
- La industria autopartista es líder en calidad dentro del Mercosur
- La tecnología instalada es adecuada
- Mano de obra competitiva y especializada (aunque escasa)
- Alto nivel de relación entre fabricantes de autopartes y terminales

³² Subsecretaría PyMEyDR (Pequeñas y Medianas Empresas y Desarrollo Regional). Condiciones de acceso de autopartes a Brasil. Artículo 2, definiciones. Proargentina, 2008:8. Disponible en www.junin.gov.ar/archivos/relacIntern/Autopartes_a_Brasil.pdf

³³ Cadena Autopartista en la Región Centro. 2do Foro Federal de la Industria - Región Centro. Jornada de Trabajo. Rosario, 6 de noviembre de 2003:3.

³⁴ Castaño. Saturnino Ángel, *op cit.*

- Capacidad ociosa en terminales y autopartistas
- Buena calidad de producto
- Flexibilidad y aumento de cantidad de modelos reduce escala para autopartes
- Industria fuertemente dependiente de las economías Argentina y brasileña
- Falta de crédito para productores Pymes y consumidores finales
- Difícil acceso de autopartes argentinas al mercado brasileño
- La liberalización del comercio, si no se negocia fuertemente, puede terminar con la industria automotriz argentina por falta de escala (Diciembre 2004)
- El régimen de “aduana factoría” propicia la importación y desalienta el consumo de partes argentinas.
- El fomento brasileño a las exportaciones que compiten en terceros países con autopartes argentinas.

De lo expuesto, resulta acertado destacar que ya el informe de la Cadena Autopartista del 2003 ya mencionaba que el RAF fomenta la importación de materias primas, pero no estimula el consumo interno ya que los productos que se importan y quedan en el país tienen que cubrir un impuesto del 12%; cuestión que significativamente se reduce en el caso de las empresas que importan materia prima para elaborar productos que luego se exportaran a mercados extranjeros.

3. 2.1. Breve reseña del sector autopartista en la república argentina

A principios de los años 30 surgieron tanto la industria automotriz como la autopartista. Desde entonces y hasta mediados de los años 50, el sector autopartista se dedicó al armado de partes y carrocerías, que en su mayoría fueron recibidos desde el exterior, pero también se abocó a la fabricación de repuestos y de partes.

Más adelante, ya en principios de la década de los 90, la industria autopartista de nuestro país estaba conformada por aproximadamente 400 empresas, localizadas principalmente en el Gran Buenos Aires (50%), Córdoba (21%), Santa Fe (12%) y Capital Federal (10%). Por lo tanto, un poco más del 90% de las empresas autopartistas están ubicadas en las regiones mencionadas anteriormente.

Sin embargo, en las últimas décadas la producción de la industria automotriz ha experimentado un significativo proceso de cambio (que involucra tanto a la industria terminal o ensambladoras como a la producción de autopartes). Estos cambios han alterado las funciones y responsabilidades dentro de la cadena de valor, con una decidida tendencia hacia el aglutinamiento en la industria terminal de las actividades de diseño de los vehículos y gerenciamiento de la estrategia de comercialización y finanzas, a la vez que se ha buscado transferir hacia la industria autopartista las actividades de carácter fabril.

Por lo tanto, en líneas generales la industria automotriz ha abandonado el sistema de producción en masa por uno de especialización y entrega *'just in time'*, con un vínculo estrecho y continuado con los proveedores.

3.3. Otros proveedores de la red automotriz

Los proveedores de herramental y de instrumentos de medición no pertenecen al sector autopartistas, sin embargo, conforman un núcleo importante de aprovisionamiento gracias a las tecnologías involucradas. En muchos casos trabajan muy competitivamente con escalas, salvo cuando por ejemplo la matricería utilizada es usada y proveniente de países donde se discontinúa la producción de las partes involucradas o cuando las partes de chapa son importadas por ejemplo de Brasil, ya que implica que el aprovisionamiento de matricería se realiza en dicho país. En este caso se observa la incidencia de las plataformas regionales que tienen en común una parte importante de sus componentes.

Los fabricantes de bienes de capital y de servicios conexos son otro de los sectores que se benefician con el incremento de actividad de los autopartistas, generando actividad de alto valor agregado.

Capítulo IV.

Encuesta y análisis de la industria autopartista

En este capítulo expondremos una encuesta realizada a diferentes empresas relacionadas al sector automotriz, ésta nos servirá para recaudar mayor información de la situación actual de las pymes y para tener una visión más amplia de los motivos de adhesión o no al Régimen de Aduana en Factoría.

En esta sección se presenta la recolección de datos que ha surgido como resultado de las encuestas realizadas a 25 pymes del sector autopartista de la ciudad de Rosario. Se recuerda que la industria de autopartes incluye a diversas industrias relacionadas, entre las que se encuentran la metalmecánica, electrónica, textil, la producción de vidrios, plásticos y caucho, entre otras, que conforman el entramado de actividades y sectores necesario para componer un vehículo.

Cabe destacar que todos los encuestados han sido debidamente notificados que el objeto de estudio de la presente investigación es de carácter académico y que, por lo tanto, la encuesta es un mero instrumento de trabajo sin otra finalidad que la expuesta.

1) Su empresa pertenece al sector de...

Tabla n° 5:

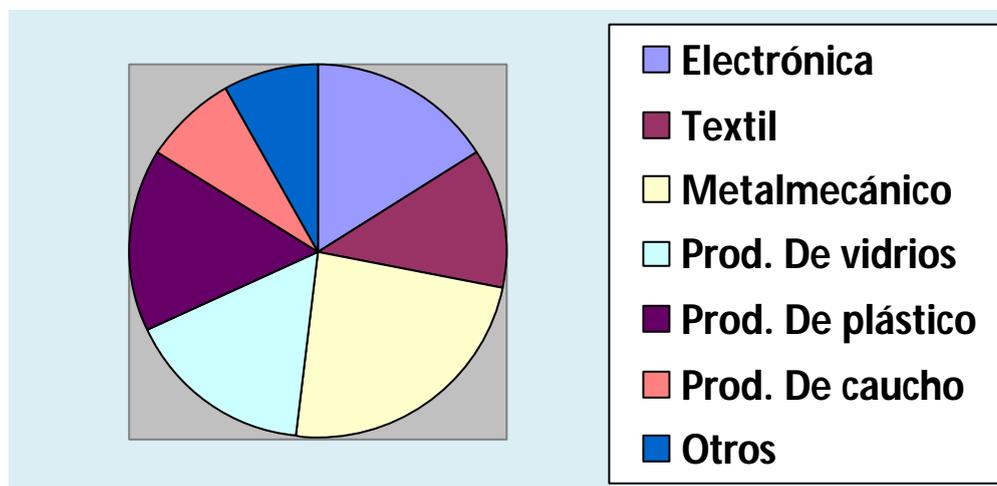
Opciones	Respuestas
ELECTRÓNICA	4 (16%)
TEXTIL	3 (12%)
METALMECÁNICO	6 (24%)
PROD. DE VIDRIOS	4 (16%)
PROD. DE PLÁSTICO	4 (16%)
PROD. DE CAUCHO	2 (8%)
OTROS SECTORES	2 (8%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

RUBRO DEL NEGOCIO

Grafico n° 5:



Fuente: Elaboración propia.

