

# **ESTRATEGIA LOGÍSTICA PARA LA REGIÓN CENTRO**

CADENA LOGÍSTICA  
**AUTOPARTES**

**INFORME FINAL**

## Contenidos

1. INTRODUCCIÓN	3
2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA CADENA	4
3. SISTEMATIZACIÓN DE INDICADORES CUANTITATIVOS CLAVE	8
3.1. ANÁLISIS ORIGEN Y DESTINO	9
2.1.1 MERCADO INTERNO	10
2.1.2 MERCADO EXTERNO	11
3.2. COSTO LOGÍSTICO	13
4. ANÁLISIS DE PROSPECTIVA	15
4.1. PERSPECTIVAS SOBRE LA PRODUCCIÓN LOCAL	15
4.2. ESCENARIOS DE DERIVABILIDAD	15
5. OBSTÁCULOS Y PRINCIPALES DESAFÍOS IDENTIFICADOS	16
5.1. VINCULADOS A LA RED DE INFRAESTRUCTURA	16
5.2. VINCULADOS A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE	16
5.3. VINCULADOS A REGULACIONES Y PROCEDIMIENTOS DE COMERCIO EXTERIOR	16
6. FUENTES DE INFORMACIÓN	17
6.1. BIBLIOGRAFÍA Y PÁGINAS EN INTERNET	17
6.2. PERSONAS E INSTITUCIONES	18

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo pretende aportar información con relación a los aspectos logísticos del sector autopartista ubicado en la Región Centro de la República Argentina. Este sector presenta un universo muy heterogéneo, que incluye la producción de partes para vehículos (como válvulas, pistones, guardabarros, etc.) y conjuntos y subconjuntos (como motores, cajas de cambios, ejes, etc.).

En el documento se analizan la dinámica productiva de los autopartistas en relación al nivel de actividad de las terminales automotrices, la fabricación de vehículos en Argentina, el crecimiento de la industria de autopartes, el desempeño de los rubros vinculados a la cadena de valor automotriz, el mercado interno y externo, el costo logístico, el análisis de prospectiva y los escenarios de derivabilidad.

En relación a la logística, se identifican varios obstáculos y desafíos. Uno de ellos es la subutilización de los vehículos de traslado, tanto en los camiones como en el tren, ya que los vehículos no llevan carga completa ida y vuelta, lo que genera una ineficiencia logística. Otro obstáculo es la capacidad de abastecimiento y desarrollo de proveedores para encargarse del transporte. Además, se menciona la demora en la producción de los camiones utilizados para logística, que pueden tardar alrededor de 8 meses. En cuanto a la red de infraestructura, se identifica que la ruta nacional 127 se encuentra en muy malas condiciones, lo que tiene como consecuencia que el paso sea más lento y existan posibles roturas de los camiones. También se menciona que la infraestructura vial no está preparada aún para el uso de camiones bitrenes.

Se presentan perspectivas positivas sobre la producción local de autopartes, la cual a nivel nacional muestra una tendencia al alza. Además, la especialización productiva de Argentina en pick-ups permitió tener plataformas exclusivas y lograr mayor volumen de vehículos para abastecer al mercado interno y externo. También se destaca que en los últimos años se localizaron nuevos proyectos de vehículos con compromisos de integración nacional superiores al 30%. Sin embargo, existe cierta incertidumbre respecto a la continuidad de la

fabricación de cajas de cambio en la provincia de Córdoba, lo que constituye el 24% de las exportaciones de la Región Centro.

## **2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA CADENA**

La cadena autopartista presenta un universo muy heterogéneo: incluye la producción de partes para vehículos (como válvulas, pistones, guardabarros, etc.) y conjuntos y subconjuntos (como motores, cajas de cambios, ejes, etc.).

