



Gutiérrez, Silvia A

Secreto, María Florencia

Instituto de Investigaciones Económicas - Escuela de Economía

LA INDUSTRIA EN EL PERÍODO POSTCONVERTIBILIDAD. EL CASO DEL SECTOR CARROCERO Período 2005/06.¹

INTRODUCCIÓN

El período de convertibilidad enfrentó al grueso de la actividad industrial con algunos problemas de producción referidos a los bajos niveles alcanzados y a los altos costos de los servicios, como consecuencia de un peso revaluado impactando negativamente en el desarrollo de las empresas.

La salida de la convertibilidad cambió el escenario y fijó nuevas pautas para las empresas, iniciándose así un proceso de sustitución de importaciones. En este marco aparecen sectores ganadores y perdedores, y como en todo proceso de sustitución, también surgen los riesgos de fomentar una industria incapaz de hacer frente a la competencia internacional.

Por otro lado, el incremento en la demanda interna provocado por el diferencial del tipo de cambio fue atendido, en un principio, utilizando la capacidad ociosa. Sin embargo, cuatro años después se evidencia un importante incremento de precios que puede estar ocasionado por la utilización de toda la capacidad. Este hecho implica la necesidad de fomentar proyectos de inversión destinados a incrementar la capacidad productiva, obras de infraestructura, entre otros.²

En este trabajo se presentan, en primer lugar, algunas consideraciones generales del sector industrial nacional en términos de su evolución en el periodo de referencia; en segundo lugar, un breve análisis de la situación del sector industrial en la Región y, por último, el caso del sector carrocero como ejemplo de adaptación de uno de los sectores industriales tradicionales de la región a las nuevas condiciones del mercado.

1. Consideraciones generales del sector industrial nacional.

En este apartado, se presentan algunos comentarios acerca de la situación del sector industrial en Argentina, en términos del comportamiento de los costos industriales y los márgenes de las empresas. Estas variables contribuyen a aproximarnos a la estructura del sector en el que se desarrollan las empresas que lo integran.

¹ Este trabajo se enmarca dentro de los siguientes proyectos: PICT 02-18211: "Industria, otras actividades productivas y ambiente local. Nuevas estrategias para el desarrollo de Rosario y su Area Metropolitana". Dir.: Alicia I. Castagna y Programa 2002 ECO18: "Sectores económicos dinámicos de Rosario y su Región en la postconvertibilidad", Dir.: Ma Lidia Woelflin.

² Diario La Capital 26/05/2005.



Los costos industriales constituyen las erogaciones que debe efectuar el empresario al adquirir los insumos, materias primas, mano de obra, entre otros ítems, necesarios para producir sus bienes. A los fines de este análisis se tomarán, fundamentalmente los costos de la energía, de las materias primas y laborales como sus componentes más significativos.

En términos generales, se comprueba que los costos industriales aumentaron a raíz de la suba de precios en insumos energéticos, (9% en 5 meses del 2006), desde fines de la convertibilidad se han incrementado un 115,07%, con un pico en setiembre de 2002, descendiendo luego hasta setiembre de 2003 por el más lento ajuste de los salarios nominales, la baja apreciación del tipo de cambio nominal y la baja en la tasa de interés. A partir de allí su trayectoria fue creciente, levemente, aunque algo irregular hasta alcanzar su pico en agosto de 2004 con un incremento del 195,25%.

Entre los hechos que motivaron el desempeño del índice de los costos industriales –ICI– prevaleció, el alza en los precios de los productos primarios, particularmente el petróleo crudo y el gas y de otros insumos industriales. Por otra parte, el incremento de estos costos es mayor al aumento sufrido por el IPC con un incremento del 4,5%³.

En consecuencia, es factible suponer que los márgenes de las empresas se han visto afectados por estos hechos. Algunos economistas sostienen que después de la devaluación del 2002 el promedio anual de las utilidades de la industria de bienes transables se ubicaba en el 14%, representando el doble de la media anual desde los '90. Este año, la rentabilidad promedio se ubica en el 12% neto. Por otro lado, se mantiene la incertidumbre sobre costos y precios, y esto se manifiesta en menores niveles de inversión para el largo plazo.⁴

Por lo expuesto hasta aquí, se observa que el crecimiento de la industria podría frenarse debido a los problemas energéticos y a la reducción de los márgenes de rentabilidad. Sin embargo, según el economista Jorge Katz "nada permite anticipar un cambio de tendencia ni un punto de inflexión en el crecimiento de la industria"⁵. Este hecho se hace evidente en el corto plazo, ya que para lo que va del año 2006, el sector industrial presenta un continuo crecimiento.