De las empresas autopartista consultadas, un 24% pertenece al sector de metalmecánica; en segundo lugar, con el 16%, se encuentran el área de electrónica, producción de plásticos y producción de vidrios. Los demás actores involucrados se hallan en menores porcentajes, pero bastante parejos los puestos entre sí. Por lo tanto, según los datos recolectados en esta encuesta, el sector con mayor presencia es el de la metalmecánica. Recordemos que en la Argentina la Industria Metalmecánica concentra cerca de 23.000 establecimientos productivos distribuidos principalmente entre Buenos Aires (Ciudad y Provincia), Córdoba, Santa Fe (Rosario), Mendoza, Entre Ríos y San Luis. Las primeras tres

representan el 90% del universo metalmeccánico. Otro dato interesante para nuestra investigación, es que casi en su totalidad se trata de pequeñas y medianas empresas de entre 10 y 20 ocupados en promedio.

2) Su empresa fabrica...

Tabla n° 6:

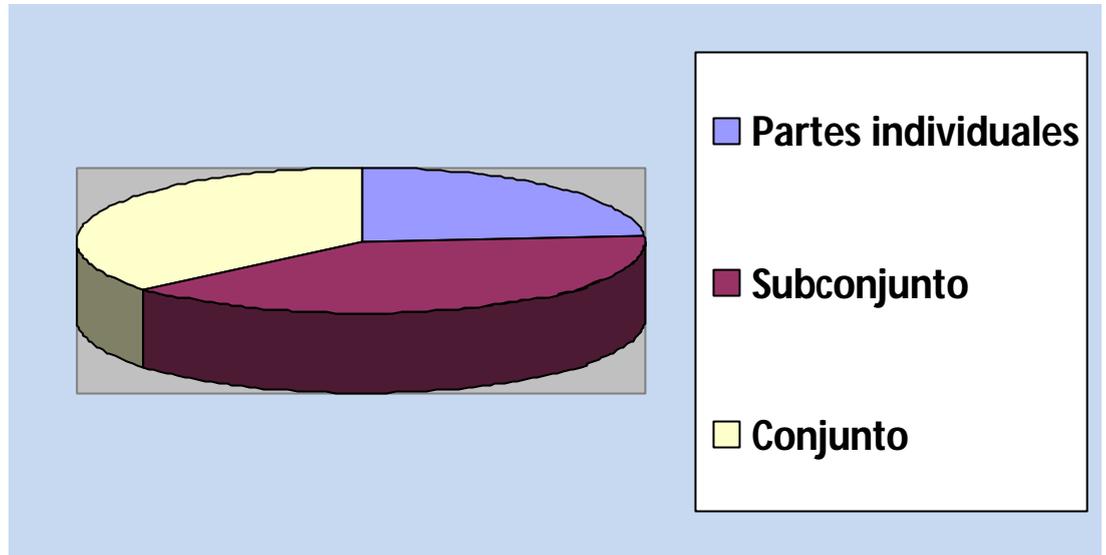
<i>Opciones</i>	<i>Respuestas</i>
PARTES INDIVIDUALES	6 (24%)
SUBCONJUNTO	10 (40%)
CONJUNTO	9 (36%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

FABRICACIÓN DE LA EMPRESA

Grafico n° 6:



Fuente: Elaboración propia.

Tal como se observa reflejado en el gráfico, casi la mitad de las Pymes del sector autopartista de Rosario –según los datos recolectados- se dedican al agrupamiento de piezas para vehículos (subconjunto). En tanto que en segundo lugar se ubican las empresas que realizan la parte del “conjunto”, es decir, la unidad funcional formada por piezas y/o subconjuntos.

3) Como directivo de la empresa, ¿tiene conocimiento de la existencia del Régimen de Aduana en Factoría para el sector de pymes en Rosario...?

Tabla n° 7:

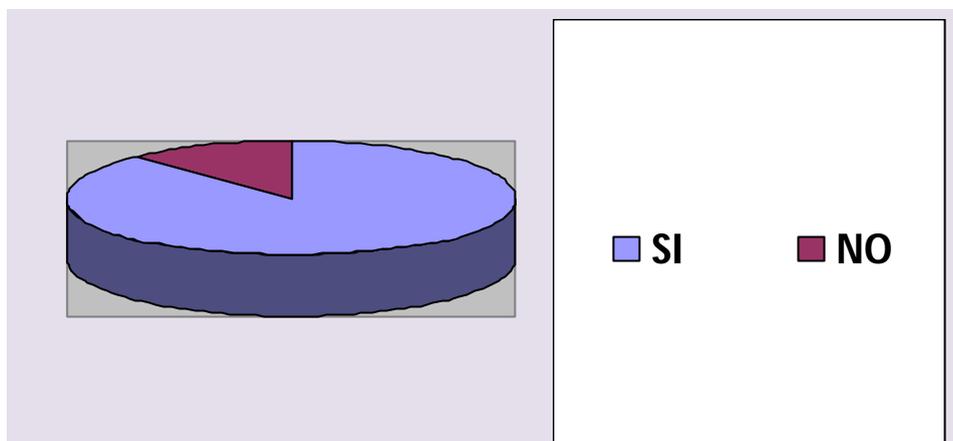
Opciones	Respuestas
SI	22 (88%)
NO	3 (12%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

CONOCIMIENTO DEL RAF

Grafico n° 7:



Fuente: Elaboración propia.

Según los datos recolectados, casi el 90% de los encuestados respondió afirmativamente; mientras que apenas un 12% desconocía sobre la existencia del Régimen de Factoría en Aduana. No obstante, a partir de la observación cualitativa que pudo realizar el investigador, es posible sostener que algunas de las personas que dijeron desconocer el sistema, habían escuchado al menos algo pero no lo suficiente como para decir que lo conocían.

4) ¿Utiliza el Régimen de Aduana en Factoría (RAF) para realizar sus operaciones de importación de insumos para la fabricación de sus productos...?

Tabla n° 8:

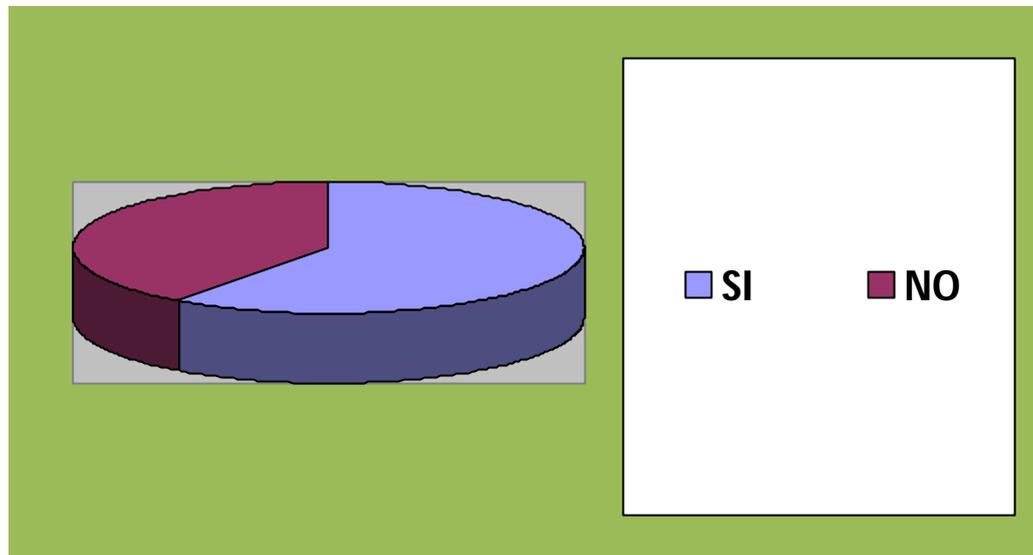
<i>Opciones</i>	<i>Respuestas</i>
SI	15 (60%)
NO	10 (40%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

UTILIZACIÓN DEL RAF

Grafico n° 8:



Fuente: Elaboración propia.