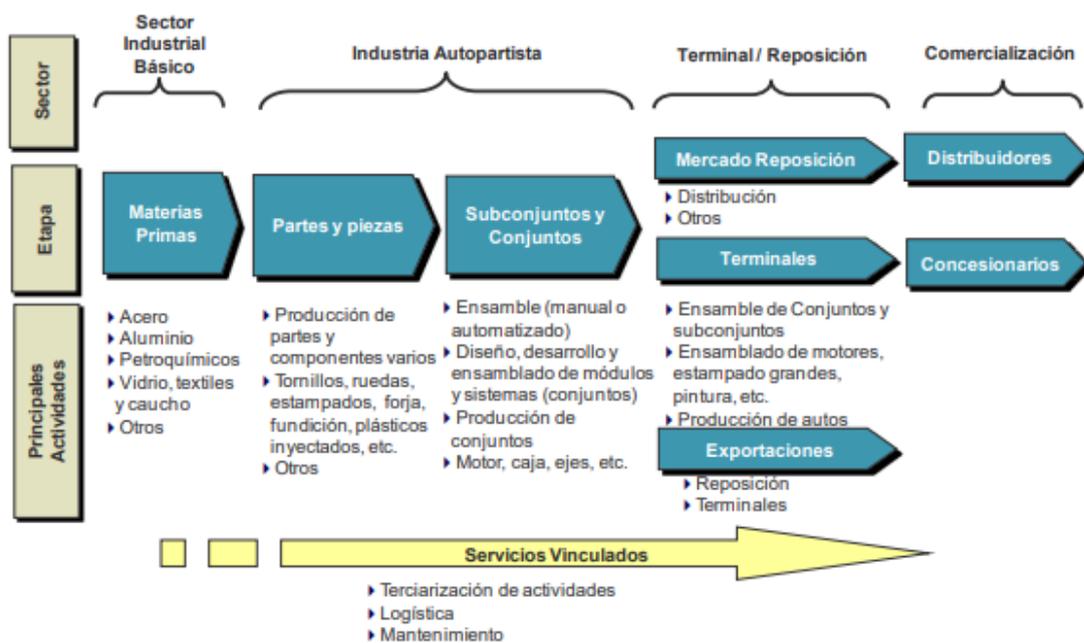
Los establecimientos autopartistas se pueden clasificar en tres grandes “anillos”, según su nivel de provisión a las terminales automotrices: proveedores directos de las terminales, que poseen procesos de ingeniería y de fabricación global, con capacidad de producción modular y de diseño (primer anillo); empresas que proveen a las firmas anteriores de partes y componentes especializados para la conformación de los módulos y sistemas más avanzados (segundo anillo); y por último, el tercer anillo, firmas fabricantes de partes y componentes más estandarizados y de menor complejidad tecnológica, destinados tanto a las terminales automotrices y a los anillos antes mencionados como a las firmas integrantes del mercado de reposición.

En Argentina existen diez plantas de fabricación de vehículos, con una producción promedio de 600 mil unidades anuales. De esta forma, ocupa el puesto número 22 en el ranking mundial de producción automotriz. El complejo se completa con 120 fabricantes de autopartes que son proveedores directos de las terminales, 250 indirectos y alrededor de 450 firmas dedicadas al mercado de reposición.

De las diez plantas, cuatro están instaladas en la Región Centro: Fiat, Iveco y Renault-Nissan en Córdoba y General Motors en Santa Fe. De los autopartistas, el 41% están localizados en las provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos.

La cadena de valor del sector (Diagrama N° 1) se inicia, en función del producto y el destino, con el abastecimiento de insumos difundidos (acero, aluminio, plástico, vidrio, caucho, pinturas, entre otros) al eslabón autopartista.

**Diagrama N°1. Cadena de valor del complejo automotriz.**



Fuente: Cantarella Juan (nov, 2012)

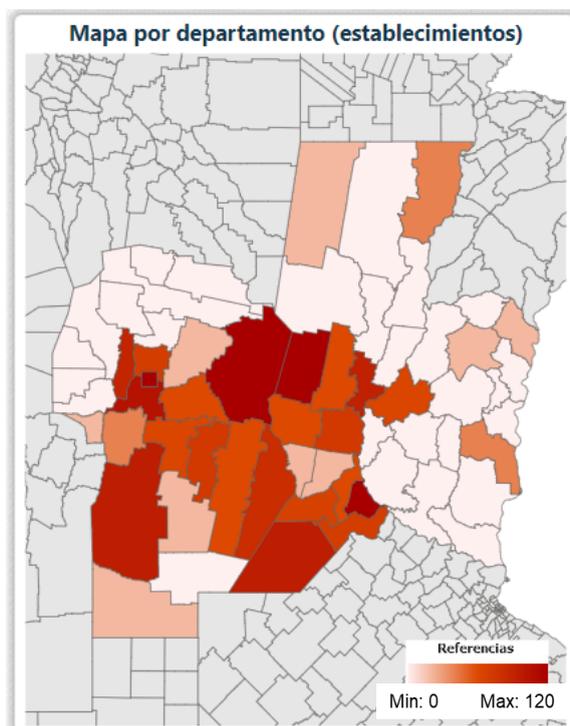
En esta etapa se hace la transformación del insumo en un componente del vehículo que podrá ser destinado a la producción automotriz local, a la fabricación de otra pieza o conjunto, a la exportación o al mercado de reposición.

