

OBSERVATORIO POLÍTICAS PÚBLICAS

Módulo Política Económica

INFOGRAFÍA

SECTOR AUTOMOTRIZ

Empresas acumulan deuda mayor a U\$S 600 millones con el Estado Argentino por incumplir límites de importaciones desde Brasil.



Autoridades
**UNIVERSIDAD NACIONAL
DE AVELLANEDA**

RECTOR

Ing. Jorge Calzoni

SECRETARIA GENERAL

A cargo de la Coordinación del
Observatorio de Políticas Públicas
Dra. Patricia Domench

**COORDINADOR DEL MÓDULO
DE POLÍTICAS ECONÓMICAS**

Mg. Santiago Fraschina

EQUIPO DE ANÁLISIS

Lic. Cecilia Bonorino

Lic. Federico Cagnani

Lic. Sergio Chouza

Lic. Sergio Soloaga

Mayo 2017

Acuerdo automotriz (flex) con Brasil.

(Montos de penalidad por exceso de importaciones)

Período	Autos terminados	Autopartes
	En U\$S	
Diciembre de 2015	51.680.406	10.254.735
Año 2016	264.596.358	55.063.905
Primer Trimestre 2017	214.997.986	15.874.765
Subtotal	531.274.749	81.193.406

Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana y ALADI.

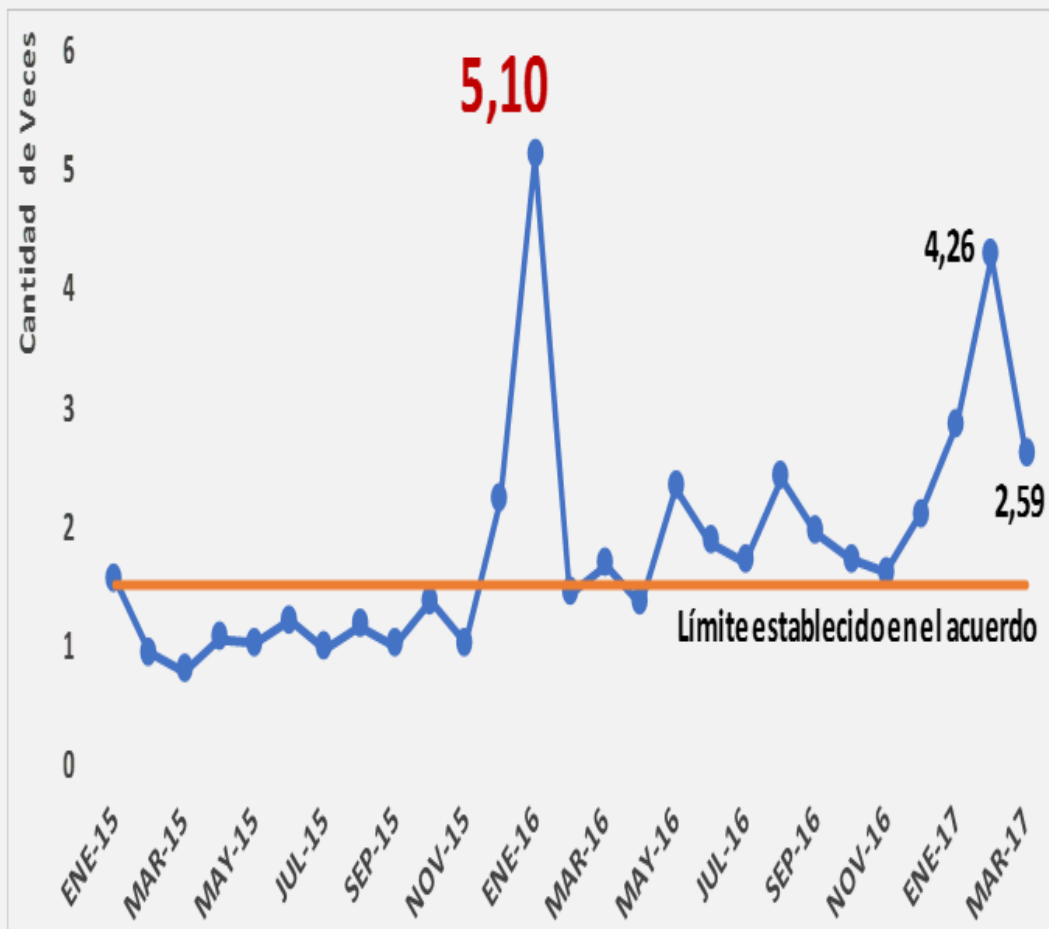
TOTAL
(en millones de U\$S)

612,5

Empresas
automotrices
acumulan con el
Estado Argentino
una deuda de más de
600 millones de U\$S
por el incumplimiento de los límites de
importaciones desde Brasil

Acuerdo automotriz (flex) con Brasil.

(Coeficiente de desvío de exportaciones–importaciones)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana.

Por falta de
controles
y políticas de
apertura comercial
las empresas
importadoras

excedieron hasta en un 240% el límite
acordado de compras de autos a Brasil.

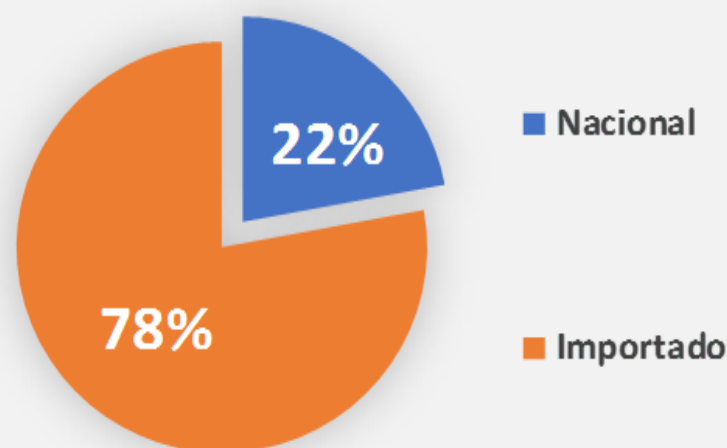
Origen de las nuevas unidades patentadas.

