

# El impacto de la sequía de dólares: faltan repuestos y cada vez es más difícil importar autopartes originales

21/10/2021



**“No lo consigo en ningún lado”.** Es una frase que escucha cada vez más a menudo el dueño de una casa de repuestos de la avenida Warnes. Los clientes dan vueltas para poder comprar repuestos originales para sus automóviles pero el contexto lo dificulta: **según los autopartistas, el ingreso más lento al país de algunas piezas más problemas en la cadena de provisión internacional explican la situación.**

Entre los principales repuestos que faltan, según un relevamiento realizado por **Infobae** entre casas de autopartes de la Ciudad de Buenos Aires, se cuentan algunos como las bujías que tienen licencias automáticas -es decir, que no

deben pasar por el filtro del permiso de importación oficial y otros como **embragues, amortiguadores, baterías, motores de arranque y, sobre todo, cubiertas**. PUBLICIDAD Entre los principales repuestos que faltan se cuentan algunos como las bujías que tienen licencias automáticas y otros como embragues, amortiguadores, baterías, motores de arranque y, sobre todo, cubiertas

El faltante de autopartes provoca no solo las lógicas dificultades para conseguir a tiempo un repuesto para un rodado sino también una distorsión de precios (“la gente es capaz de pagar cualquier cosa”, ejemplificaba esta tarde el dueño de una fábrica autopartista) o la necesidad de conseguir piezas de menor calidad que las originales, ya sea elaboradas en la Argentina o importadas de China, algo que no siempre es posible de acuerdo a lo que exija el auto.

El presidente de la Cámara de Comerciantes en Repuestos del Automotor (CCRA), **Roberto Morales**, destacó en diálogo con **Infobae** que **“hubo una ralentización de ingresos importantísima”** en las últimas semanas. **“Yo traigo bujías que tienen licencia automática y aún así es lento”**, se sorprendió.


✘ Entre los principales repuestos que faltan se cuentan algunos como las bujías que tienen licencias automáticas y otros como embragues, amortiguadores, baterías, motores de arranque y, sobre todo, cubiertas

**“Por la variedad de productos con las que trabajamos podemos decir que hay faltantes. Hay problemas con los embragues, amortiguadores, baterías”**, enumeró. **“Y en eso hay un asunto: Argentina fabrica baterías pero lo que fabrica en volumen no alcanza. Tenemos que acudir a Brasil que provee a grandes marcas”**, mencionó Morales.

Para el cliente representa un dolor de cabeza porque **“al no haber reposición”** en las casas de repuestos, **“los productos comparados a igual calidad con la terminal, las concesionaria los cobra más caro”**, apuntó. **“No somos formadores de precios,**

ese poder la tiene la concesionaria”, indicó el presidente de CCRA. “El auto tiene un 80% de componente importado. Si cerrás la importación de todo eso es muy difícil, las ópticas se fabrican en Europa, otra parte en Japón. Si a vos te frenan la importación no hay alternativa nacional” (Morales)

Morales dijo que es un proceso que “tiene altibajos”. **“El auto tiene un 80% de componente importado. Si cerrás la importación de todo eso es muy difícil, las ópticas se fabrican en Europa, otra parte en Japón.** Si a vos te frenan la importación no hay alternativa nacional”, en muchos casos, aseguró.


Por su parte, **Néstor Ferrazzi**, dueño de la fábrica de cables de bujía que lleva su apellido también reconoce que hay faltantes en toda la cadena. “Te lo digo como fabricante y como usuario. Yo fabrico cables de bujía y estoy disconforme porque entran de Brasil como si nada a pesar de todo lo que hablan de la defensa de la industria nacional. Yo tuve que hacer un cambio de cubierta de una camioneta y compré una usada porque no había”, reclamó.  Las casas de repuestos aseguran que hay faltantes y demoras para traer piezas de afuera

“De los coches que se venden acá el 90% de los repuestos se fabrican en el exterior. **El auto se arma acá, pero no se fabrica. Cuando cumplen los 3 años o los 10.000 kilómetros ya o recurrís a la concesionaria porque son carísimos sino que vas al mercado de reposición, que valen menos de la mitad que los originales**”, comentó Ferrazzi.