1.1 Sectores dinámicos a nivel nacional

El aumento en el nivel de actividad económica en el primer trimestre del 2006 se debió al comportamiento de los sectores relevantes de la industria, la construcción y de aquellos servicios relacionados con la producción de bienes, como el Transporte y Comunicaciones.

Según el informe de la Actividad Industrial del Centro de Estudios para la Producción (CEP)⁶ la actividad manufacturera, medida por el EMI⁷ lleva acumulado un aumento del 57% entre el piso del primer trimestre del 2006 hasta el segundo trimestre del 2006, con casi un 11% por encima de su punto máximo al inicio del ciclo recesivo. Este crecimiento en el indicador se refleja por los aumentos presentados en casi todos los sectores manufactureros, excepto Papel y Cartón.

³ Ámbito financiero. 26/05/2006. "Suben 1% los costos de las industrias", Instituto de Economía del Centro de Estudios Avanzados de la Universidad Argentina de la Empresa-UADE.

⁴ Kanenguiser, Martín, Diario La Nación, 25/09/2006.

⁵ Diario Clarín 19/07/2005.

⁶ Secretaria de Industria, Comercio y Pymes, Ministerio de Economía y Producción, Agosto 2006.

⁷ Estimador Mensual Industrial (INDEC)



La producción automotriz lidera el crecimiento del primer semestre del 2006 de junto con la Construcción. Unido a ella se encuentran otros sectores asociados como la producción de minerales no metálicos, Tabaco, Refinados de Petróleo, Caucho y Plástico.⁸

Por otra parte, desde mediados de 2002 hasta el año 2004, las empresas productoras de maquinaria agrícola tuvieron sus niveles más elevados en volumen de ventas, para estabilizarse después. Esto tuvo su origen en una mayor participación de las exportaciones en el volumen de negocios con la aparición del mercado venezolano y un incremento de la porción de mercado para los fabricantes locales. Sin embargo, la renovación de equipos durante los años del boom agrícola y la moderación actual de los precios de los granos le pusieron un techo a las ventas locales.

Otro indicador que muestra el crecimiento de estos sectores es la utilización de la capacidad instalada. La misma alcanzó un pico de 71% en julio de 2005 y disminuyó hacia fines de ese año. Para lo que va del año 2006 se estabilizó en el 70%.

Sin embargo, se ha incrementado la inversión destinada a la ejecución de proyectos para la formación de capital. Esta ampliación de las capacidades resulta relevante para evitar la formación de cuellos de botella en la producción de aquellos sectores que presentan mayor dinamismo, así como también en las cadenas productivas de las que forman parte.

2. Sector industrial de la Región Rosario

La Región Rosario se caracteriza por tener una fuerte presencia de actividades industriales pertenecientes a distintas ramas productivas. Si se considera su grado de participación, a principios de los años 90 la industria representaba el 16% del PBG del aglomerado y con la crisis económica de fines de la década esta participación se redujo al 11,8%.⁹

De acuerdo con distintos estudios llevados a cabo en el Instituto de Investigaciones Económicas (I.I.E.)¹⁰ sobre el sector manufacturero de la región, se hace evidente el proceso de desindustrialización durante el período de convertibilidad y es posible identificar algunas de las características de las empresas, entre las que se destacan:

- gran número de microempresas, muchas de las cuales son meros emprendimientos de subsistencia y elevado nivel de rotación –altas y bajas-,
- bajo porcentaje de empresas exportadoras (5%), con bajos niveles de producción destinados al mercado externo,
- la mayoría de las empresas destinan su producción a la región o al resto del país,
- alto porcentaje de empresas con elevado nivel de capacidad instalada ociosa.

Luego de la devaluación, el sector industrial ha sido uno de los más dinámicos en la región pero sin duda su importancia va más allá de su participación en el producto, como ya se ha explicado. En efecto, el VA industrial del AGR creció a un ritmo que superó ampliamente el aumento del producto industrial a escala nacional y provincial.¹¹

⁸ Centro de Estudios de la Producción (CEP), Agosto 2006.