(en % sobre el total)

- Respecto de los 20 más vendidos:



- Respecto de los modelos que aumentaron sus ventas:

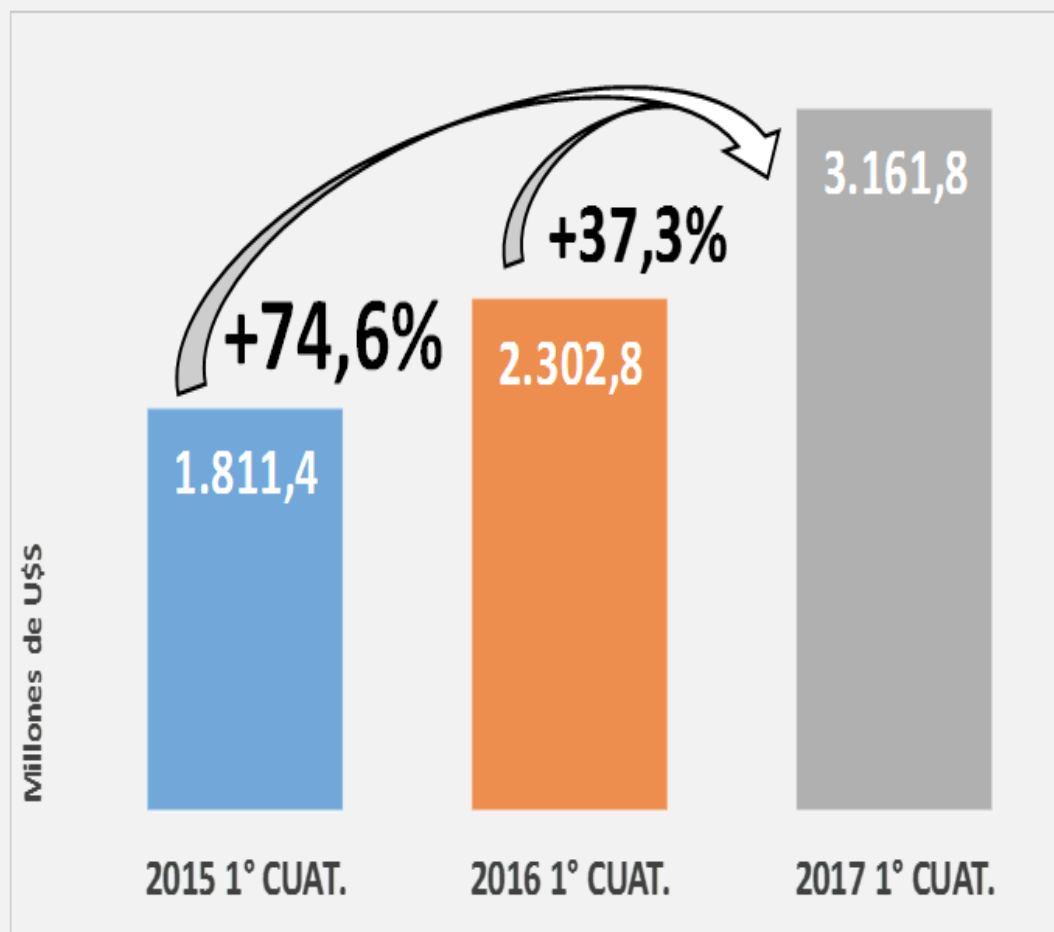


Fuente: elaboración propia en base a datos de Acara y Adefa.

En el último
año y medio
Argentina perdió
más de quince
puntos porcentuales
de participación en la producción de
los modelos de autos más vendidos.

Importaciones del complejo automotriz.

(En millones de U\$, datos al primer cuatrimestre)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana.