Para analizar los resultados de esta pregunta es necesario retomar los datos del ítem anterior, donde teníamos que casi el 90% de los encuestados contestó que sí conocía el Régimen de Aduana en Factoría. ¿Por qué? Es necesario recordar este dato porque aquí vemos cómo descendió el porcentaje de respuestas afirmativas cuando se le pregunta a los encuestados acerca de si utilizan o no el RAF. En este caso, se observa que del 90% de las respuestas afirmativas sólo el 60% reconoce que utiliza el sistema para las importaciones de sus materias primas, es decir, un 30% menos. Desde el otro lado, podemos observar el incremento de respuestas negativas: del 12% se ascendió al 40%.

5) ¿Cuáles de los siguientes beneficios generales considera que es el más importante del RAF...?

Tabla n° 8:

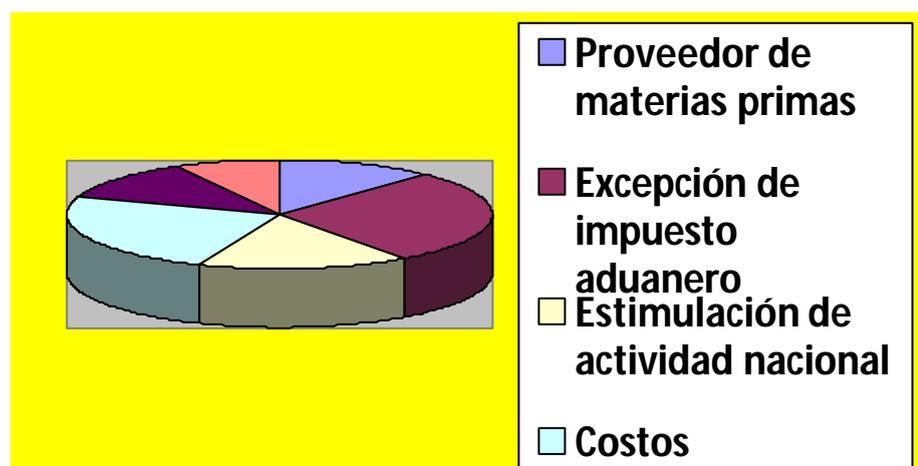
<i>Opciones</i>	<i>Respuestas</i>
PROVEEDOR DE MATERIAS PRIMAS NACIONALES	3 (12%)
IMPORTAR MATERIAS PRIMAS SIN ABONAR IMPUESTOS...	7 (28%)
ESTIMULAR LA ACTIVIDAD NACIONAL INDUSTRIAL	4 (16%)
REDUCIR COSTOS	6 (24%)
GANAR COMPETITIVIDAD	3 (12%)
OBTENER PRODUCTOS TERMINADOS CON ALTO VALOR AGREGADO...	2 (8%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

BENEFICIOS GENERALES DEL RAF

Grafico n° 9:



Fuente: Elaboración propia.

La primera y la segunda respuestas más elegidas se relacionan entre sí. La opción más votada por los encuestados fue “importar materias primas sin abonar los impuestos aduaneros”, en tanto que la opción número dos fue “reducir costos”. Como es de prever, al evitar el pago de impuestos gracias al Decreto 1439/96 (Importación Temporal para Perfeccionamiento Industrial), las empresas

obviamente reducen sus gastos. Contrario a esta situación, recordemos que cuando se elige importar un producto final para consumo no sólo se pagan los derechos de importación que correspondan, sino también un plus del 2% mensual, con un mínimo del 12%.

6) De los siguientes enunciados, determine cuál es para usted (o presupone) la principal ventaja que ofrece el RAF para la industria automotriz...

Tabla n° 9:

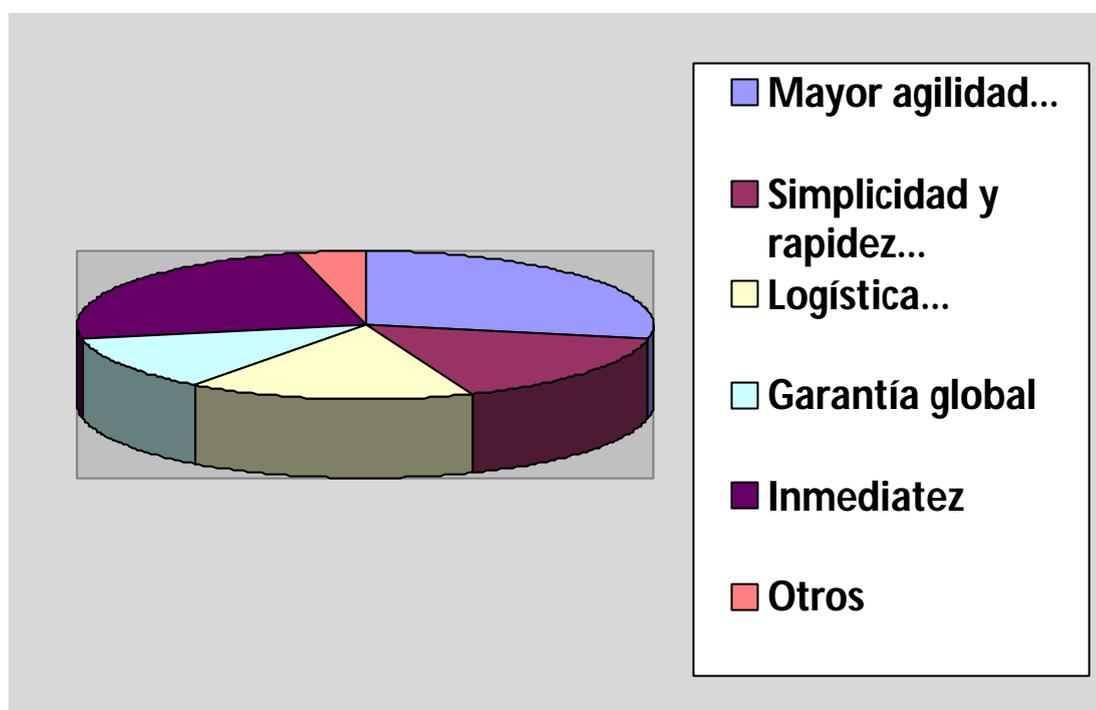
Opciones	Respuestas
MAYOR AGILIDAD EN LAS OPERACIONES CON EL COMERCIO EXTERIOR	7 (28%)
MAYOR SIMPLICIDAD Y RAPIDEZ EN LOS TRÁMITES ADMINISTRATIVOS	4 (16%)
MAYOR PREVISIBILIDAD EN LA LOGÍSTICA	4 (16%)
GARANTÍA GLOBAL PARA LOS USUARIOS	3 (12%)
INMEDIATEZ EN LA DISPOSICIÓN DE LA MERCADERÍA	6 (24%)
OTROS	1 (4%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

PRINCIPALES VENTAJAS PARA AUTOMOTRICES

Grafico n° 10:



Fuente: Elaboración propia.