⁹ Castagna, A., Woelflin, M.L., Romero, L., Ghilardi, M.F., Secreto, M. F. Yoya, M.A. "Las transformaciones productivas en el Aglomerado Gran Rosario (AGR) a partir de la postconvertibilidad". Trabajo presentado en la Red Iberoamericana de Investigadores (RII). Bahía Blanca, 2006.

¹⁰ Relevamientos Productivos 1997 y 2001.

¹¹ Castagna y otros (2006). Op cit.



El elevado crecimiento de este sector en la postconvertibilidad se explica en parte, por los mayores ingresos de las ramas vinculadas al agro debido a la nueva relación de cambio y al aumento del precio internacional de la soja; y al efecto sustitución de importaciones iniciado en algunas actividades (metalmecánica, bicipartes, confecciones, calzado, maquinarias, etc). Los indicadores de nivel nacional dan cuenta de que son, justamente, las ramas más concentradas en esta región las que han manifestado los mayores índices de crecimiento y es por ello que se observa un crecimiento mucho más acentuado en la región que el registrado en el país y más aún, en la provincia de Santa Fe.¹²

Vale la pena destacar que a pesar de esta fuerte recuperación, la participación del sector industrial en el PBG total del año 2003 (10,8%), se incrementa en relación al año 2001 (9,5%), pero es aún inferior a la registrada en el año 1993 (12,3%).

2.1 El sector carrocerero en la Región

En este apartado se presenta al sector como un ejemplo de adaptación a las nuevas condiciones del mercado, señaladas más arriba. En primer lugar se realiza una breve descripción de las características generales que presenta, de acuerdo a la información suministrada por la CALADI. En segundo término, se esbozan algunas características constitutivas de las empresas, en función de las entrevistas realizadas a empresarios del sector y por último, se construye una matriz FODA.

a. Características generales del sector.

En un contexto macroeconómico favorable, el sector carrocerero se constituye en una de las ramas de actividad que ha cobrado relevancia en el último tiempo.

En estudios anteriores del I.I.E.¹³, se define su importancia relativa a nivel local, que muestra un sector caracterizado por empresas establecidas antes de los años setenta y el empleo de mano de obra con una fuerte especialización en carrozados de ómnibus de media y larga distancia¹⁴. Aunque existe relación con el carrozado de ómnibus urbanos, esta actividad sólo se desempeñó en casos ocasionales durante la crisis económica.¹⁵

Estas empresas se agrupan bajo la rama 34 "Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques" que incluye a las siguientes subramas: Fabricación de vehículos automotores (34100), Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques (34200) y la Fabricación de partes piezas y accesorios para vehículos automotores y sus motores (34300).¹⁶

En los gráficos que siguen se muestra la conformación de la rama 34 en la ciudad de Rosario, según la participación relativa de las subramas.

¹² Ídem

¹³ Castagna, A., Gutiérrez, S. y Secreto, M.F. (2005) "El Sector de Carroceras en Rosario: Evolución, situación actual y perspectivas", Trabajo presentado en las X Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística.

¹⁴ Se considera media distancia hasta 300 km. Existen tres medidas: normal, piso y medio y doble piso.