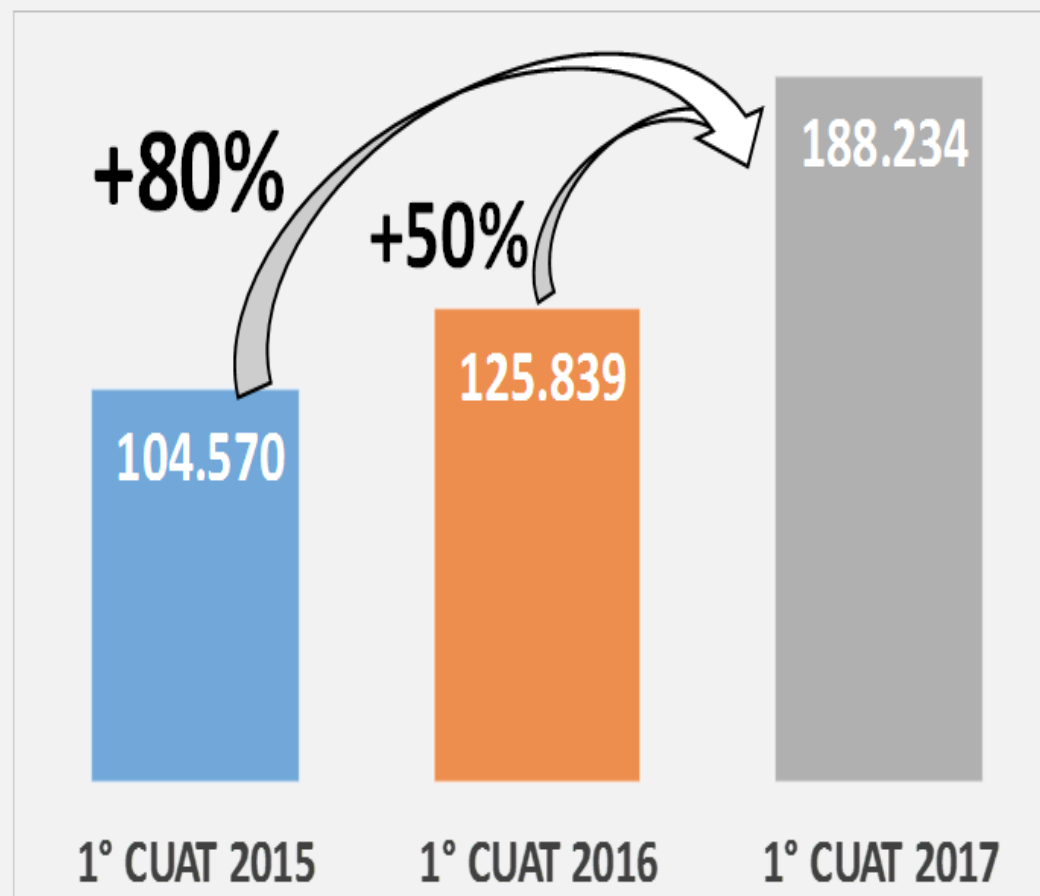
Importaciones del complejo automotriz

son casi 40% mayores
que en 2016

a pesar de que la producción local cae
por segundo año consecutivo

Importaciones de motos terminadas.

(En cantidades, datos al primer cuatrimestre)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana.

Importaciones
de motos
terminadas
aumentaron un 50%
respecto a igual período de 2016

SECTOR AUTOMOTRIZ.

Empresas acumulan deuda mayor a U\$S 600 millones con el Estado Argentino por incumplir límites de importaciones desde Brasil.

Resumen ejecutivo:

- Como la inmensa mayoría de los sectores de economía, el complejo de automóviles y autopartes se vio resentido en 2016, producto de la retracción generalizada del nivel de actividad.
- Impactaron sobre la producción del sector, en mayor medida la flexibilización en los controles sobre el cumplimiento de los acuerdos bilaterales con Brasil y una gradual tendencia a la apreciación cambiaria, que se potenció desde mediados de 2016.
- No obstante, a diferencia de crisis anteriores, el deterioro en la actividad local se conjugó con un notable incremento en las ventas internas, traccionadas por las unidades de lujo, mayormente producidas fronteras afuera.
- Este fenómeno se explica por un cierto volumen de “compras reprimidas”, en especial, en los albores de la modificación del régimen cambiario y por la mejora en las expectativas al inicio del cambio de modelo.
- Posteriormente también se vio influido positivamente por los efectos del blanqueo de capitales, que “liberó” una importante demanda después de exteriorizados los fondos.
- Pero también como producto de una transferencia de recursos regresiva a nivel local, la cual redundó, paradójicamente, en un incremento en la demanda de las unidades de gama media/alta.
- Con todo, el aumento de ventas al público de vehículos terminados de 2016, del orden del 10,22%, se vio acompasado de una caída en la producción interna en la misma magnitud, 10,23%. El bache de unidades fabricadas localmente se cubrió por medio de una avalancha de importaciones, con un alza del 45,45%.
- La tendencia no parece revertirse este año, ya que al primer cuatrimestre de 2017 se registra una disminución de la producción local en torno al 10%, aunque las ventas a concesionarios continúan con solidez aumentando un 14,6%.
- Esto provoca que, entre los veinte vehículos que mejoraron sus ventas en el primer cuatrimestre del corriente año, casi un 80% se produzcan fronteras afuera del país.

- Además, el coeficiente de intercambio –flex- entre Argentina y Brasil se disparó en el último año, llegando a más que triplicar los máximos contemplados en el acuerdo bilateral.
- Esto redundaba en un costo de oportunidad para nuestro país ya que, al no reglamentarse la forma de pago de la penalidad, Argentina mantiene con las automotrices importadoras un saldo a favor sin cobrar superior a los U\$S 600 millones.

Introducción

La industria automotriz tiene una importancia crucial en nuestro país. En Sudamérica, nuestro país se encuentra a la vanguardia como una plaza altamente competitiva en materia de producción de vehículos y autopartes. A partir del desarrollo y consolidación de grandes polos industriales, como los de Zárate, Pilar o Córdoba, la industria local desarrolló un amplio tejido productivo, eslabonamientos horizontales y verticales, y un patrón de especialización selectivo con Brasil, que en determinados períodos tuvo un desempeño virtuoso para ambas economías. A partir del desarrollo sectorial de los últimos años, se potenció la creación de puestos de trabajo –en su mayoría con un grado de calificación operativa considerable- y se alcanzó una escala considerable para el abastecimiento de un mercado local de sólida demanda y exigente en términos de calidad.

Los cambios normativos del último año y medio¹, influyeron negativamente en el desempeño productivo del sector. Por un lado, se pronunciaron los extremos de la demanda, y esto derivó en que el incremento en las ventas de vehículos a consumidor incidió en mayor medida sobre las unidades del segmento selectivo.

Por otro lado, ganaron prevalencia las unidades importadas desde Brasil, en detrimento de las producidas localmente. Esto trasunta, asimismo, un “deterioro relativo” en el patrón de intercambio con nuestro principal socio comercial, donde Argentina comercia las unidades de menor costo, y Brasil las más lujosas.

Por último, el impacto sobre la balanza comercial. Como se sabe, nuestro país sostiene un acuerdo de política automotriz común con Brasil, vigente desde el año 2008. Por medio del mismo, entre otras disposiciones, se establece un acuerdo sobre el coeficiente “máximo tolerado” de la balanza comercial bilateral sectorial. Esto no es otra cosa que un tope preestablecido para la relación entre exportaciones e importaciones, con el propósito de evitar desequilibrios en la balanza comercial de ambas economías. Ocurre que, en la práctica, desde la liberalización cambiaria y comercial, el acuerdo se viene

¹No sólo en cuanto al régimen comercial, sino también respecto de la flexibilización de los impuestos internos a las unidades de alta gama.

infringiendo sistemáticamente, en detrimento de la posición argentina. Este incumplimiento, además de prender una luz de alarma, implica un costo de oportunidad para nuestro país ya que, si bien está establecida una penalidad ante casos de desajustes en los parámetros pautados, la reglamentación del pago no está vigente.