Si bien un 40% de los encuestados que conocen el Régimen de Aduana en Factoría no lo utilizan, siendo que pertenecen al rubro autopartista pueden presumir algunos de los beneficios específicos que este sistema proporciona al sector. Luego de esta aclaración podemos señalar que el total de los encuestados se han manifestado por algunas de las opciones. De este modo, casi el 30% de los encuestados consideraron que la agilidad en las operaciones con el comercio exterior es la principal ventaja del régimen respecto el sector automotriz. Este dato recolectado a través de las encuestas corrobora el testimonio del Gerente General de Administración y Finanzas de Toyota Mercosur, Daniel Herrero - propuesto en el marco teórico-, quien avala las ventajas del RAF diciendo que el RAF "permite un flujo operativo muy ágil en la empresa (...). Sin este régimen hubiera sido imposible manejar los volúmenes que tenemos actualmente. Vendemos al exterior por más de US\$ 1000 millones al año"³⁵.

En segundo lugar ubicaron a la opción de la inmediatez en la disposición de la mercadería, con el 24%. Entre esta opción y la tercera y consecutivas se halla una diferencia significativa de al menos, un 8%. Ahora bien, contrariamente a lo que se supondría, sólo el 12% de los encuestados consideró que el régimen ofrece garantía global para los usuarios.

³⁵ Herrero Daniel. Citado por Florencia Carbone de la Redacción de LA NACION. Sección "Comercio Exterior". Diario La Nación, 14 de agosto de 2007, pp. 1-6-7. Disponible en <http://www.fundacionprotejer.com/prensa-noticia.php?id=8165>

7) ¿Sus ventas en el mercado exterior se incrementaron entre el 2008-2011...?

Tabla n° 10:

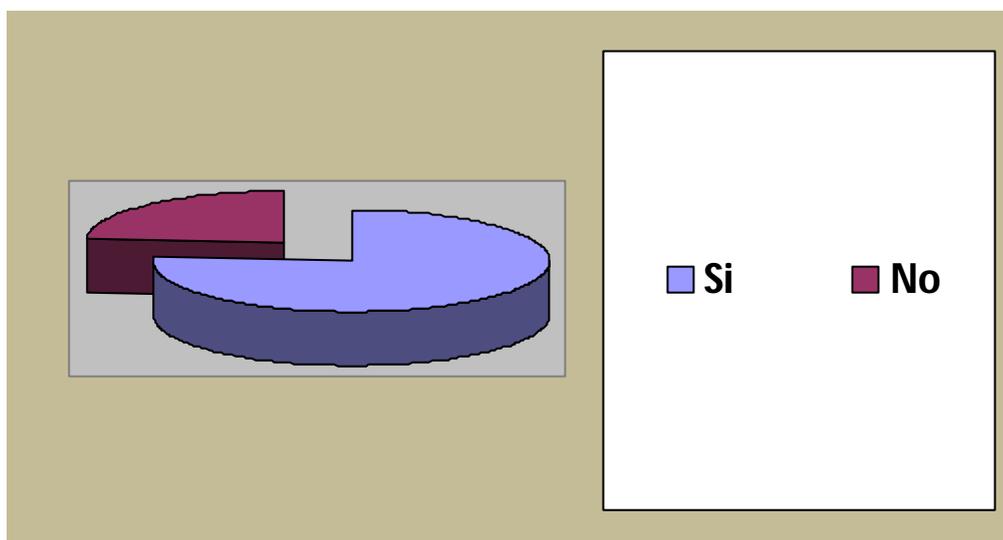
Opciones	Respuestas
SI	19 (76%)
NO	6 (24%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

AUMENTO DE VENTAS 2008-2011

Grafico n° 11:



Fuente: Elaboración propia.

Que el 76% de los encuestados manifieste que las ventas de su industria han aumentado durante el período 2008-2011, no hace más que corroborar la documentación bibliográfica que presentamos en el marco teórico de la presente investigación (Ver “El crecimiento de las Pymes en Rosario”), donde se describía que en el año 2010 las pequeñas y medianas empresas de Rosario realizaron exportaciones por u\$s689 millones; mientras que en el 2009, en plena crisis, exportaron u\$s510 millones. Es decir, observábamos un aumento del 35% en la facturación del sector.

8) ¿Cree que a partir del RAF se han incrementado las ventas de autopartes nacionales entre el 2008-2011, para empresas automotrices grandes...?

Tabla n° 11:

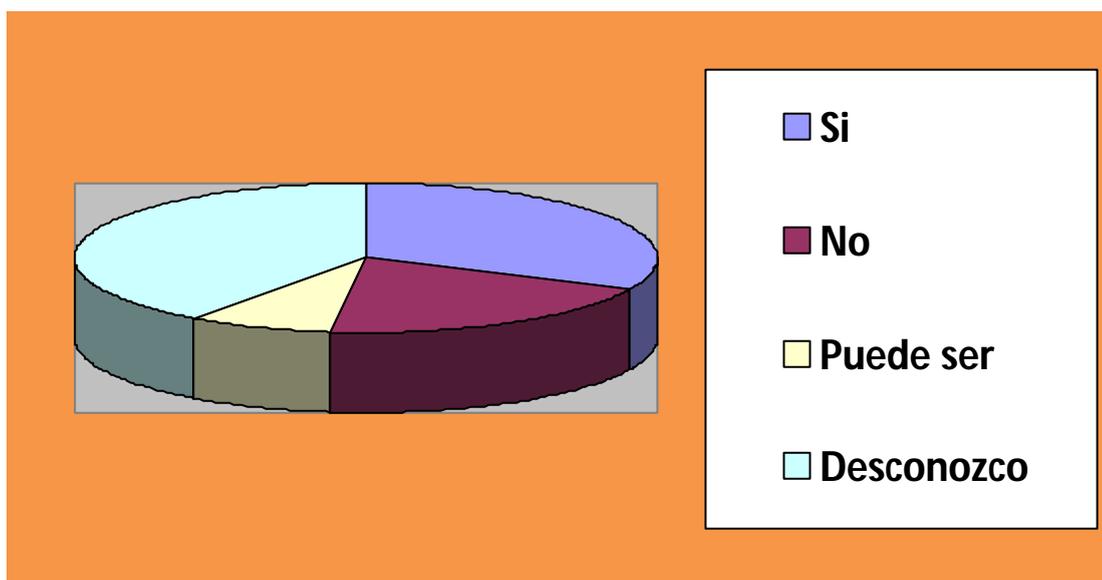
<i>Opciones</i>	<i>Respuestas</i>
SI	8 (32%)
NO	5 (20%)
PUEDE SER	2 (8%)
DESCONOZCO	10 (40%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

EL RAF Y LAS VENTAS DE AUTOPARTES

Grafico n° 12:



Fuente: Elaboración propia.

Para analizar este ítem es necesario realizar una lectura profunda. Por un lado, no sorprende que el 60% de los encuestados hayan respondido negativamente o bien que desconocen la cuestión, puesto que recordemos que en la pregunta N°4 ya el 40% había respondido que si bien conoce el RAF no lo utiliza. Este mismo 40% es el que ahora manifestó su desconocimiento; también hay un 30% (respuestas “no” y “no sé”) de los encuestados que dudan o no reconocen en el régimen una ventaja específica para el incremento de las ventas de autopartes.