En Argentina el sector autopartista tiene una incidencia del 2,5% en el IPI Manufacturero. En cuanto a la generación de empleo, en el tercer trimestre del 2022, la fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y sus motores empleó un total de 40.074 trabajadores, mientras que la fabricación de cubiertas y cámaras de caucho concentró un total de 7.136 representando en conjunto el 3,9% del empleo industrial total.

Las autopartistas emplazadas en la Región Centro tienen destinos diversos. Por ejemplo, en el caso de las cajas de cambio se exporta el 100% de la

producción mientras que de las autopartistas pertenecientes a la Cámara de Industriales Metalúrgicos y de Componentes de Córdoba, el 80% destina sus productos a abastecer a las terminales y diferentes anillos y el 20% al mercado de reposición.

**Mapa N°1: Distribución geográfica de los establecimientos de fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y sus motores y la producción por departamento. Año 2023.**



Fuente: Mapa Productivo Laboral Argentino - Ministerio de Economía de la Nación y Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

En la provincia de Córdoba, los departamentos con mayor cantidad de establecimientos productivos autopartistas son Córdoba capital, Río Cuarto, San Justo, Marcos Juárez y Santa María. En Santa Fe, se encuentran en Santa Fe capital, Rosario, Castellanos y General López y, en el caso de Entre Ríos, los departamentos más poblados por autopartistas son Paraná, Uruguay, Federal y Federación.

La provincia de Córdoba se caracteriza por industrias que utilizan el metal como principal insumo y, en menor medida, empresas que trabajan con otros materiales como plásticos, vidrios y componentes eléctricos. Además, aquí se ubican algunas de las firmas que más agregan valor al vehículo y es por eso que concentra casi el 40% de las exportaciones totales del rubro. Estos conjuntos y piezas son las cajas de cambio, los motores, los amortiguadores y los chasis. En cambio, el sector autopartista de Santa Fe comprende empresas que difieren mucho en tamaño, desarrollo tecnológico y grado de internacionalización alcanzado. Un reducido porcentaje de estas provee equipo original o está en condiciones de hacerlo en el corto plazo.

### **3. SISTEMATIZACIÓN DE INDICADORES CUANTITATIVOS CLAVE**

La dinámica productiva de los autopartistas responde principalmente al nivel de actividad de las terminales automotrices. En 2022 la fabricación de vehículos en Argentina superó las 500 mil unidades y creció 23,5% en comparación con el año anterior. Por su parte, la industria de autopartes creció en 2022 un 1,4% respecto al año anterior, con un buen desempeño de todos los rubros vinculados a la cadena de valor automotriz, con excepción del sector neumáticos.

En el caso de las terminales de la Región Centro el crecimiento estuvo traccionado por el volumen de ventas del Fiat Cronos (fabricado en la localidad cordobesa de Ferreyra) que resultó el auto más vendido de los últimos años y la incorporación de nuevos turnos para exportación de la pick-up Nissan Frontier (Santa Isabel, Córdoba). En ambos casos la participación de piezas locales sobre el contenido total supera el 30% y dada la dinámica de abastecimiento inmediato (o *just in time*) que demandan las terminales, la mayoría de los autopartistas están instalados en la cercanía de las plantas.

Las principales empresas exportadoras de autopartes emplazadas en la Región Centro son, en Córdoba: Volkswagen con cajas de cambio, Iveco con motores, ZF con amortiguadores, Maxion Montich con chasis y en Santa Fe: Mahle con válvulas, Fric Rot con amortiguadores y Carlos Boero con ejes y

suspensiones. En el año 2022 las exportaciones de la Región Centro ascendieron a un total de 819,2 millones de dólares, lo que implica un incremento del 17,8% respecto a 2021.