Con todo, en la presente infografía se intenta abarcar la coyuntura del sector automotriz en nuestro país, tanto desde una mirada económica, comercial, como institucional, en función de las consecuencias de la transgresión por parte de las terminales privadas de los compromisos acordados, lo cual afecta negativamente a la industria argentina. En primer lugar, se propone estudiar la coyuntura del sector, con foco en el sesgo importador que se ha registrado desde inicios de 2016. Más adelante, examinamos la dinámica comercial, con detalle en las principales partidas que constituyen el resultado consolidado de las ventas y las compras al exterior. Por último, dedicamos un apartado al mencionado incumplimiento del acuerdo comercial por parte de las terminales que importan desde Brasil. Este desajuste en las condiciones pautadas no solamente atenta contra las posibilidades de abastecer con producción local el mercado interno, sino también transparenta la falta de acción de los reguladores del comercio exterior a la hora dar garantía al cumplimiento de los contratos, resguardando la posición argentina. Cerramos este informe con unas líneas de perspectivas para el sector y conclusiones de carácter general.

Deme dos.

En la primera parte del año, se consolida el desplazamiento de los autos nacionales en el mercado local. La tendencia que mostraban los primeros meses de 2016, de desplazamiento de los vehículos de producción nacional en los patentamientos a favor de los vehículos importados, se consolidó durante todo 2016 y en el primer cuatrimestre de 2017. Los números muestran un fuerte retroceso de los vehículos nacionales en un contexto de crecimiento auspicioso de las ventas. La contracara, es la fuerte caída de la producción nacional de vehículos, también golpeada por la reducción en el volumen de las exportaciones.

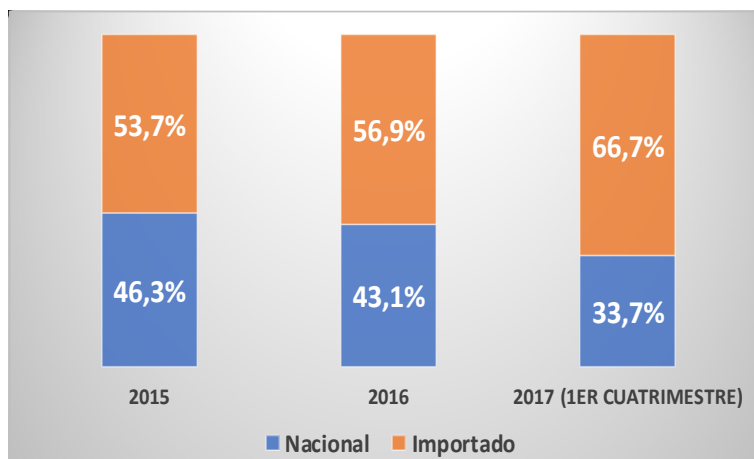
Analizando los datos, se registra que el patentamiento total de vehículos en 2015 (cifras de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina – ACARA- y sumando automóviles y comerciales livianos) se ubicó en 633.606 unidades, de las cuales el 46,3% fue de origen nacional y 53,7% importado. Para el mismo año, si consideramos los primeros veinte (20) modelos más vendidos (patentados) que suman unas 388.583 unidades, un segmento en donde los autos nacionales suelen tener mayor peso, los vehículos nacionales representaron el 56,7% del mercado, mientras que los importados se quedaron con el 43,3% restante.

En 2016 se produjo un cambio a favor de los importados. Los patentamientos totales se ubicaron en 682.527 unidades, con un incremento interanual del 7,72%. Los vehículos nacionales explicaron el 43,1% del mercado, mientras que los importados subieron al 56,9%. Es decir, los importados ganaron unos 3,2 puntos porcentuales de participación. Si se analizan los primeros 20 modelos más patentados con 396.392 unidades, los nacionales ocupan el 53,2% y los importados el 46,8% restantes. Es este caso los nacionales cedieron 3,5 puntos porcentuales.

En el primer cuatrimestre de 2017 se profundizó la tendencia. El total de patentamientos se ubicó en 283.567, un incremento del 32% respecto del mismo período de 2016. No obstante, los vehículos importados se ubicaron en el 66,7% del mercado, contra el 33,7% de los nacionales, una baja de 9,4 puntos porcentuales. Si se consideran los 20 primeros modelos más vendidos (unas 163.504 unidades), los nacionales ocuparon el 39% contra 61% de los importados. Una pérdida de 14,2 puntos porcentuales a favor de los importados. Por otra parte, en este período, de los 20 vehículos que mayor incremento porcentual en los patentamientos tuvieron respecto del mismo período de 2016, solo 3 modelos son de fabricación nacional (el Chevrolet Cruze, la Honda HR-V y la Toyota Hilux SW4), los 17 modelos restantes son importados. Además, en este primer cuatrimestre, 56 modelos de vehículos tuvieron mayor patentamiento que en el mismo período de 2016 (lo que representa unas 92.767 unidades más). De esa cantidad, el 77,9% son vehículos importados, mientras que solo el 22,1% son nacionales. Esto muestra a las claras el avance de los modelos importados por sobre los nacionales en el mercado local.

Origen de los vehículos patentados – 2015, 2016 y 1° Cuat. 2017.

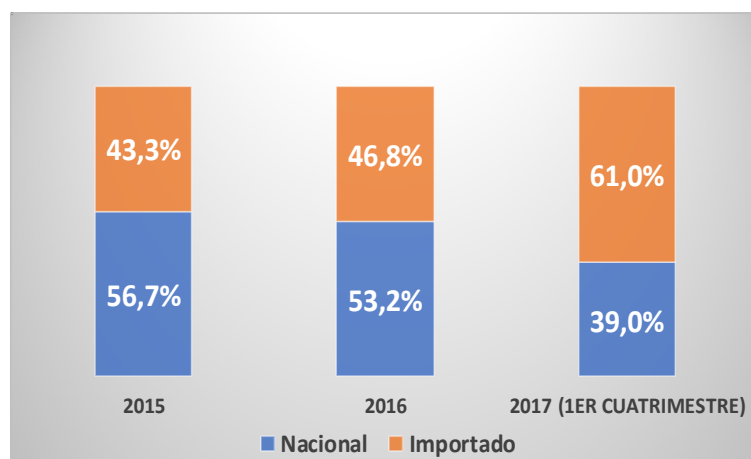
(En % del total)



Fuente: elaboración propia según datos de ACARA e información de mercado².