Por otro lado, hay un 32% que efectivamente cree que a partir del RAF se incrementaron las ventas de autopartes nacionales para terminales automotrices.

En este caso, hay que tener en cuenta que, posiblemente, muchos de los que contestaron afirmativamente son autopartistas de conjuntos, de los cuales algunos son a su vez propiedad de las terminales, con lo cual tienen una situación diferente a la del resto de las Pymes autopartistas.

9) ¿Considera que los requisitos aduaneros para acceder al RAF son demasiado arbitrarios para el caso de las pymes...?

Tabla n° 12:

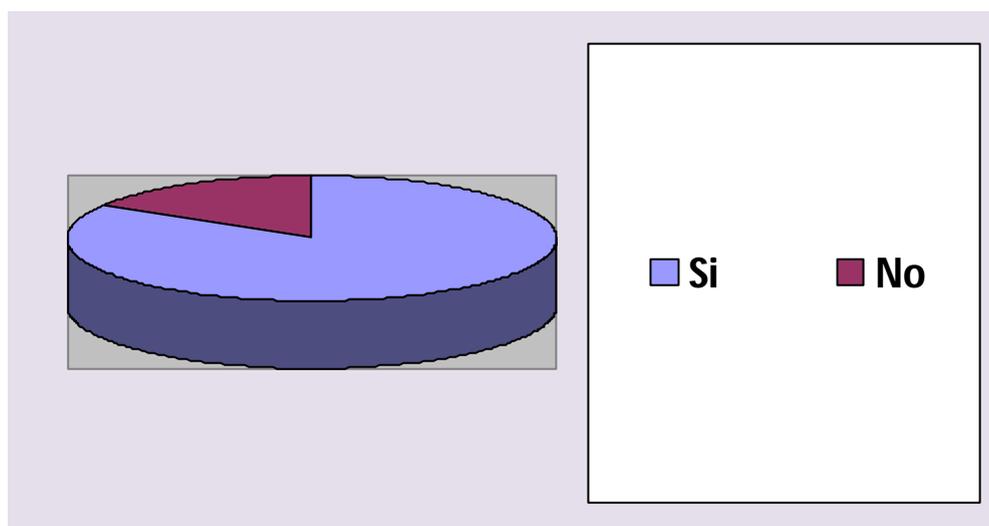
<i>Opciones</i>	<i>Respuestas</i>
SI	21 (84%)
NO	4 (16%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

ARBITRARIEDAD PARA ACCEDER AL RAF

Grafico n° 13:



Fuente: Elaboración propia.

Según los datos recolectados, prácticamente el 85% de los encuestados respondió que no es fácil acceder al Régimen de Aduana en Factoría. Esta es una realidad que experimentan la mayoría de las pequeñas y medianas empresas del rubro autopartista de la ciudad de Rosario y alrededores. No obstante, hay un grupo minorista que respondió no encontrar mayores dificultades para utilizar el RAF. Este porcentaje reducido posiblemente está conformado por autopartistas de conjunto, quienes algunos son propiedad de las terminales automotrices y, claramente, presentan una situación más privilegiada que el resto de las Pymes.

10) Entre las siguientes frases elija cuál es para usted el principal obstáculo del RAF...

Tabla n° 13:

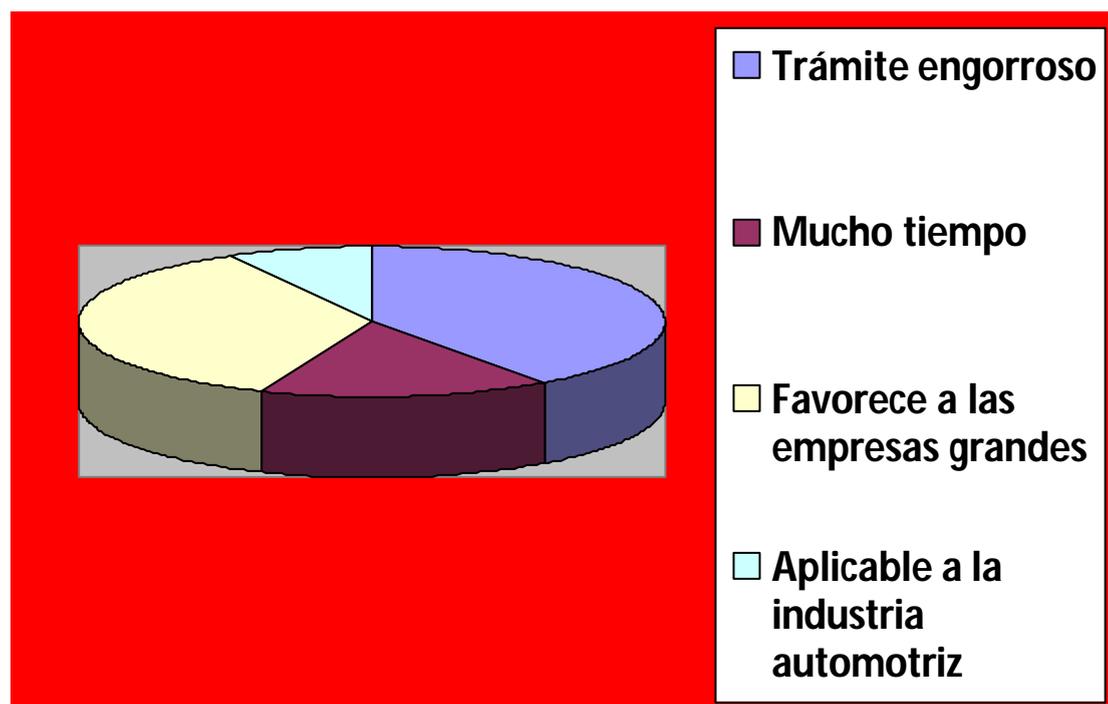
Opciones	Respuestas
LOS TRÁMITES SON ENGORROSOS...	10 (40%)
LA MODALIDAD PROCESAL REQUIERE MUCHO TIEMPO...	4 (16%)
FAVORECE A ALGUNAS POCAS EMPRESAS GRANDES Y ELIMINA DE LA COMPETENCIA A LAS PYMES...	9 (36%)
SU APLICACIÓN CRECE, PERO SOLAMENTE, EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ...	2 (8%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

PRINCIPAL OBSTÁCULO DEL RAF

Grafico n° 14:



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en el gráfico, las opciones N°1 y N°3 (trámites engorrosos y favorecimiento a las grandes empresas) se encuentran casi en la misma proporción (40% y 36%). Esta perspectiva de los encuestados es coherente con la realidad que experimentan, ya que si bien este régimen se aplica –hasta el momento- a la industria automotriz, hoy es utilizado solamente por las terminales automotrices y no tanto por los directivos de Pymes del sector autopartista; justamente, por la complejidad de los trámites y los requisitos.

11) Según datos oficiales, la procedencia de las materias primas y de los productos que se importan hacia Rosario o que se utilizan en las Pymes es mayormente del mercado exterior. ¿Está de acuerdo con esta afirmación...?