“Faltan cosas y no se trata de elementos de lujo, **faltan repuestos en motores de arranque, baterías, pero cubiertas es lo que más falta**”, dijo el empresario autopartista. Esa escasez, por su puesto, insume más tiempo: “Si antes tenías una demora de 45 días hoy son por lo menos 2 meses”, ejemplificó. “Cuando viene un cliente sé que está faltando algún repuesto y buscamos alguna alternativa de algún producto chino o nacional, pero a veces no existe esa opción. Es solo

el original y no se puede reemplazar” (Raizman)

Según Ferrazzi, una parte del problema se explica por las propias restricciones argentinas pero otra relevante es el que tiene la cadena de provisión internacional. “China dejó de fabricar por falta de energía. Las fábricas trabajan menos y eso trae aparejado que la entrega de materias primas sea menor. Aumentó el 110% el costo en dólares de la silicona, **un contenedor de China que salía 1.200 dólares antes de pandemia llegó a valor 12 mil dólares y ahora estamos en un rango de entre 7 y 9 mil dólares**”, mencionó.

En ese sentido coincidió **Fabián Raizman**, dueño de la casa de repuestos Warnes W: “Hay faltantes, lo sé por colegas importadores, que se les está dificultando. Hay una crisis energética en China, los fletes están aumentando bastante y además tenés restricciones para girar al exterior, por lo que todo se hace más lento”, dijo a **Infobae**. **“Hay muchos repuestos que tienen licencias no automáticas y es difícil conseguir autorización para traer”**, reiteró.  Miguel Pesce, presidente del BCRA

“Yo no trabajo con un rubro específico, pero muchas veces tengo que reponer mercadería, a veces correas desde Brasil, o algún soporte específico y esa pieza no aparece”, apuntó. **“Cuando viene un cliente sé que está faltando algún repuesto y buscamos alguna alternativa de algún producto chino o nacional, pero a veces no existe esa opción**. Es solo el original y no se puede reemplazar”, dijo Raizman.

## **El campo, también**

Tal como reflejó **Infobae**, en el campo también existe una preocupación en este sentido. **Los contratistas no esconden su malestar por la falta de neumáticos y piezas para mantener en actividad a sus equipos agrícolas**. Esto se debe a que faltan neumáticos, y los que se obtienen es sin factura y con sobrepagos importantes en dólares.

Productores y contratistas rurales advierten que también escasean las piezas para los equipos nacionales: las demoras para la entrega de filtros o pastillas de freno, entre otros, pueden llegar hasta tres meses su provisión. Frente a esta situación y para mantener en funcionamiento sus máquinas, en el campo se hacen proezas con partes ya usadas o de descarte. Desde el Gobierno aseguran que en distintas reuniones con el sector privado buscaron asegurar que no habrá faltantes de divisas para importar insumos

Desde el sector privado se advirtió que **la compra de neumáticos o repuestos para los equipos importados puede registrar en los proveedores un ajuste de hasta un 70 a 80% a valor dólar**. Algo que se observa cuando se busca en los distribuidores de neumáticos y repuestos para equipos agrícolas todo tipo de piezas, desde filtros de aire o aceite, a retenes y pastillas de freno.

Desde el Gobierno aseguran que en distintas reuniones con el sector privado buscaron asegurar que no habrá faltantes de divisas para importar insumos. “El Banco Central mantuvo esta semana reuniones con cámaras representativas de sectores industriales para analizar las condiciones de acceso al mercado de cambios para las empresas que importan insumos y bienes de capital **a fin de remover cualquier obstáculo que afecte a la actividad productiva y con el propósito de garantizar la estabilidad del mercado de cambios**”, dijeron desde la autoridad monetaria.

De todas formas, reclamaron que hubo en septiembre más pagos de importaciones que importaciones concretadas. “Según los datos del Indec correspondiente al mes de septiembre, el nivel de importaciones concretadas por el país alcanzó un valor FOB (sin flete ni seguro) de 5.500 millones de dólares mientras se realizaron pagos por el orden de los 6.000 millones de dólares en ese mes y por el mismo concepto”, aseguró el BCRA.

Consultadas al respecto, fuentes del Ministerio de Desarrollo

Productivo aseguraron a **Infobae** que **“los permisos mantienen la velocidad que siempre tuvieron, no están mas lentos”**, se defendieron, y atribuyeron las demoras a cuestiones logísticas que afectan el abastecimiento y el encarecimiento de materias primas.

Fuente: Infobae