Origen de los vehículos más vendidos – 2015, 2016 y 1° Cuat. 2017.

(En % del total)



Fuente: elaboración propia según datos de ACARA e información de mercado.

El panorama de la industria automotriz de 2017 pareciera repetir la historia de 2016. En 2016, mientras la venta de autos subió un 11,1% (autos y utilitarios livianos), la producción nacional de vehículos cayó un 10,2% interanual. Así, en este primer cuatrimestre de este año los patentamientos subieron un 32% y la

²Nota: incluye automóviles y comerciales livianos

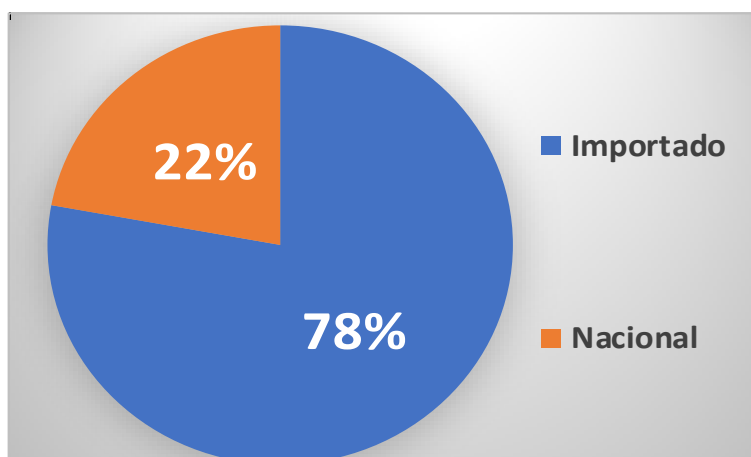
producción nacional cayó un 9,8% (datos de ACARA y la Asociación de Fabricantes de Automotores -ADEFA- respectivamente).

Los datos de ADEFA también indican que en 2016 las ventas de las terminales nacionales a concesionarios prácticamente no variaron respecto del año anterior (281.659 vs 280.221), mientras que las ventas a concesionarios de automóviles importados subieron 43,3% al pasar de 306.888 a 439.752 unidades. Eso muestra que, si bien la venta de vehículos nacionales no bajó, todo el incremento se explicó por la venta de vehículos importados. No obstante, en el primer cuatrimestre de 2017, la venta de vehículos fabricados localmente de las terminales a concesionarios registró una caída del 16,5% interanual, al pasar de 89.146 a 74.398 unidades en este año. En cambio, la venta a concesionarios de vehículos importados creció un 35,4%, esto es, pasó de 133.506 a 180.781 unidades. Esto nos dice que, si bien la caída de las exportaciones explicó en 2016 la baja en la producción, el incremento en la demanda interna se hubiera podido suplir a partir de vehículos nacionales, con el propósito de amortiguar la caída. En 2017 ni siquiera se están sosteniendo las ventas de vehículos nacionales, por lo que el escenario actual también contribuyó a la baja de la producción, en un contexto donde las exportaciones crecieron un 5% interanual, a diferencia de 2016 donde habían bajado un 20,8%. Distinto fue lo ocurrido en 2015 donde, a pesar de que la producción nacional de vehículos se mostró a la baja (en el orden del 12%), las ventas a los concesionarios de vehículos nacionales subieron un 6,5% (datos de ADEFA).

El mercado muestra una tendencia a remplazar los autos del segmento de precios más bajos de fabricación nacional por importados. De los 20 modelos más patentados en enero-abril de 2017 solo dos modelos cumplen con esa característica, el Fiat Palio y la Volkswagen SURAN, puestos 6 y 10 del ranking respectivamente. Los modelos Volkswagen Gol, Renault Nuevo Sandero, Toyota Etios y Chevrolet Onix, todos por arriba en las ventas, son importados.

Origen de los vehículos que incrementaron sus ventas – 1° Cuat2016 vs 2017.

(En % del total)



Fuente: elaboración propia según datos de ACARA e información de mercado.

El comercio, desbalanceado.

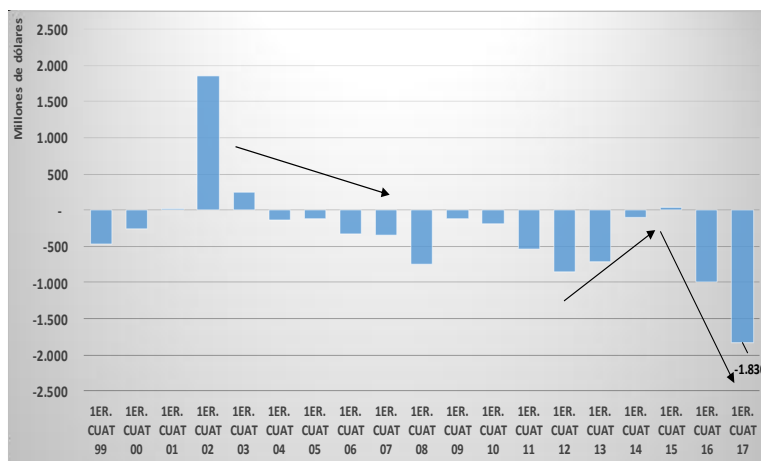
Las exportaciones del sector automotriz³ alcanzaron en el primer cuatrimestre del 2017 los 1.559 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 3.389 millones. Con esto, se produjo un déficit comercial para Argentina que llegó a los 1.830 millones de dólares.

En la comparación del saldo comercial histórico para este capítulo, el déficit del primer cuatrimestre del 2017 es el mayor de los últimos años. El saldo comercial deficitario se explica por un marcado incremento en las importaciones en valores de 37,3% interanual y de un leve crecimiento de las exportaciones (+4,4%). Sin embargo, si la comparación se realiza con respecto al primer cuatrimestre del 2015, el deterioro comercial del corriente año resulta aún más notorio (las importaciones crecieron 74,6% y las exportaciones disminuyeron 23,2% en dicho lapso).