**Tabla N°1 | Principales empresas exportadoras de la Región Centro**

Empresa	Principal Producto de Exportación	Expo. Autopartes 2022 (FOB)	Localidad	Provincia
Volkswagen	Cajas de Cambio	195,2 MUSD	Córdoba	Córdoba
Iveco	Motores	66,1 MUSD	Córdoba	Córdoba
ZF	Amortiguadores	25,1 MUSD	San Francisco	Córdoba
Maxion Montich	Chasis	7,8 MUSD	Córdoba	Córdoba
Mahle	Válvulas	61,3 MUSD	Garín	Santa Fe
Fric-rot	Amortiguadores	8,8 MUSD	Rosario	Santa Fe
Carlos Boero	Ejes y suspen.	0,5 MUSD	Alvear	Santa Fe

Fuente: Elaboración propia en base a Aduana.

### 3.1. ANÁLISIS ORIGEN Y DESTINO

La cadena logística de la industria autopartista se inicia con el traslado de los insumos hacia los establecimientos. En general este servicio está tercerizado en operadores logísticos tradicionales que utilizan camiones de carga cerrada, que son distintos a los que realizan el traslado de vehículos (denominados mosquitos). En el siguiente eslabón, el de la distribución de las piezas terminadas, el vehículo utilizado para el traslado varía si el destino es local o internacional. Para trayectos cortos se utilizan camiones de dos ejes que son de menor capacidad y para rutas internacionales se prefiere una configuración de vehículo más grande.

La operatoria logística de la cadena en la Región Centro se apoya principalmente en el camión, sobre todo para el abastecimiento interno, tanto de los autopartistas del segundo y tercer anillo a los del primero como a las terminales y luego a los puntos de comercialización.

### **2.1.1 MERCADO INTERNO**

Aproximadamente el 75% de la producción de autopartes se destina al mercado interno: 50% a la producción local de vehículos y 25% al mercado de reposición.

En el caso de la distribución de las piezas terminadas a las terminales, la provisión se realiza mediante el método *just in time* en camiones que van haciendo paradas de entrega y recolección (a esta operación se la denomina *milk run*). Para la industria automotriz, como tiene una producción muy plana, o sea que siempre producen aproximadamente la misma cantidad de autos, ese *milk run* o camión lechero va recogiendo las piezas en un horario determinado, por turno, todos los días para la producción de ese día.

La distancia entre los autopartistas y las terminales es heterogénea, hay establecimientos cercanos a la planta de vehículos y otros cuyos tramos a la terminal pueden llegar a los 90 km. En general, las terminales compran las partes en su misma provincia, pero gran parte de los insumos utilizados son importados y llegan al puerto de Buenos Aires. Las piezas importadas son trasladadas desde Buenos Aires a las provincias de la Región Centro en camionetas o camiones, donde son transportadas en pallets que alcanzan los 400 a 500 kg en función de cómo se realice la recolección.

El incentivo de los autopartistas para establecerse en la cercanía a las terminales automotrices no solo es para evitar los altos costos de transporte sino también por una cuestión de tamaño o fragilidad de la pieza o parte (tableros, asientos, etc.), y lograr una provisión *just in time* de los componentes requeridos.

La terminal automotriz Renault Argentina se convirtió en la primera del país en usar el tren como solución de transporte para el aprovisionamiento de piezas y partes de sus líneas de producción, cubriendo el trayecto desde Rosario a Córdoba. En este proceso participan la terminal Renault-Nissan, la naviera Maersk-Hamburg Süd, Terminal Puerto Rosario (TPR) y Trenes Argentinos Cargas.

Así, los contenedores con autopartes se consolidan en TPR, se suben al ramal Belgrano de Trenes Argentinos Cargas y recorren 421 kilómetros desde la terminal hasta Alta Córdoba. Recién ahí la carga es transbordada a un camión, sólo para recorrer los 35 kilómetros que separan la estación ferroviaria de la planta automotriz de Santa Isabel.

### **2.1.2 MERCADO EXTERNO**

La balanza comercial autopartista es estructuralmente deficitaria. En relación a las exportaciones, la Región Centro representó en el 2022 el 69% de los 1.188,9 millones de dólares exportados. Brasil concentró el 69% de las ventas al exterior, seguido por Estados Unidos y Polonia con el 5% cada una.

El 12% del flujo comercial internacional argentino de autopartes, valuado en dólares, se moviliza por barco (en importaciones la participación es de 14% y en exportaciones 5%). El principal medio de transporte para el flujo comercial internacional es el camión, que en 2022 representó el 84% del flujo en dólares, siendo el 92% de las exportaciones y el 81% de las importaciones.

