

VW y Renault aplican suspensiones y la falta de divisas complica a la industria de Córdoba

La automotriz alemana cerró hasta el 12 de octubre, debido a la falta de demanda de mercados que no pueden “terminar” sus autos por escasez de semiconductores. En tanto, la fábrica de Santa Isabel frenó ayer y también hoy por carencia de piezas ante una demora “logística”. Fiat mantiene la producción. En cualquier caso, todas están al límite con ciertos insumos. El titular de la Cámara de Comercio Exterior local admitió el impacto por dificultades para importar

La crisis económica que afecta a diferentes mercados, los problemas con las importaciones por la falta de divisas en el país, sumado a dificultades logísticas y de insumos clave, ya generan consecuencias concretas en la industria de Córdoba, concretamente en las automotrices Volkswagen y Renault que aplican suspensiones con impacto dispar en el ritmo de actividad.

Efectivamente, de acuerdo con datos a los que tuvo acceso Comercio y Justicia, VW mantiene su planta de Camino a San Carlos cerrada por tres semanas, hasta el 12 de octubre.

En rigor, esa situación ya se repitió en julio pasado, según había anticipado entonces este medio.

El problema de la alemana tiene que ver con una dificultad común a todas las terminales. La escasez de los denominados “chips” impide a plantas de otros mercados a las que VW les provee cajas de velocidad, terminar sus vehículos. Ese parate lleva a que no haya demanda de cajas. Así, el problema de los semiconductores impacta de manera indirecta en la autopartista de Camino a San Carlos que produce la MQ200 y la nueva MQ281. Discontinúo hace tiempo la MQ250.

En el caso de Renault el inconveniente es otro. La fábrica de Santa Isabel aplica suspensiones en la planta de montaje por la “demora en la llegada de insumos por barco”.

Según pudo conocer este medio, se trata de un problema “logístico” que, sin embargo, impactó en la normal producción por dos días.

“Con los semiconductores estamos monitoreando día a día la situación”, reveló una fuente de la compañía que como el resto también padece el faltante a escala global.

Por su parte, Fiat por ahora sigue con su nivel de actividad programado pero igualmente siempre pendiente de la llegada de todos los insumos.

En rigor, mantienen la proyección de 70 mil unidades para todo el año del modelo Cronos, el único que produce en Ferreyra. Respecto a los “chips”, los importan en parte desde Brasil, donde “sobran” por falta de producción conforme las pautas originales.

En todo caso, el problema para la empresa italiana no son los insumos sino la importación de autos terminados, situación que también impacta en el resto.

“El parate de las terminales genera un efecto dominó.. Si una para, también golpea a las autopartistas locales”, resumió una fuente.

La frase expresada días atrás por el secretario de Industria de la Nación, Ariel Schale, resume en parte la situación del sector. “Si no fabrican la pintura, van a tener que vender autos color chapa”, señaló en una reunión con las diferentes terminales y respecto a procurarse la pintura en el país y no en el exterior. Hoy no se fabrica ese insumo básico en Argentina.

Por lo demás, las automotrices que producen con mayor cantidad de componentes locales, tienen menos problemas que las que dependen más de autopartes extranjeras.

Ralentización de la actividad

Los problemas en la normal aprobación de las importaciones, particularmente bienes de capital e insumos, derivan en una “ralentización” de la producción de determinados sectores y generan falta de “previsibilidad” para poder proyectar a futuro, señaló a Comercio y Justicia el presidente de la Cámara de Comercio Exterior de Córdoba, Miguel Zonnaras.

El dirigente aseguró que el tema genera “*muchísima preocupación*” en el sector y es el centro de la agenda en esta coyuntura. “*Argentina tiene un problema estructural de la falta de generación de dólares genuinos y cuando hay escasez, lo que hay es una limitación del comercio donde las importaciones tienen restricciones*”, resumió.

Las dificultades afectan en primer término a la importación de productos terminados, luego a bienes de capital y a los insumos.

“El tema en definitiva es el atraso en la producción, afecta los proyectos y los programas pautados”, señaló.