³Capítulo 87 de la Nomenclatura Común del Mercosur, incluyendo vehículos, autopartes y otros productos relacionados con el sector automotriz.

Saldo comercial en automóviles terminados – 1° Cuatrimestre 1999 a 2017.

(En millones de U\$S)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana

Por otro lado, teniendo en cuenta la desagregación por las diferentes partidas que componen el sector, se puede analizar con un mayor nivel especificidad la cantidad y el valor de los diferentes bienes comercializados. Con respecto a las exportaciones en valores, las ventas de vehículos terminados al exterior⁴ bajaron 14,4% interanual, para el primer cuatrimestre del año. Por su parte, las exportaciones de autopartes y accesorios para autos⁵ disminuyeron 0,7%. En tanto, las exportaciones de vehículos para el transporte de mercancías crecieron 17,7% en el mismo periodo. En el agregado, como ya se mencionó, las exportaciones (en U\$S), del complejo automotriz mostraron un avance, pero no muy significativo (+4,4%).

Las variaciones del comercio más importantes para el sector automotriz, se explican por las importaciones de unidades terminadas, las cuales crecieron significativamente en los últimos meses. Un factor particular que se observa al analizar los números informados sobre las importaciones es el aumento en aquellas partidas compuestas por bienes finales, mientras que se registran menores compras de ítems relativos a autopartes y accesorios para vehículos. En este sentido, la mayor entrada de bienes terminados está íntimamente

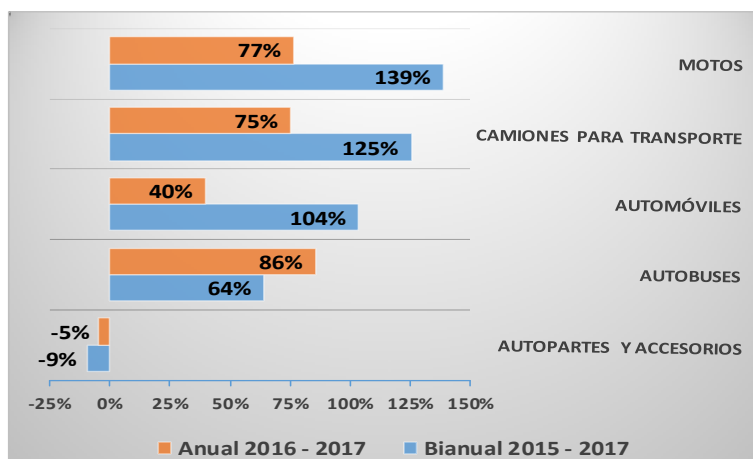
⁴ Capítulo 87, partida 03.

⁵ Capítulo 87, partida 08.

vinculado con la retracción general en la producción local, previamente mencionada.

Importaciones por partida, en valores – 1° Cuatrimestre 2015, 2016 y 2017.

(En variación %)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana

Como se puede observar en el gráfico, las importaciones de vehículos de tipo familiar, medidas en dólares, crecieron un 40% interanual para el primer cuatrimestre de 2017. Este número se potencia si se compara con lo registrado dos años atrás, donde las compras al exterior menos de la mitad que en la actualidad (crecieron 104% entre los dos años). Por su parte, las importaciones de vehículos para transporte de mercancías, aumentaron un 75% en relación al 2016 y 125% en comparación a 2015. En tanto, se importaron 86% más de autobuses en relación a 2016 (y 64% más que en 2015). Por último, en relación al análisis por tipo de unidad, se destacan las importaciones de motos, que fueron las más dinámicas del sector a partir de un crecimiento del orden del 77% con respecto al 2016 y del 139% en relación a 2015 (siempre comparando los primeros cuatrimestres de cada año).

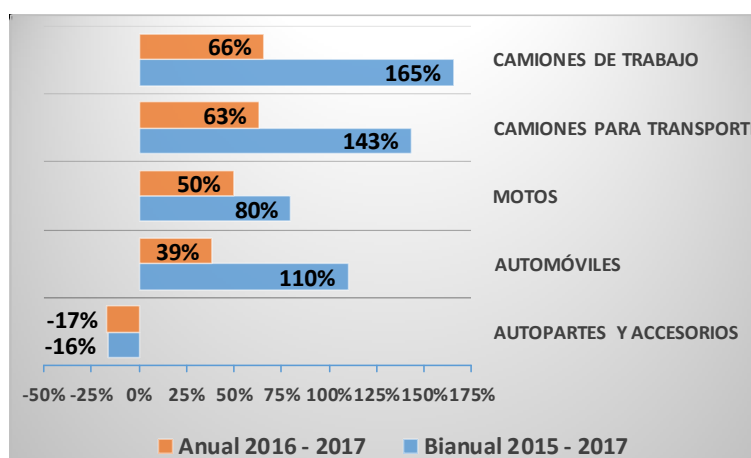
En contraposición con las subas mencionadas, la partida referente a las autopartes y accesorios para vehículos presenta una disminución en las importaciones de 5% interanual comparando con 2016 y de 9% con respecto a 2015.

Asimismo, cuando se analizan las cantidades comercializadas, se alcanzan conclusiones similares. Las variaciones más importantes en el comercio

automotriz de la argentina con el resto del mundo se encuentran en los rubros de importaciones. Siguiendo con el análisis por cuatrimestres, las cantidades importadas de autopartes y accesorios cayeron 17% interanual y similar magnitud en la comparación bianual. Las importaciones de motos crecieron 50% en relación al 2016 y 80% en comparación a 2015. Las de automóviles 39% interanual y 110% con respecto a 2015. Las importaciones de vehículos para transporte de mercaderías subieron 63% y 143% (en relación al 2016 y 2015, respectivamente). En tanto, las importaciones de camiones de trabajo crecieron 66% en relación al año pasado y 2016 en la comparación bianual.

Importaciones por partida, en cantidades – 1°Cuat. 2015, 2016 y 2017.