En general la operatoria comercial internacional se realiza por empresas logísticas que utilizan centros de consolidación de carga. Es decir que recolectan los productos de sus clientes, los ordenan en un depósito y desde allí los distribuyen a los destinos correspondientes.

En el caso de Renault el traslado del 70% de sus insumos importados se realiza por tren desde la Terminal Puerto Rosario donde se desembarca principalmente de Brasil.

En 2022 los principales puntos fronterizos de egreso a Brasil que utilizaron los establecimientos autopartistas de la Región Centro fueron Paso de los Libres - Uruguayanas y Santo Tomé - São Borja, que del lado argentino se ubican en la provincia de Corrientes.

En el caso de Uruguay, el paso fronterizo utilizado es Gualaguaychú (Entre Ríos)- Fray Bentos. Para cruzar a Chile, normalmente la carga va por Mendoza, cuyo paso fronterizo es el Paso de los Caracoles, si bien los trámites aduaneros se realizan antes en la ciudad de Uspallata. En época de nieve, si está cortado el cruce, el mismo se realiza por Pino Hachado.

Desde el puerto de Buenos Aires se exporta principalmente hacia destinos como Alemania, Polonia, Estados Unidos y México, entre otros.

**Tabla N°2 | Matriz Origen-Destino de las autopartes. Año 2022. En millones de dólares FOB**

Destino / Origen	Mercosur			Extrazona				Total General
	Brasil	Uruguay	Total	Estados Unidos	Polonia	Alemania	Total	
Región Centro	568,2	3,8	572,9	39,0	37,4	31,5	246,2	819,2
Córdoba	298,9	1,4	300,7	0,6	37,4	11,5	132,5	433,2
Santa Fe	269,2	2,3	272,1	38,0	0,02	17,0	113,5	385,5
Entre Ríos	0,14	0,11	0,26	0,18	-	0,07	0,28	0,54
Otros	236,4	14,7	255,0	49,2	0,4	8,4	114,7	369,7
Buenos Aires	76,4	13,8	93,1	46,7	0,4	8,2	82,5	175,7
Tucumán	145,1	-	145,1	-	-	-	20,3	165,4
<b>Total General</b>	<b>804,6</b>	<b>18,5</b>	<b>827,9</b>	<b>88,2</b>	<b>37,8</b>	<b>37,0</b>	<b>360,9</b>	<b>1.188,9</b>

Fuente: Elaboración propia en base a Aduana.

La presente matriz muestra en las filas en qué provincia se realizó la producción y las columnas a qué destino fue exportado. Para el caso de Córdoba, 300,7 millones de dólares de autopartes se exportaron hacia el Mercosur, donde 298,9 millones fueron a Brasil y 1,4 millones a Uruguay. Además, 132,5 millones de dólares de autopartes de Córdoba fueron exportados al resto de los países, donde 37,4 millones se enviaron a Polonia, 11,5 millones a Alemania y 0,6 millones a Estados Unidos. Finalmente, la suma de las exportaciones cordobesas destinadas al Mercosur y extrazona ascendió a un total de 433,2 millones de dólares para el año 2022.

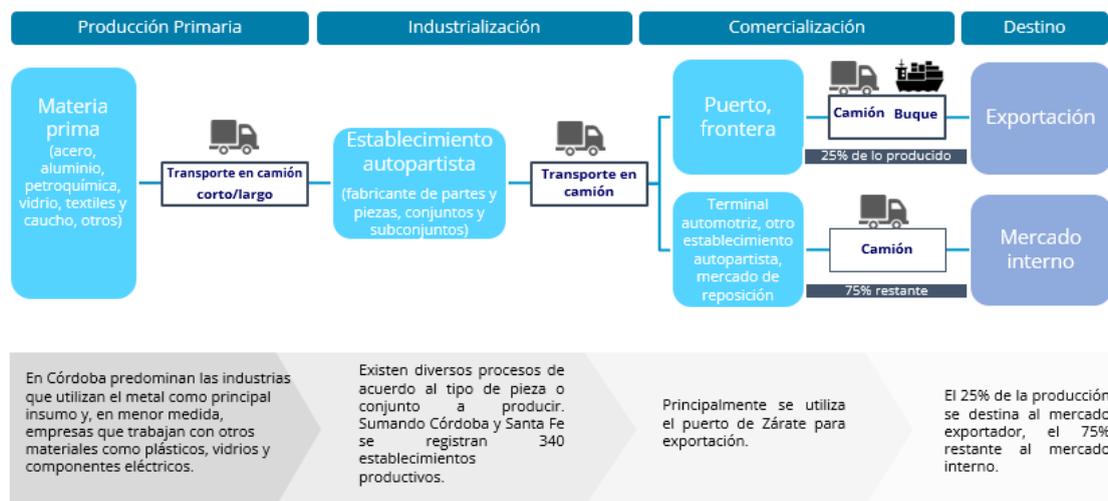
Para el caso de la Región Centro en su conjunto, 579,9 millones de dólares de autopartes se exportaron hacia el Mercosur, donde 568,2 millones fueron a Brasil y 3,8 millones a Uruguay. Además, 246,2 millones de dólares de autopartes de la región fueron destinados a países extrazona: 39 millones a Estados Unidos, 37,4 millones a Polonia y 31,5 millones a Alemania. Finalmente, la suma total de las exportaciones de la Región Centro ascendió a un total de 819,2 millones de dólares para el año 2022.