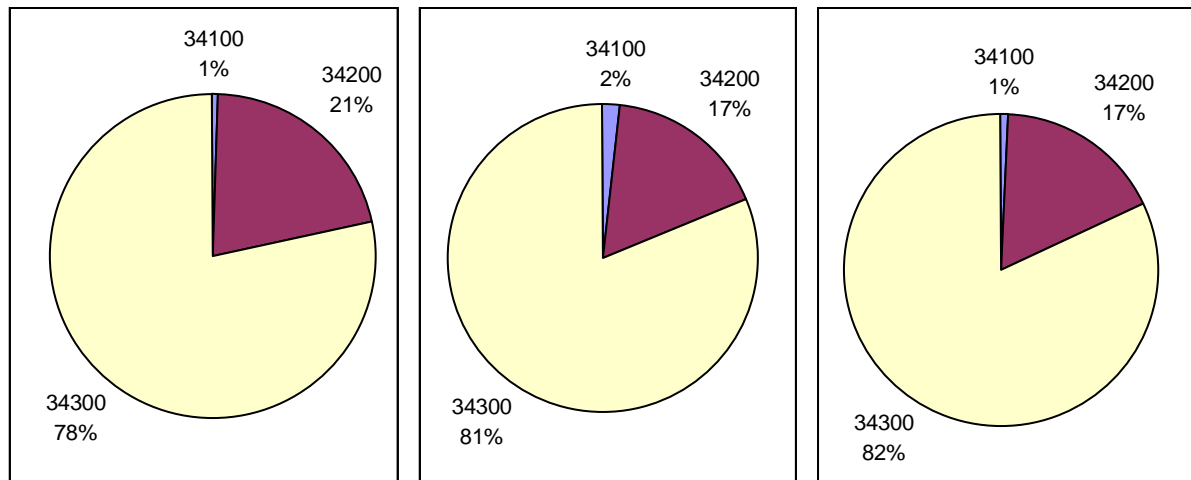
¹⁵ Según un informante calificado, en la época de crisis y en algunas situaciones específicas -baja demanda- realizaron carrozados en coches urbanos (refabricación de la Línea de la Costa).

¹⁶ INDEC: "Normas de Codificación de Actividades Económicas". Disposición Nro. 024/91. Normas 3.



Participación relativa de las subramas del sector automotor.

Rosario 1994; 1997; 2001.



Fuente: Elaboración propia sobre la base del CNE94 y Relev. Sector Productivo 1997/2001.

Se observa que la fabricación de autopartes registra la mayor participación, quedando en segundo lugar el sector carrocerero, a lo largo del período considerado. Este último, en particular, ha mostrado una gran caída en el número de empresas mayor a la registrada para el total del sector.

La situación del sector carrocerero a partir de la salida del plan de convertibilidad y posterior devaluación de la moneda nacional, en el año 2002 se ha modificado.¹⁷ Se destaca que las empresas carroceras de larga distancia se concentran en Rosario y la Región, mientras que los competidores se encuentran localizados en Brasil, México y Chile. Además, a las empresas localizadas en la región se le suman dos obstáculos a la hora de competir con las empresas mencionadas anteriormente: el primero es que una de las carroceras más importantes a nivel internacional se ubica en Brasil, así como también las fábricas de chasis - Mercedes Benz, Volvo, Scania, Volkswagen y MarcoPolo-

En este sentido, las empresas carroceras brasileñas tienen la posibilidad de negociar con las empresas de chasis y realizar un prenda completa de chasis y carrozado.¹⁸ Mientras que las empresas locales no pueden competir en el mercado internacional dado dependen de la importación de chasis desde el país vecino, hecho que representa una fuerte debilidad del sector.

La crisis del 2001 y su posterior recuperación en términos cambiarios presentan un escenario positivo para Argentina. Respecto de la década anterior, las empresas brasileñas otorgaban créditos a tasa Libor, con lo cual los empresarios argentinos compraban los chasis y carrozaban en Brasil, quien debió soportar las deudas en el momento del cambio.

Por otra parte, según la opinión del Presidente de CALADI, la reconversión del sector en larga distancia se debe, entre otros factores a la ausencia de financiamiento de Brasil, el

¹⁷ La información surge de entrevistas realizadas al presidente de la Cámara que agrupa a estas empresas, denominada CALADI -Cámara de Carroceros de Ómnibus de Larga Distancia-, el Sr. Raúl D'alejandro y a empresarios del sector.

¹⁸ Brasil lidera el mercado en los dos aspectos: chasis y carrozado.



aumento en el número de pasajeros, el gasoil subsidiado y la diferencia cambiaria que produjo entrada de algunos chasis desde ese país.

Desde una visión macroeconómica se pueden establecer las siguientes características en cuanto a la forma de producción, las características del producto y las relaciones interempresariales.

- **Proceso productivo.** Este proceso es largo –aproximadamente entre 30 y 60 días- y depende de la diversidad del modelo y de la mano de obra. Un doble piso tiene 4.000 hs de trabajo, un urbano tiene 800 hs, y un coche normal, 2.500 hs de trabajo. La producción se caracteriza por ser mano de obra intensiva, casi artesanal.