(En variación %)

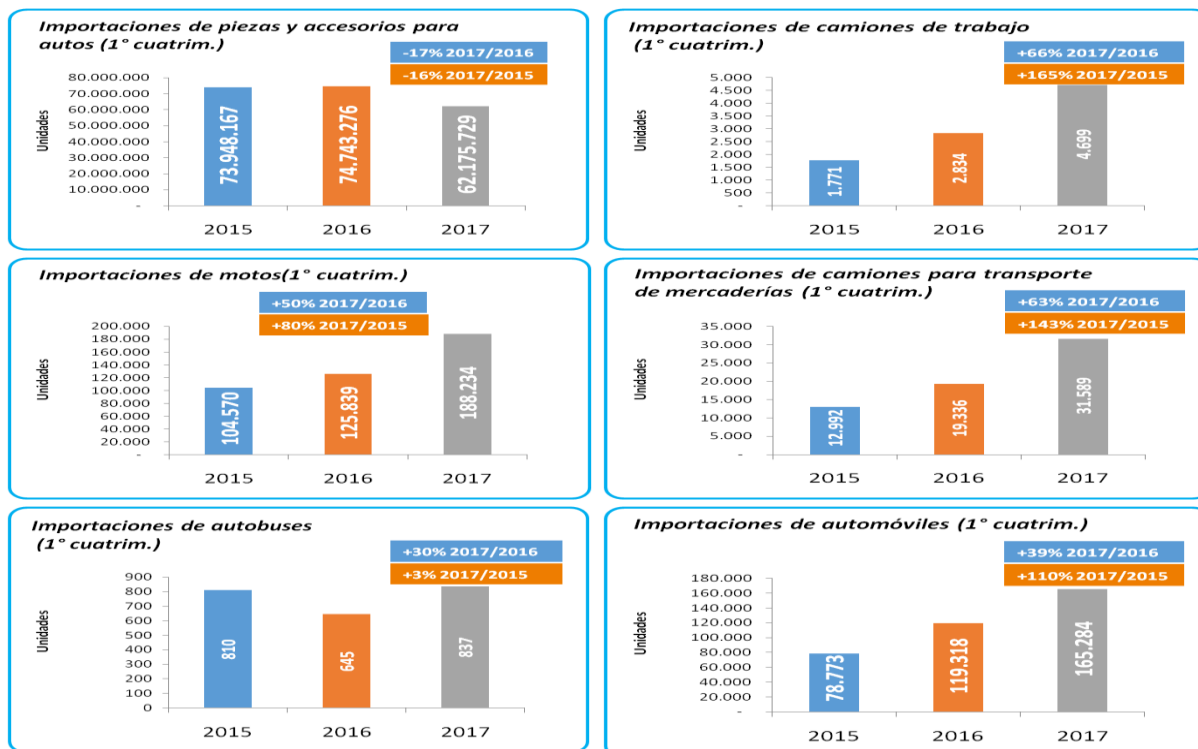


Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana

En definitiva, durante el primer cuatrimestre del 2017 se intensificó la llegada de autos, camiones, motos y autobuses de origen transnacional. En los últimos meses, la industria automotriz se ha visto sumamente afectada por la importación masiva de bienes terminados y por la retracción de las exportaciones como consecuencia de la crisis económica de nuestro principal socio comercial (Brasil).

Detalle de importaciones por partida– 1° Cuat. 2015, 2016 y 2017.

(En cantidades)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana

El acuerdo automotor incumplido.

Con el objetivo de mejorar la integración de la industria automotriz y fomentar la continuidad de las inversiones, en el año 2000 Argentina y Brasil firmaron un Acuerdo sobre la Política Automotriz Común. El acuerdo establecía un arancel externo común del 35% para la importación de automóviles de terceros países e impuestos del 14%, 16% y 18% para las compras extra zona de autopartes. En el mismo acuerdo se estableció una preferencia arancelaria (impuesto cero) para el comercio intra zona, a partir del cual se dispuso una cláusula de compensación comercial, mediante un coeficiente de desvío llamado flex, igual al cociente entre las importaciones y las exportaciones entre ambos países. Desde su implementación, este coeficiente ha sido alterado, a partir de distintos acuerdos, con el propósito de responder a las necesidades de los países, pasando de 2,6 en el año 2005 a 1,5 desde 2014 hasta la actualidad. La

lectura de este coeficiente, marca que por cada dólar que exportan las automotrices argentinas, las terminales brasileras están habilitadas a importar hasta 1,5 dólares.

En los años 2014 y 2015, según información de la Aduana Argentina, el flex se cumplió, pasando de 0,71 en 2014 a 1,09 en 2015. No obstante, en diciembre de 2015, mes en que asumió Mauricio Macri a la presidencia, el flex alcanzó su máximo valor histórico y a partir de entonces las empresas vinculadas no volvieron a cumplir con lo acordado.

Un factor aún más delicado lo constituye el hecho de que, en función a lo pactado en el acuerdo, las terminales deberían pagar un impuesto sobre el excedente del coeficiente flex. El mismo se estableció de aplicación ante eventuales casos de incumplimiento, como el que se produce actualmente. Esta penalidad, se aplica reduciendo el margen de preferencia a sólo un 25% para el caso de autos y a sólo un 30% para las autopartes. Esto es, se pasa a aplicar el 75% y el 80% del arancel externo común (fijado en el 35%) en caso de que no se respete la relación prefijada.