Tabla n° 14:

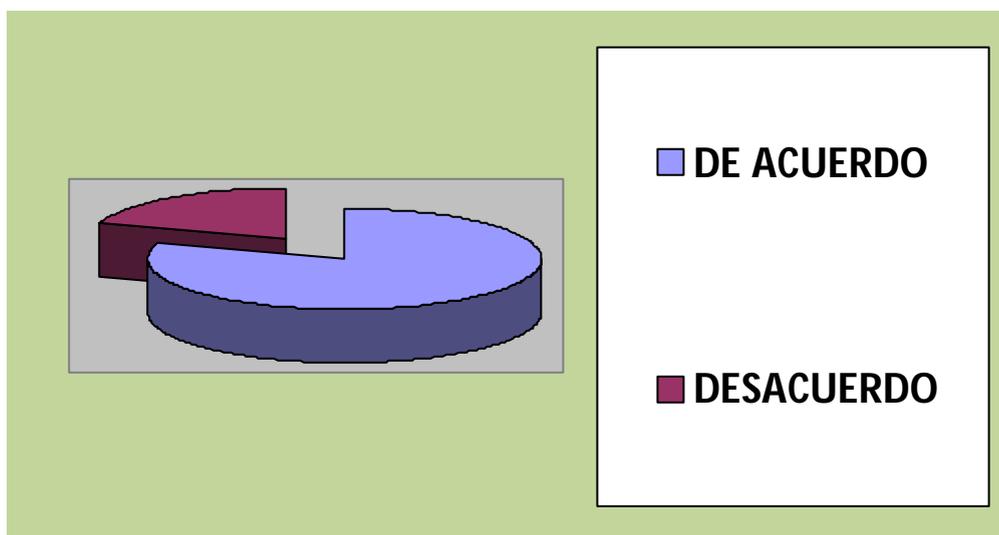
<i>Opciones</i>	<i>Respuestas</i>
DE ACUERDO	20 (80%)
DESACUERDO	5 (20%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

PROCEDENCIA DE LAS MATERIAS PRIMAS

Gráfico n° 15:



Fuente: Elaboración propia.

En este caso, encontramos que el 80% de los encuestados confirma lo que en el marco teórico de nuestra investigación hemos expuesto: que el mercado externo incide de manera muy fuerte en el mercado rosarino, el cual depende en materias importadas en más de un 50% de sus necesidades, procedentes especialmente de Brasil.

12) Continuando con la pregunta anterior, ¿la exención de impuestos para las materias primas que utilizan las distintas áreas en que la industria automotriz se desenvuelve, representa un beneficio importante para la economía de la región rosarina...?

Tabla n° 15:

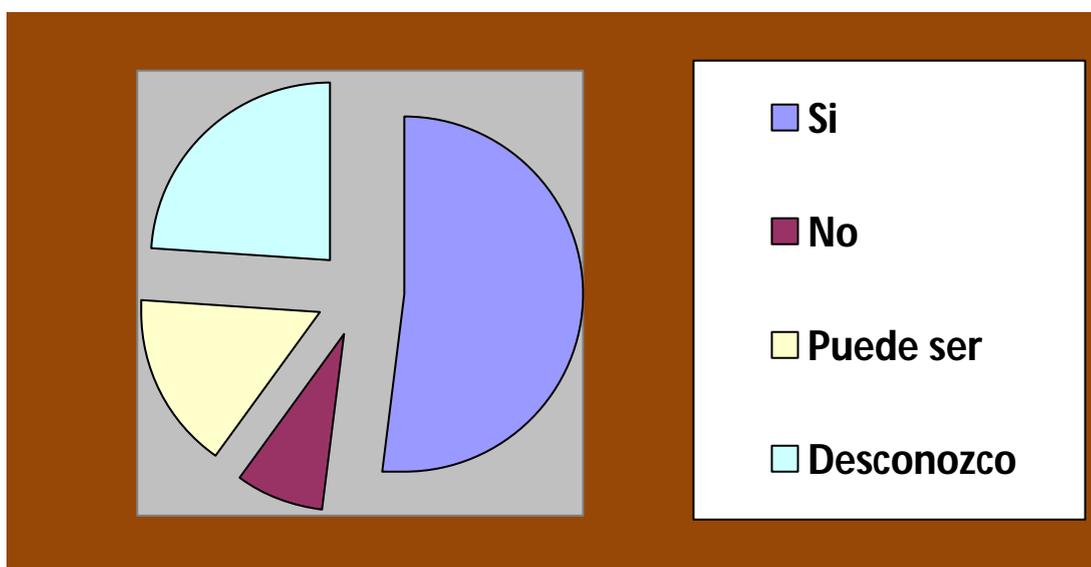
<i>Opciones</i>	<i>Respuestas</i>
SI	13 (52%)
NO	2 (8%)
PUEDE SER	4 (16%)
DESCONOZCO	6 (24%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

BENEFICIO ECONÓMICO PARA ROSARIO

Grafico n° 16:



Fuente: Elaboración propia.

En este ítem observamos que exactamente el 52% de los encuestados están de acuerdo con que la exención de impuestos para las materias primas de la industria automotriz representa un beneficio importante para la economía de la región de Rosario, porque contribuye al crecimiento del sector, lo cual repercute en el mercado local al aumentar el capital de trabajo y las inversiones. No obstante, hay que tener en cuenta que hoy en día las terminales automotrices son las que gozan de esta ventaja y sólo es una perspectiva a futuro para las Pymes, ya que hasta el momento la posibilidad de acceso al RAF todavía está relegada para este sector.

Otro dato importante es que del total de la muestra un 40% de los encuestados contestaron las opciones “puede ser” o “desconozco”, y esto no es casualidad si tenemos en cuenta que en la pregunta N°4, cuando se les consultó si utilizan el RAF, el mismo porcentaje de personas (40%) negaron su uso. Relacionando ambas informaciones observamos que el grupo de directivos que no utilizan el régimen optaron por no comprometerse con una respuesta más concreta: sí o no.

13) Por último, ¿considera que en regiones con una alta tasa de crecimiento, como lo es Rosario, las proyecciones del RAF para las pequeñas y medianas empresas podrían resultar buenas...?

Tabla n° 16:

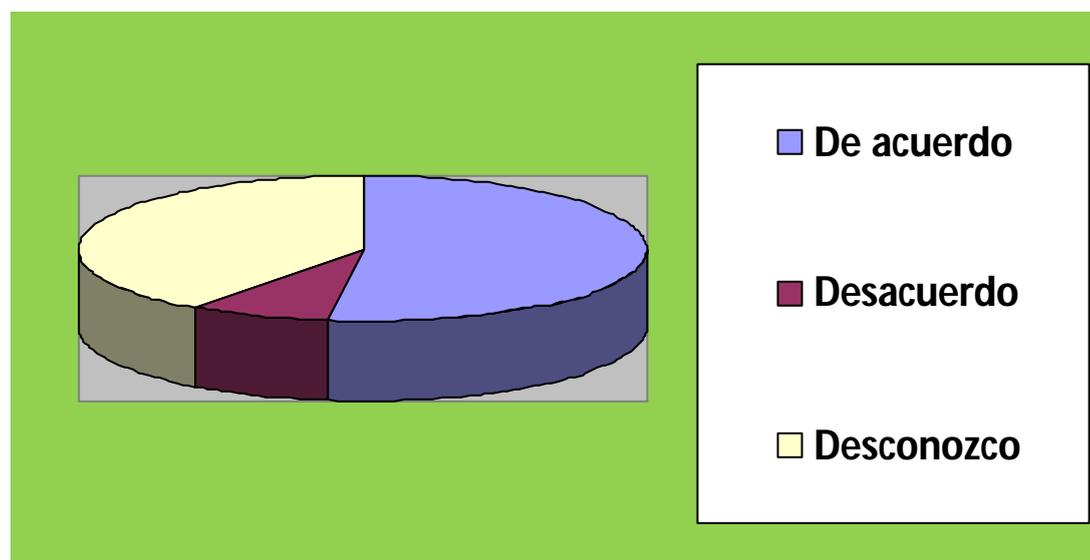
<i>Opciones</i>	<i>Respuestas</i>
DE ACUERDO	13 (52%)
DESACUERDO	2 (8%)
DESCONOZCO	10 (40%)

Fuente: Elaboración propia.