Este hecho determinaba la forma de producción basada en la figura del aprendiz ya que las empresas contaban con operarios muy especializados y con gente joven que se iniciaba en el oficio (hoy se necesita un año de aprendizaje).

Luego, la reducción de los salarios en términos reales y la expulsión de mano de obra producen una ruptura en el proceso de formación de aprendices que hoy se observa como falta de mano de obra especializada. A los fines de cubrir esta falencia, las empresas han desarrollado procesos lo menos artesanales posibles, es decir trabajan más en el montaje y en el desarrollo de productos y procesos.

- **Producto.** Actualmente, las firmas locales son competitivas en diferenciación de producto, y en la financiación propia que ofrecen. Esta se realiza por una investigación previa al cliente ya que no pueden prender directamente el bien o, en su defecto, con una prenda de segundo grado, dado que el chasis está previamente prendado. Debe tenerse en cuenta que el cliente también asume parte del riesgo al entregar un chasis de 70.000 U\$S y adelantar capital de trabajo para su carrozado. No obstante, las firmas no son competitivas en escala de planta ni en financiación bancaria.

- **Relaciones interempresariales e institucionales.** En la Región hay 7 empresas carroceras, de las cuales 5 están en la Cámara: Carrocería Lucero, San Antonio Bus, Metalsur (Villa Gobernador Gálvez) y Saldivia (Villa Diego). Por fuera quedan Troyano, en Villa Gobernador Gálvez, Rossi SRL en Villa Diego, Sudamericana (ex IMECA) que pertenece a la Cámara de Bs As¹⁹.

Existe un caso que reviste especial importancia, la empresa DIC, de larga trayectoria en el sector que sufrió fuertemente la crisis y fue recuperada por los empleados, y surge como una cooperativa de trabajo en el marco de una política de subsidios provinciales.

Por otro lado, hace unos años, la institución que agrupa a las empresas carroceras a nivel local tuvo intentos de negociación con el gobierno local, el provincial y una empresa española interesada en hacerse cargo del sistema de transporte de Rosario, para llevar a cabo el recarrozado de los coches urbanos.

De este modo y teniendo en cuenta que la Argentina es el único país que tiene una legislación que contempla una vida útil de 10 años, se implementó un proyecto para prolongar la vida útil del ómnibus. Las acciones realizadas buscaban un consenso a nivel de provincias para extender esa vida útil, previa certificación de un carrocerero habilitado, hecho que se logró en la provincia de Corrientes por un período de 28 años.

En este sentido la institución logró que se aprobara el *refabricado* que culminó con los primeros coches reformados de la Línea de la Costa, proyecto que fue implementado por las

¹⁹ CEPICA. A esta cámara pertenecen todas las carroceras urbanas de Bs. As y algunas de larga distancia de Rosario.



empresas IMECA y San Antonio. El refabricado tuvo dos objetivos claros, por un lado, extender la vida útil de los coches, debido a que la Municipalidad no podía comprar nuevos, y por el otro, construir algunos módulos para discapacitados. A partir de allí, la Cámara negoció en otras provincias logrando la aprobación del proyecto de extender la vida útil de los coches.

- **Asociatividad.** Es importante señalar que los intentos de asociatividad entre las empresas carroceras, así como también entre sus proveedores, son casi nulos y que la institución que las nuclea no ha fomentado, hasta el momento, acuerdos de colaboración.

Otro hecho que resulta importante mencionar es la conducta individualista de los empresarios locales. No han logrado establecer acuerdos, ni tácitos ni formales, con el objetivo de aprovechar integralmente todos los recursos para generar una disminución en los costos de transacción, el acceso al conocimiento, es decir, al aprendizaje colectivo.

b. Características de las firmas.

De la información recabada a partir de entrevistas a algunas empresas del sector, se presentan los aspectos más relevantes:

- **Año de fundación y Forma jurídica.** Las mismas se fundan a partir de los años 70, dedicadas a la metalurgia carrocera y fabricación y reparación de carrocerías de ómnibus de media y larga distancia. Se organizan bajo la forma de S.R.L. o S.A. En algunos casos son unipersonales y en otros casos, empresas familiares.