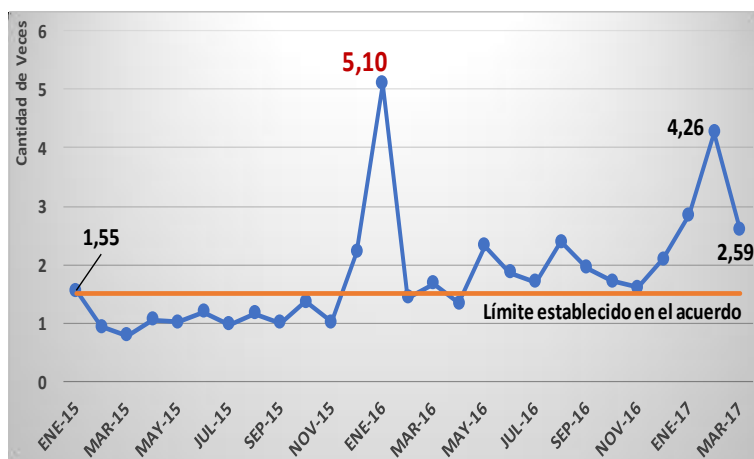
Cuantificando el impacto de esta cláusula del acuerdo⁶, se puede estimar el peso de la deuda de las terminales brasileras para con el Estado Argentino producto del incumplimiento. Así, en el acumulado que va desde diciembre de 2015 hasta marzo de 2017, sólo por el exceso de importación de vehículos por sobre lo pautado, las terminales deberían pagar un impuesto equivalente a U\$S 531,3 millones de dólares. A pesar de que las empresas podrían compensar estos desajustes hasta el año 2019, la tendencia del último año y medio no hace pensar que la relación se revierta. Más aún, si se considera que las importaciones son procíclicas al nivel de actividad, y en los próximos años se espera que nuestro país retome la senda del crecimiento, se cae en cuenta que lo más probable es que las compras de vehículos al exterior mantengan su ritmo creciente. Por tanto, no deja de llamar la atención que desde la administración argentina no se ponga de relieve la necesidad de reglamentar los términos de pago de estas penalidades. Independientemente de los efectos recaudatorios, la necesidad de dar cumplimiento a la cláusula de compensación es relevante a los fines de que sirva de herramienta de

⁶ Acuerdo de complementación económica N°14 suscrito entre la república argentina y la república federativa del Brasil, artículo 13.

protección de la industria local, al limitar las cantidades y evitar que se produzca una brecha de especialización entre nuestra economía y la brasilera. A continuación, se analiza gráficamente la trayectoria de este coeficiente.

Flex para automóviles terminados – Enero 2015 a Marzo 2017.

(Valor de las importaciones sobre valor de las exportaciones)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana

El coeficiente flex presenta una marcada tendencia creciente, ampliamente por encima de la relación prefijada. Además, se registran picos muy significativos, como el del primer mes del año 2016, donde el desvío sobre las exportaciones fue tres veces mayor al máximo tolerado.

Flex para autopartes – Enero 2015 a Marzo 2017.

(Valor de las importaciones sobre valor de las exportaciones)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Aduana

En cambio, para el caso de las posiciones en autopartes, si bien también se detecta un aumento en el valor del coeficiente a lo largo de los meses, además de la presencia de determinados picos, el coeficiente ya presentaba desequilibrios sostenidos en 2015 y en años previos. Pero este caso no parece ser tan nocivo para la industria local, porque un déficit en el comercio de piezas y partes es indicativo de un sostenimiento de la actividad de ensambladura y producción final, puertas adentro de nuestra economía.

El desempeño general del coeficiente de desvío de las exportaciones, flex, se explica por la sustantiva suba en las compras de vehículos desde Brasil, que se potenció luego de la apertura comercial, que en 2016 registró un valor en divisas 34,3% por encima de 2016, y una simultánea caída en las exportaciones en torno al 21,3%. Este comportamiento está influido por la existencia de oferta excedente en la economía paulista, así como producto de la estrategia del país de orientar su producción a los mercados externos en medio de un contexto local en depresión económica hace tres años (lo cual también influye en la merma de nuestras ventas externas a este país). En el primer trimestre de 2017 este fenómeno se mantuvo, ya que las automotrices incrementaron en un 52,3% sus compras a Brasil, mientras sus exportaciones cayeron 6,5% en términos interanuales.

El aumento en las importaciones del sector automotriz responde a diversos factores, entre los cuales podemos mencionar el retraso cambiario, la eliminación del impuesto interno a los vehículos de alta gama, la apertura de las importaciones, y fundamentalmente los excedentes generados por la industria automotriz de Brasil. En un contexto de relativa holgura de reservas internacionales en las arcas del BCRA, la escasez de divisas ha dejado de ser la principal urgencia. No obstante, la contrariedad derivada de este incremento en el déficit comercial sectorial es el efecto nocivo que tiene sobre la producción local que Brasil se haya apropiado de una porción importante del crecimiento de las ventas internas. Este mercado representa el 80% del destino de nuestras exportaciones de automóviles y el 60% de las autopartes. A su vez, explica el 73% de nuestras compras de vehículos finales y el 45% de las importaciones de autopartes. La mitad de nuestra producción se destina al mercado externo, de ahí la relevancia de Brasil en los niveles de actividad sectorial.

Perspectivas del sector.

La tendencia presentada en el último año, colisiona con otro punto a analizar, que es el Protocolo de Intenciones, donde las empresas privadas de ambos países se comprometieron a mantener las participaciones de mercado de vehículos argentinos en Brasil (11%) y de los vehículos brasileiros en Argentina (44,3%), e incrementarlas mutuamente.

Hace poco más de un mes, la actual administración local anunció el plan un millón con el objetivo de impulsar la producción y el comercio del sector automotor. Sin embargo, no hay señales que esta meta pudiera vez cumplirse de cara a 2023, si se proyectan las actuales condiciones en ambas economías, y nuestro país sigue resignando autonomía productiva. A pesar de que el citado programa incluye una serie de acuerdos comerciales, mediante los cuales se pretende ampliar los destinos exportables a otras economías del Mercosur, el gran excedente de Brasil y la falta de señales de una recuperación consistente siembran más dudas que certezas. Más aún, como se puede observar en el siguiente gráfico, la tendencia entre producción local e importaciones siempre tuvo el mismo signo: se retraía la actividad local, se producían menos unidades y a su vez caían las compras a Brasil. En el último año y medio se quebró esa relación.

Relación entre producción y el comercio automotriz – 2006 a 2016.

(En porcentaje de variación interanual)



Fuente: elaboración propia en base a ADEFA y datos de Aduana