Total de respuestas: 25

TASA DE CRECIMIENTO DE ROSARIO

Grafico n° 17:



Fuente: Elaboración propia.

Un poco más del 50% de los encuestados confían en que puede concretarse las proyecciones del RAF para las Pymes de Rosarios, siendo que se trata de una región en crecimiento y excelentes perspectivas económicas; frente a un 8% que opina lo contrario. Por otra parte, posiblemente algunos de los directivos que reconocieron no utilizar el RAF son los que en esta oportunidad optaron por elegir la tercera opción, con un 40%.

CONCLUSIONES

El propósito principal de nuestra investigación fue diagnosticar si efectivamente el Régimen de Aduana en Factoría otorga un beneficio destacado al sector de las pymes, como así también analizar sus ventajas y desventajas.

En principio podríamos decir que se otorga un beneficio, ya que las pymes pueden sacar provecho de este régimen al convertirse en proveedoras de las grandes empresas que son usuarias finales del Régimen de Aduana en Factoría, importando materias primas sin abonar impuestos a la protección de una importación temporal. Pero tanto la documentación bibliográfica como la versión de los directivos encuestados nos han demostrado que no todas las empresas de esta categoría cumplen con los requisitos necesarios para convertirse en usuarios del RAF, siendo que, por ejemplo, los volúmenes de producción y los trámites engorrosos, entre otros factores, así lo determinan. Hasta el momento el RAF es utilizado solamente por las terminales automotrices, aunque está la perspectiva de que otras ramas industriales también lo hagan.

Con la intención de ser lo más objetivo posible, a lo largo del trabajo se expuso la normativa del régimen, con sus requerimientos y beneficios, la visión de varios autores en la materia y también de actores involucrados como algunos directivos de terminales automotrices.

El trabajo tuvo la impronta de referirse de lo general a lo particular, es por ello que nos referimos a los beneficios y requerimientos generales del régimen para todas las empresas y llegamos a profundizar en los pormenores del sector autopartista; y también pasamos de la situación general del sector en la Argentina a cómo se desenvuelve en la localidad de Rosario: región que fue caso de estudio para la muestra de las encuestas.

En lo que respecta a las pequeñas y medianas empresas del rubro autopartista de la ciudad de Rosario, en nuestra investigación planteamos dos hipótesis.

La primera hipótesis sostenía que *“el RAF permitió a las Pymes del rubro autopartista de la ciudad de Rosario obtener mejores beneficios que desencadenaron una mejor inserción en el comercio exterior durante el período 2008-2011”*. El presente trabajo apuntó a demostrar que efectivamente el sector de autopartes (pymes) en la región de Rosario creció durante el período 2008-2011, puesto que actuó de proveedor de las grandes empresas automotrices, importando materia prima (especialmente de Brasil, en un 50%) y exportando el producto final al mercado exterior, pero la realidad es que hasta el momento sólo las terminales automotrices (y por consecuencia algunos autopartistas de conjunto, siendo que en su mayoría son propiedad de las grandes empresas) pueden acceder al RAF. Con lo cual, esta hipótesis de trabajo se refutó no sólo mediante el desarrollo teórico, sino también con el aporte de los encuestados en el marco metodológico.

La segunda hipótesis planteaba que *“en los casos en que no fue utilizado el RAF influyó la percepción de los obstáculos por parte de los directivos de las pymes”*. Como dijimos, los números de facturación dieron cuenta de un concreto crecimiento del sector, y posiblemente mucho tuvo que ver con el aprovechamiento local durante la crisis internacional del 2009, pero lo cierto es que este régimen presenta condiciones que superan las posibilidades para que una pequeña y/o mediana empresa pueda utilizarlo, ya que hay un mínimo importante de volumen que debe manejarse para poder acceder al mismo, entre otros factores. Por ejemplo, el presidente de la Asociación de Fabricantes de Industrias Metalúrgicas de la República Argentina (Adimra), Manfredo Arheit, manifestó que *“para utilizar el RAF hay que cumplir una serie de requisitos, entre el que se destaca una determinada facturación que las pymes no logramos tener, y por lo tanto no lo podemos utilizar”*³⁶. Por lo antedicho, la segunda hipótesis planteada pudo demostrarse no sólo con la documentación bibliográfica, sino principalmente a través del trabajo de campo, con la consulta a los directivos de las 25 Pymes del sector autopartista.

De esta forma, pudimos cotejar a través de los datos recogidos en el trabajo de campo, parte de la información bibliográfica volcada en los capítulos. No obstante, es preciso ahondar en la investigación regional con nuevos estudios. A través de todo el trabajo conjunto desarrollado podemos concluir lo siguiente: efectivamente se produjo un crecimiento en el sector durante el 2008-2011, pero es reducido el porcentaje de Pymes autopartistas que pudieron acceder al Régimen de Aduana en Factoría.

Las pequeñas y medianas empresas de dicho sector presentan un escenario de crecimiento de la producción, tanto para abastecer al mercado local como para aprovisionar a otros compradores. Una modificación en el acceso al RAF permitiría la introducción de las pymes en el régimen, siendo que hasta el momento el Régimen de Aduana Domiciliaria y del Régimen de Aduana en Factoría está diseñado para favorecer a las grandes empresas.

³⁶ Arheit Manfredo. Citado por HORACIO RIGGI en "No controlan desde 2003 la importación de autopartes". El Cronista, Buenos Aires, 28 de marzo de 2005, s/n. Disponible en <http://www.cronista.com/impresageneral/No-controlan-desde-2003-la-importacion-de-autopartes-20050329-0026.html>

RECOMENDACIONES

Luego del relevamiento de los datos obtenidos de la Aduana Domiciliara y el régimen de aduana en factoría propongo que se re-vean los requisitos para poder ingresar a los regímenes, ya que desde mi punto de vista es un beneficio muy grande pero también difícil de acceder para una pequeña y mediana empresa, se debería tener en consideración los requisitos que se cumplen y el resto tratar de llegar algún acuerdo, estamos en frente de una excelente herramienta pero difícil de alcanzar.

Sería bueno que los regímenes que otorgan ventajas en lo que hace a la simplificación de los tramites, tiempos y costos no sean solo para unos pocos privilegiados, sino que sus ventajas se otorguen a las pequeñas y medianas empresa, que en definitiva son el motor de la economía actual y que, por su inexperiencia y posición, siguen siendo consideradas como las infractoras y no merecedoras de confianza a menos de que prueben lo contrario.