- **Mercado.** En relación con el mercado, estas empresas compiten en el mercado nacional y regional con otras empresas, principalmente brasileñas, con algunos intentos de exportación. Mientras que la compra de los insumos las realizan a través de proveedores locales. Un ómnibus cuenta con 3.000 ítems, muchos de los cuales corresponden a diseño propio de las firmas, como por ejemplo: ventanas, tableros, asientos, entre otros. Este hecho fundamenta el trabajo artesanal en la producción.

Podría mencionarse, además, que dadas las características particulares de este mercado, las empresas carroceras no compiten por precio ya que diferencian su producto a través de la marca que las identifica.

- **Inversiones e innovaciones.** Como consecuencia de la reactivación económica, las empresas se encuentran realizando inversiones en infraestructura, así como también cambios en los procesos organizativos y de producción, lo que incluye el recarrozado de ómnibus, como se explicara anteriormente. Además, algunas de ellas han logrado la certificación ISO.

- **Barreras.** Más allá de lo expuesto, se presentan algunos problemas comunes a las empresas carroceras locales que se pueden traducir en barreras económicas, financieras, normativas y laborales.

Barreras económicas y financieras. Se refieren al difícil acceso al crédito bancario para financiar los cambios necesarios para hacer frente a la nueva demanda del mercado en recuperación, y mantener el capital de trabajo suficiente para poder producir en tiempo y forma, y poder, de esta manera, financiar a sus clientes.

Marco legal. Las empresas se enfrentan a trabas burocráticas y propias del marco legal y regulatorio de la producción. Actualmente se exige, además de pertenecer a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, estar inscriptos en Industria, certificar ISO 9000 y presentar una licencia de configuración de modelo que requiere de



5 ensayos (ruidos, espejos, reflectividad, etc.) que deben realizarse en el INTI. Esta Institución, en Rosario, no está capacitada para realizar esta operación, por lo cual deben viajar a La Plata, con un costo adicional asumido por la empresa²⁰.

Barreras laborales. Hacen referencia a la escasa oferta de trabajadores con oficio, ya sean soldadores, electricistas y aprendices en general. Cabe señalar que en la época anterior a la crisis, el sector contaba con 1.000 empleos directos y 2.000 indirectos. No obstante, la crisis produjo una reducción de más del 50% de los puestos de trabajo, en la mayoría de las empresas, si bien, en la actualidad muestran señales de recuperación, aún con el problema antes mencionado.

Se observa un mercado de tipo oligopólico conformado por empresas grandes, que si bien la mayoría pertenece a la Cámara de Carroceros, no se evidencian elementos de cooperación entre ellos. Además, se presenta un grupo de pequeñas y medianas empresas que proveen a estas grandes de los insumos.

A continuación se presenta un cuadro resumen con las principales características de las firmas representativas del sector, a nivel local.

Cuadro Nº 1: Casos analizados*.

	Empresa 1	Empresa 2	Empresa 3	Empresa 4
Actividad Principal	Metalurgia Carrocería y recarrozado de ómnibus de media y larga distancia	Fabricación y reparación de carrocerías	Carrozado y recarrozado de ómnibus de media y larga distancia	Asientos para ómnibus
Inicio de actividades	1973	1989	1991	1975
Razón Social	SRL	SRL	SRL	SRL
Producto	Chasis (5 a 6 unidades por mes)	A pedido del cliente	Chasis (3 a 4 unidades por mes)	Sin datos
Competidores	Empresa 2	Empresa 1	Sin datos	Sin datos
Mercados	Nacional	Nacional	Nacional	Nacional, Internacional
Innovación	Inversión en infraestructura	Certificación ISO-Reestructuración	Innovación de productos	Infraestructura
Perspectivas	Buenas	Buenas	Buenas	Buenas
Obstáculos	Escasez de mano de obra calificada	Escasez de mano de obra calificada y financiamiento	Burocracia y política económica	Precios, conducta individualista

Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de encuestas realizadas por el I.I.E. y entrevistas a empresarios del sector.

(*) Debido a la confidencialidad de los datos se ha mantenido en reserva el nombre de las empresas.

²⁰ Esta información fue suministrada por un empresario del sector.



c. Matriz FODA

Se han observado en el desarrollo de este trabajo algunos aspectos relacionados a esta temática que pueden resumirse en las siguientes debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas.

Debilidades.