### **3.2. COSTO LOGÍSTICO**

En el caso de las autopartes es muy difícil unificar el peso de la logística en el costo porque es un universo muy heterogéneo. Sin embargo, la estructura de costos para los flujos internacionales se puede dividir en: transporte (con 72% de participación), almacenamiento (25%) y seguros (3%).

En el caso de Renault, con la incorporación del ferrocarril para el traslado de partes se observó una disminución del 25% de los costos de transporte. Antes se recorrían 420 km en camión, distancia entre TPR y Alta Córdoba, y actualmente se recorren tan sólo los 35 kilómetros que separan la estación ferroviaria de Alta Córdoba de la planta de Renault, en Santa Isabel. Además, según las fuentes consultadas de la empresa Renault, el tren se traslada a Rosario sin carga de manera frecuente a buscar las autopartes importadas. Es por esto se encuentran en la búsqueda de alguna otra empresa, del rubro o no, que tenga la logística inversa, es decir que tengan que exportar desde Alta Córdoba y así generar una sinergia con el ferrocarril y reducir costos.

**Diagrama N° 2. Cadena logística del sector autopartista.**



Fuente: elaboración propia en función de entrevistas realizadas.

## 4. ANÁLISIS DE PROSPECTIVA

### 4.1. PERSPECTIVAS SOBRE LA PRODUCCIÓN LOCAL

La producción de autopartes a nivel nacional muestra una tendencia al alza. La especialización productiva de Argentina en pick-ups permitió tener plataformas exclusivas (no se fabrica el mismo modelo en otro país de la región) y, de este modo, lograr mayor volumen de vehículos para abastecer al mercado interno y externo. En este escenario de mayor escala de producción y los beneficios propiciados por el Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino (Ley 27.263, de 2016), se consolidó la cadena autopartista local.

Los últimos años se localizaron nuevos proyectos de vehículos con compromisos de integración nacional superiores al 30%. Al mismo tiempo, hay incertidumbre respecto a la continuidad de la fabricación de cajas de cambio en la provincia de Córdoba destinadas en su totalidad al mercado externo. Asimismo, recientemente fue publicado el Decreto 310/2023 (15/06/2023) que crea el régimen de importación de vehículos incompletos, totalmente desarmados, a los efectos de su ensamble con la incorporación de autopartes

locales. El mismo establece una exigencia de contenido mínimo local creciente para los primeros cinco años de los proyectos aprobados. Los alcances de esta medida podrán evaluarse en el mediano plazo.

#### **4.2. ESCENARIOS DE DERIVABILIDAD**

Según las fuentes consultadas, en un escenario de crecimiento, la logística en Argentina basada en camiones estaría en su máxima capacidad. Esto no se debe a un tema de infraestructura de rutas y caminos, teniendo en cuenta que la industria automotriz utiliza casi en su totalidad la red de autopistas, sino por la cantidad de unidades que se requieren para el transporte. Es decir, harían falta muchos más camiones, no solamente para trasladar los vehículos terminados, sino para las partes y piezas. Ese es el gran desafío al que se enfrenta actualmente el sector: la capacidad de abastecimiento y desarrollo de proveedores para encargarse del transporte.

A esto se le suma, en la coyuntura actual, la demora en la entrega por parte de las terminales de los camiones utilizados para logística, que pueden tardar alrededor de 8 meses.