BIBLIOGRAFÍA

- Abal Medina, Juan Manuel (h.) Crisis y recomposición del Estado. Revista argentina de sociología. v.4 n.7 Buenos Aires jul/dic., 2006
- Cadena Autopartista en la Región Centro. 2do Foro Federal de la Industria - Región Centro. Jornada de Trabajo. Rosario, 6 de noviembre de 2003:3.
- Carbone, Florencia. La vía rápida de la industria. 14 de agosto de 2007 edición impresa La Nación, en: <http://www.lanacion.com.ar/933586-la-via-rapida-de-la-industria>
- Damill, Mario; Novick, Marta, Tomada; Frenkel, Roberto y Maurizio, Roxana. Tras la crisis: El nuevo rumbo de la política económica y laboral en Argentina y su impacto. El Instituto Internacional de Estudios Laborales, en: <http://www.ilo.org/public/english/bureau/inst/download/114.pdf>
- Daniel Herrero. Citado por Florencia Carbone de la Redacción de LA NACION. Sección "Comercio Exterior". Diario La Nación, 14 de agosto de 2007, pp. 1-6-7. Disponible en <http://www.fundacionprotejer.com/prensa-noticia.php?id=8165>
- De Altube, Ramiro; Dombrask, Damián. La industria del Gran Rosario y la Economía Nacional. Revista de Análisis Regional AÑO 3 N° 5. Julio de 2011
- Dirección General de Aduanas. Informe de Auditoría: Administración Federal de Ingresos Públicos. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, abril de 2012, pp.7. Disponible en http://www.agn.gov.ar/informes/informesPDF2012/2012_076.pdf
- Gammacurta, Guillermo. Las pymes se consolidan como un sector clave. Suplemento Ambito Industrial Miércoles 3 de Agosto de 2011, en: <http://www.ambito.com/noticia.asp?id=595591>
- King, Philip, King, Sharmila. Internacional Economics and International Economic Policy. McGraw-Hill Irwin. New York. 2005
- Luna, Félix. *Historia de la Argentina*. Editorial Planeta Argentina S.A.I.C. Buenos Aires. 1997.
- Manfredo Arbeit. Citado por HORACIO RIGGI en "No controlan desde 2003 la importación de autopartes". El Cronista, Buenos Aires, 28 de marzo de 2005, s/n. Disponible en <http://www.cronista.com/impresageneral/No-controlan-desde-2003-la-importacion-de-autopartes-20050329-0026.html>
- Segaller, Stephen. Wide Angle. The Empty ATM. PBS Video. 2003.
- Saturnino Ángel Castaño. La situación de la industria automotriz y de autopartes en la Argentina. Voces en el Fénix es una publicación de la revista del Plan Fenix, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, N°

16, Argentina, 17 de julio de 2012. Disponible en <http://www.voceselfenix.com/content/la-situacion-de-la-industria-automotriz-y-de-autopartes-en-la-argentina>

- The World Bank Group. World Development Indicators. 2007. En: www.worldbank.org/data
- <http://www.indec.gov.ar/>, visto: 20/06/2012
- <http://www.ceoforum.com.ar/nota.asp?Id=261>, visto: 20/06/2012
- <http://www.adefa.com.ar/v2/index.php?Itemid=77>, visto: 20/06/2012
- <http://www.lanacion.com.ar/223194-controversia-en-torno-de-la-aduana-en-factoria>
- 1º del Anexo II de la Resolución General Nº 596/9. En: http://biblioteca.afip.gob.ar/afipres/RG_AFIP_0671_A003_V000.htm
- Decreto 1439/96 régimen especial de Importación temporaria con objetivos promocionales. Bs. As., 11/12/96 VISTO el Expediente Nº 030-001104/95 del registro del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, el Artículo 277 de la Ley Nº 22.415 y el Artículo 7º de la Ley Nº 23.101
- Modificación del Decreto Nº 688/2002 Régimen RAF Publicado en el Boletín Oficial del 07-01-2.003. Bs. As., 31/12/2002
- Código Aduanero - Reglamentan Arts.1 al 320 de la LEY 22.415 Decreto Nº 1001/82 Reglamentación del Código Aduanero Buenos Aires, 21 de Mayo de 1982

ANEXO I

I. Modelo de encuesta a pymes de Rosario

Nombre del Entrevistador:

Fecha y hora:

Buen día, nos encontramos realizando una investigación acerca de la utilización del Régimen de Aduana por Factoría en el sector de pequeñas y medianas empresas autopartistas de la ciudad de Rosario y sus alrededores, con lo cual nos interesaría saber su opinión sobre este tema. Recuerde que el presente cuestionario es totalmente anónimo y que las respuestas nunca se tratarán individualmente. Esta encuesta sólo demora unos 5 (cinco) minutos y el orden de las preguntas refiere a una mejor organización y posterior evaluación. Desde ya, muchas gracias por su amable atención.

Nota: En todas las preguntas, marque con una cruz la opción correcta:

1) Su empresa autopartista pertenece al sector de...

Electrónica

Textil

Metalmecánico

Producción de vidrios

Producción de plástico

Producción de caucho

Otro sector

2) Su empresa fabrica

Partes individuales

Subconjuntos (agrupamiento de piezas)

Conjuntos (unidad funcional)

3) Como directivo de la empresa, ¿tiene conocimiento de la existencia del Régimen de Aduana en Factoría para el sector de pymes en Rosario...?

Si

No

4) ¿Utiliza el Régimen de Aduana en Factoría (RAF) para realizar sus operaciones de importación de insumos para la fabricación de sus productos...?

Si

No

5) ¿Cuáles de los siguientes beneficios generales considera que es el más importante del RAF...?

Ser proveedor de materias primas nacionales

Importar materias primas sin abonar impuestos ante la protección de una importación temporal

Estimular la actividad nacional industrial

Ganar competitividad

Reducir costos

Obtener productos terminados con alto valor agregado y con posibilidades de comercialización en el exterior

6) De los siguientes enunciados, determine cuál es para usted la principal ventaja que ofrece el RAF para la industria automotriz...

“Mayor agilidad en las operaciones con el comercio exterior”

“Mayor simplicidad y rapidez en los trámites administrativos”

“Mayor previsibilidad en la logística”

“Garantía global para los usuarios”

“Inmediatez en la disposición de la mercadería”

7) ¿Sus ventas al mercado exterior se han incrementado entre el 2008-2011...?

Si

No

8) ¿Cree que a partir del RAF se han incrementado la venta de autopartes nacionales para empresas automotrices grandes...?

Si

No

Puede ser

Desconozco

9) ¿Considera que los requisitos aduaneros para acceder al RAF son demasiado arbitrarios para el caso de las pymes...?

Si

No

10) Entre las siguientes frases elija cuál es para usted el principal obstáculo del RAF...

“Los trámites son engorrosos”

“La modalidad procesal requiere mucho tiempo”

“Favorece a algunas pocas empresas grandes y elimina de la competencia a las Pymes”

“Su aplicación crece, pero solamente, en la industria automotriz, ya que son muy pocas las empresas habilitadas para su utilización”

11) Según datos oficiales, la procedencia de las materias primas y de los productos que se importan hacia Rosario o que se utilizan en las Pymes es mayormente del mercado exterior. ¿Está de acuerdo con esta afirmación...?

De acuerdo

Desacuerdo

12) Continuando con la pregunta anterior, ¿la exención de impuestos para las materias primas que utilizan las distintas áreas en que la industria autopartista se desenvuelve, representa un beneficio importante para la economía de la región rosarina...?

Si

No

Puede ser

Desconozco

13) Por último, ¿considera que en regiones con una alta tasa de crecimiento, como lo es Rosario, las proyecciones del RAF para las pequeñas y medianas empresas podrían resultar buenas...?

De acuerdo

Desacuerdo

Desconozco

ANEXO II