- El sector está conformado, en su mayoría, por empresas PyMes con un tamaño óptimo de planta pequeño, lo que implica una imposibilidad de atender fuertes incrementos en la demanda, en el corto y mediano plazo.
- El proceso productivo se caracteriza por la utilización de mano de obra artesanal, que requiere un tiempo de capacitación por parte de la empresa, el que se detuvo en el período de crisis.
- Conducta individualista de las empresas.
- Proceso productivo largo, con muchos ítems a cargo de proveedores.
- Dependencia de chasis producidos por empresas extranjeras.

Fortalezas.

- Las empresas han comenzado a capacitar a sus empleados, reincorporando la figura del aprendiz.
- Presentan una trayectoria en la actividad del carrozado.
- Se especializan en el carrozado de coches de media y larga distancia.
- Realizan innovaciones en productos y procesos con uso más intensivo en capital.
- Utilizan proveedores localizados en la región.
- La competencia se lleva a cabo por diferenciación de producto, no por precio.
- Otorgan financiamiento a sus clientes.
- Realizan inversión en infraestructura.

Amenazas.

- Ausencia en el mercado de mano de obra con oficio.
- Legislación nacional, provincial y municipal burocrática y compleja.
- Difícil acceso a la certificación de normas de calidad ISO.
- Escasa o nula financiación bancaria.
- Devaluación de la moneda brasileña.
- Escasas redes de colaboración.
- Aumento de los costos industriales, especialmente en los materiales.



Oportunidades.

- Incursión en nuevos mercados.
- Existencia de un tipo de cambio favorable.
- Valoración positiva al cambio por parte de los empresarios locales.
- Cambio en la legislación para incrementar la vida útil de los ómnibus en varias provincias.

CONCLUSIONES

El abandono de la convertibilidad generó un cambio, tanto en el contexto micro como en el contexto macroeconómico en el que se desarrollan las empresas del sector industrial de la región.

En términos generales, se observa una tendencia creciente en el sector que promete mantenerse en el corto y mediano plazo.

No obstante, el incremento de los costos industriales y el achicamiento de los márgenes de las empresas constituyen frenos al crecimiento del sector.

Si bien es sabido que existen sectores relevantes de la industria que se han transformado en dinámicos, acaparando las ventajas promovidas por la devaluación, existen otros, no menos importantes, que también forman parte del tejido industrial de la región y que merecen ser tenidos en cuenta por su desempeño y actitud positiva frente al cambio, como es el caso del sector carroceros.

Este sector tuvo fuerte presencia en el cordón industrial de la región Rosario y sufrió los efectos de las crisis y la posterior desindustrialización de la economía local. Sin embargo, supo conquistar nuevos mercados y ajustar sus procesos productivos a estos nuevos escenarios.

Si se tienen en cuenta las fortalezas y oportunidades puede concluirse que es un sector que necesita de políticas públicas tendientes a incorporarlas como objetivos del desarrollo local por su capacidad de utilizar mano de obra y otros recursos de carácter regional.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

_____. Caravaca, I., González, G. y Silva, R. *"Innovación, redes, recursos patrimoniales para el desarrollo territorial"*. Revista Eure (Vol. XXXI, N°94), pp. 5-24. Santiago de Chile, Diciembre 2005.

_____. Castagna, A., Gutiérrez, S y Secreto, M.F.: *"El sector de carroceras en Rosario: Evolución, situación actual y perspectivas"*, Décimas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística, Noviembre, 2005.

_____. Castagna, A., Ghilardi, M.F., Secreto, M.F. y Woelflin, M.L.: *"La industria de Rosario y el AGR en el período 1993-2003: Factores condicionantes de la recuperación en la Post-devaluación"*. Décimas Jornadas de Investigación en la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística, www.fecon.unr.edu.ar

_____. Castagna, A., Woelflin, M.L., Romero, L., Ghilardi, M.F., Secreto, M.F. y Yoya, M.A.: *"Las transformaciones productivas en el Aglomerado Gran Rosario (AGR) a partir de la postconvertibilidad"*. Trabajo presentado en el IX Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. Bahía Blanca. 2006

_____. Centro de Estudios para la Producción: *"Actividad Industrial: Situación Actual y Perspectivas"*. Secretaría de Industria Comercio y Pymes. Ministerio de Economía y Producción. Agosto 2006.

Página: www.metalsur.com.ar

Página: www.josetroyano.com.ar