### **5. OBSTÁCULOS Y PRINCIPALES DESAFÍOS IDENTIFICADOS**

#### **5.1. VINCULADOS A LA RED DE INFRAESTRUCTURA**

Respecto a la red de infraestructura algunas de las fuentes consultadas sugieren que el estado de la ruta nacional 127 (a la altura de Entre Ríos, entre la ciudad de Cuatro Bocas y Federal), que es la más directa y rápida para ir a Córdoba, se encuentra en muy malas condiciones. Esto produce que el paso sea más lento y posibles roturas de los camiones.

Por otro lado, si bien todavía hay diferencias legislativas entre Argentina y Brasil en función a la utilización de los camiones bitrenes, según algunas empresas entrevistadas la infraestructura vial no está preparada aún para el uso de este tipo de configuración.

#### **5.2. VINCULADOS A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE**

El principal problema es la subutilización de los vehículos de traslado. Tanto en los camiones como en el tren, los vehículos no llevan carga completa ida y vuelta y esto genera una ineficiencia logística.

### **5.3. VINCULADOS A REGULACIONES Y PROCEDIMIENTOS DE COMERCIO EXTERIOR**

La demora en la liberación de importaciones implica un mayor volumen de almacenamiento en puerto, playas logísticas y playas de terminales, lo que genera costos improductivos.

En relación a los procedimientos, la tramitación aduanera ya está muy aceptada y no hay dudas de cómo realizarla. El paso que más se utiliza es el de Santo Tomé (Corrientes) - Sao Borja (Brasil) aprovechando el Centro Unificado de Frontera (CUF), facilitando los trámites aduaneros y posibilitando un lugar de carga y descarga unificado. El problema radica en que a fin de 2023 se vence la prórroga de la concesión (en manos de MERCOVIA S.A. desde la creación del CUF en 1995), con lo cual resulta fundamental que las autoridades logren extender la continuidad de la misma.

## **6. FUENTES DE INFORMACIÓN**

### **6.1. BIBLIOGRAFÍA Y PÁGINAS EN INTERNET**

- Agencias para la promoción de Exportaciones de la provincia de Córdoba. (2018). Informe de oferta local: Sector Autopartes. Enlace: [https://www.procordoba.org/images\\_db/noticias\\_archivos/2425-Sector%20Autopartes%20Cordoba.pdf](https://www.procordoba.org/images_db/noticias_archivos/2425-Sector%20Autopartes%20Cordoba.pdf)
- Arza, V. (2011). El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz. Revista CEPAL.
- Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes, AFAC. Enlace: <http://www.afac.org.ar/>
- Baruj, G. A., Obaya, M., Porta, F. E., Santarcangelo, J. E., Sessa, C., y Zweig, I. (2017). El complejo automotriz argentino: situación tecnológica, restricciones y oportunidad. Informe Técnico N° 8, CIECTI.

- Cantarella, Juan E (2012), "Prospectiva Tecnológica del Complejo Automotor" MINCYT.
- Cantarella, J., Monzón, N. y Katz, L. (2017). Argentina: factores que debilitan la integración de autopartes locales. La encrucijada del autopartismo en América Latina.
- Dulcich, F. (2022). La cadena automotriz en Argentina Trayectoria reciente y perspectivas en un contexto global de reconfiguración tecnológica y geográfica. Enlace: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/03/32 - cadena\\_automotriz - arg. productiva 0.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/03/32_-_cadena_automotriz_-_arg._productiva_0.pdf)
- Ministerio de la Producción de la Provincia de Santa Fé. (2008) Cadena de valor autopartista de Santa Fé. Enlace: <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/68957/334857/file/>
- Secretaría de Industria y Desarrollo Productivo. Argentina Productiva 2030, Misión 4: Impulsar la movilidad del futuro con productos y tecnologías nacionales (2023). Enlace: <https://www.argentina.gob.ar/produccion/argentina-productiva-2030/misiones-argentina-productiva-2030/04-impulsar-la-movilidad>
- Secretaría de Política Económica. Ficha sectorial Automotriz y Autopartes (2021). Enlace: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021.07.08\\_version\\_web\\_fichas\\_sectoriales - automotriz y autopartes.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021.07.08_version_web_fichas_sectoriales_-_automotriz_y_autopartes.pdf)

## 6.2. PERSONAS E INSTITUCIONES

- Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC).
- Asociación de Fabricantes de Automotores (ADEFA).
- Cámara de Industriales Metalúrgicos de Córdoba (CIMCC).